

# SCHÉMA DIRECTEUR DE L'INTERFACE VILLE-PORT

RÉFLEXION URBAINE ET PORTUAIRE  
SUR LE FRONT DE MER  
DE ST PIERRE

JANVIER 2020



PRÉFET  
DE SAINT-PIERRE  
ET MIQUELON

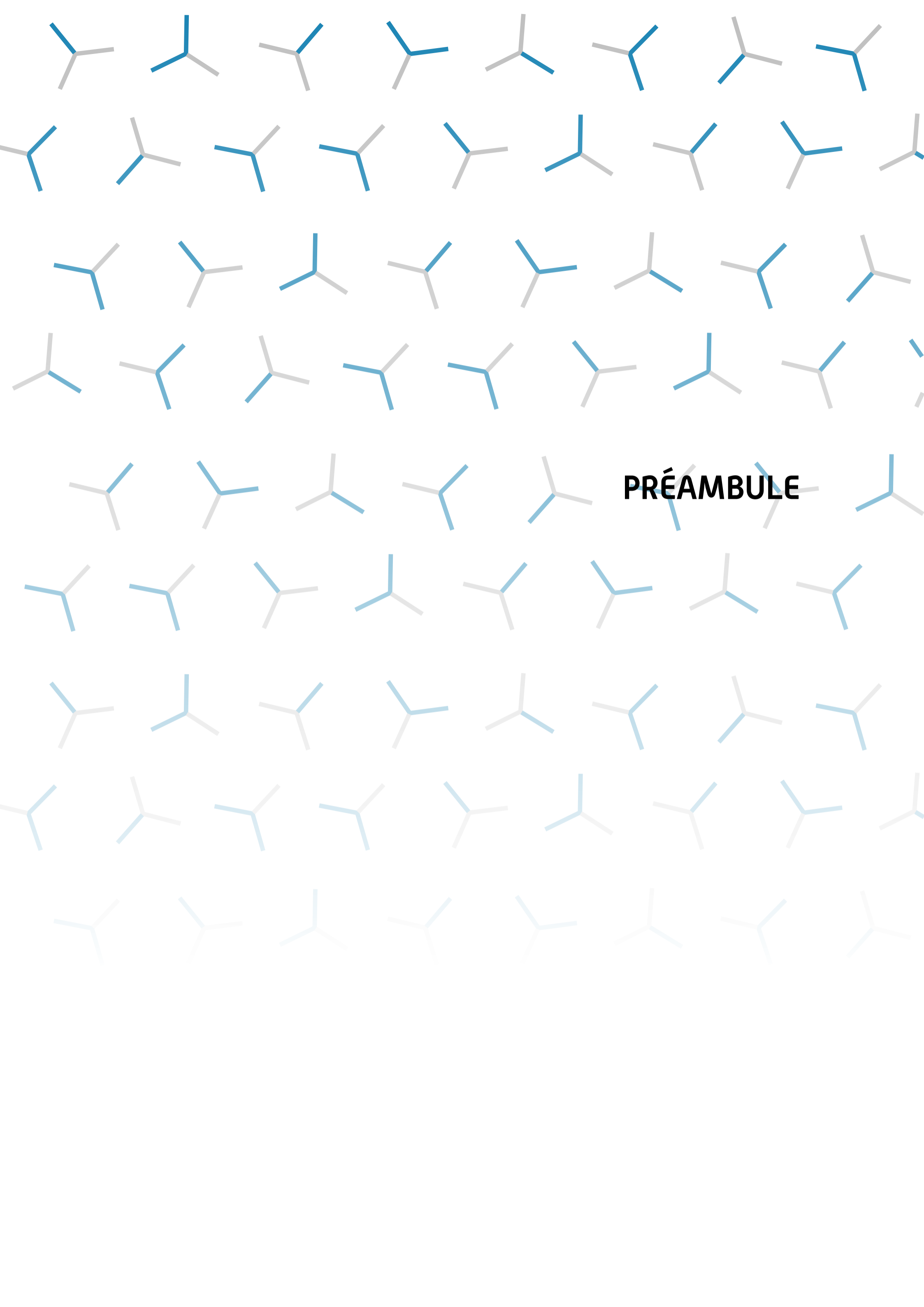


setec  
international

<b>A03</b>	<b>7/01/20</b>	<b>ISSAM AMRANI</b>	<b>PASCALINE DELMAS</b>	<b>MODIFICATIONS SUITE AUX COMMENTAIRES DE LA DTAM</b>
<b>A02</b>	<b>15/12/19</b>	<b>ISSAM AMRANI</b>	<b>PASCALINE DELMAS</b>	<b>MODIFICATIONS SUITE AUX COMMENTAIRES DE LA PREFECTURE</b>
<b>A01</b>	<b>11/12/19</b>	<b>ISSAM AMRANI</b>	<b>PASCALINE DELMAS</b>	<b>MODIFICATIONS SUITE AUX COMMENTAIRES DE LA DTAM</b>
<b>A00</b>	<b>06/12/19</b>	<b>ISSAM AMRANI</b>	<b>PASCALINE DELMAS</b>	<b>PREMIÈRES ÉMISSION</b>
<i>INDICE</i>	<i>DATE</i>	<i>ETABLI PAR</i>	<i>VÉRIFIÉ ET APPROUVÉ PAR</i>	<i>COMMENTAIRES</i>

# SOMMAIRE

<b>PRÉAMBULE</b>	<b>4</b>
<b>LE SCHÉMA DIRECTEUR DE L'INTERFACE VILLE-PORT DE ST PIERRE</b> .....	<b>5</b>
Un document de planification urbaine pour le front de mer de Saint Pierre .....	5
Une philosophie et une approche au service de la mission .....	5
<b>LE LITTORAL ST PIERRAIS : UN LIEU DE VIE, PORTE D'ENTRÉE DE L'ÎLE</b> .....	<b>5</b>
Introduction .....	5
Ambition .....	5
<b>I. PHASE CONCERTATION</b>	<b>7</b>
<b>LE LITTORAL ST PIERRAIS : LE PARTAGE D'UN CONSTAT</b> .....	<b>8</b>
<b>LES RÉFLEXIONS ET CONTRIBUTIONS DE L'ATELIER D'ÉCHANGE DU 25 JUIN 2019</b> .....	<b>12</b>
<b>II. PHASE DIAGNOSTIC ET ANALYSE</b>	<b>15</b>
<b>FONCTIONS DU LITTORAL</b> .....	<b>16</b>
<b>UN LITTORAL AUX PAYSAGES PLURIELS</b> .....	<b>18</b>
Les séquences paysagères .....	18
<b>HÉRITAGE D'UN LITTORAL TOURNÉ VERS L'OCÉAN</b> .....	<b>21</b>
<b>ST PIERRE ET MIQUELON, PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO?</b> .....	<b>21</b>
<b>UN FRONT DE MER EN QUESTION : PROBLÉMATIQUES ET POTENTIELS</b> .....	<b>22</b>
La RN2, trait d'union du littoral .....	22
Mobilité douce et transport en commun .....	22
Des usages peu diversifiés .....	22
Activité commerciale et animation des lieux à développer .....	22
Singularité des lieux et image : des composantes du récit urbain à réaffirmer .....	24
Aménagement urbain et évolution du paysage .....	24
Quai ferry : intégration et cohabitation .....	24
Etre à la ville : quelle évolution envisageable des pratiques? .....	24
<b>III. PHASE ENJEUX ET PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>27</b>
<b>PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENTS</b> .....	<b>28</b>
Réfléchir et projeter le littoral comme une pièce urbaine et portuaire continue .....	30
Construire une mise en réseau des espaces .....	32
Quai en eau profonde, premier jalon du littoral aménagé .....	34
Activer les spots urbains, portuaires ou de nature .....	36
Multiplier les usages possibles .....	39
Introduire la saisonnalité dans la conception des espaces publics par la modularité .....	44
«Maritimiser» les espaces et les usages le long du littoral .....	46
Amorcer une réflexion sur la pratique générale de la ville .....	47



# PRÉAMBULE

## LE SCHÉMA DIRECTEUR DE L'INTERFACE VILLE-PORT DE ST PIERRE

### Un document de planification urbaine pour le front de mer de Saint Pierre

Le schéma directeur de l'interface ville-port de St Pierre est un document de planification urbaine commandé par l'Etat, en l'occurrence la Préfecture de St Pierre-et-Miquelon, en mai 2019, afin de donner des grandes orientations d'aménagements futurs du front de mer de St Pierre dans des dimensions diverses comme les déplacements, l'urbanisme, le paysage du littoral ou encore les activités commerciales.

Le schéma directeur est un exercice de planification réalisé sur le linéaire du front de mer de St Pierre. S'il est le résultat d'un constat partagé sur le développement passé et présent du littoral, il devra, à maturité, être le résultat d'une mobilisation de l'ensemble des acteurs de St Pierre.

Ce document répond à plusieurs objectifs :

- Comprendre le fonctionnement présent du territoire à travers ses composantes (historiques, économiques, urbaines, sociales, mobilités, etc.),
- Dialoguer et concerter avec les différentes entités de gouvernance locale, les associations et les habitants et usagers du littoral dans le but de construire et d'asseoir dans le temps une vision commune, partagée et partageable,
- Rendre cohérents les différentes politiques et projets menés par l'ensemble des acteurs de St Pierre,
- Accompagner le développement du littoral dans le sens de l'optimisation et de la durabilité des espaces,
- Planifier et proposer les coopérations indispensables à une base de dialogue entre les différents acteurs.

Pour cela, ce document s'établit sur des réflexions à deux échelles de territoire :

- Une échelle globale, le littoral de St Pierre, du quai en eau profonde à la digue aux moules, permettant d'asseoir une vision d'aménagement globale, continue et cohérente,
- Une échelle territoriale plus centrée, cadrée d'un côté par l'Ecole de voile et de l'autre par la pointe aux Canons et les Salines, répondant à un besoin d'application précise des grandes orientations d'aménagement proposées.

Le schéma directeur de l'interface ville-port de St Pierre se compose :

- d'un retour des échanges avec les acteurs locaux et les habitants et usagers du littoral par le biais à la fois de rencontres et à la fois d'un atelier d'échange,
- d'une analyse de l'état initial de l'environnement,
- de grandes orientations issues du diagnostic des problématiques et potentiels du site,
- d'application de principes d'aménagement sur un territoire restreint compris entre l'Ecole de voile et la pointe aux canons.

Ce document de planification de l'aménagement du littoral s'articulera avec le Schéma Territorial d'Aménagement et d'Urbanisme (STAU).

### Une philosophie et une approche au service de la mission

Le présent document a été rédigé par une équipe de paysagistes-urbanistes du bureau d'étude Setec international, originaire de la métropole.

Loin de connaître l'île au premier temps de la mission, l'équipe portait, en ambition, la valorisation du regard neuf qu'elle portait de facto sur le territoire St Pierrais.

Arrivée en avion, en juin 2019, l'équipe a pu tout d'abord avoir une vue du dessus de la ville, pour ensuite l'arpenter, ressentir sa vie, et être confrontée à ses problématiques et présentée à ses potentiels.

De visites sur sites et de discussions en discussions avec les acteurs qui font et vivent ce territoire, un corpus de données tangibles et sensibles s'est formé et a pu compléter les données existantes. En effet, des espaces de dialogue ont été ouverts pendant la durée de la mission sur place, aussi bien avec les services des différentes entités locales qu'avec les habitants.

Le choix de faire intervenir une équipe de paysagistes-urbanistes permet d'intégrer pleinement le fait urbain, social et le cadre paysager portuaire et naturel comme moteur de projet pour le littoral de St Pierre.

Cette approche a pu ainsi alimenter la philosophie et l'ambition de la Préfecture, de la DTAM et de l'équipe de paysagistes-urbanistes pour l'élaboration du schéma directeur de l'interface ville port, à savoir créer un document **contextualisé, partageable et évolutif**.

## LE LITTORAL ST PIERRAIS : UN LIEU DE VIE, PORTE D'ENTRÉE DE L'ÎLE

### Introduction

A la fois lieu de travail, de loisir et de représentation, le littoral est ainsi une pièce maîtresse urbaine, portuaire et naturelle.

Urbaine car elle représente la scène première de St Pierre visible depuis l'Océan. Elle offre une visibilité sur le fonctionnement urbain, ses interactions et ses espaces de représentation.

Portuaire car elle est un chapitre à part entière du récit des activités maritimes St Pierraise. Elle est le point de départ ou d'achèvement d'histoires ou de parcours de marins, de voyageurs, d'habitants et de touristes.

Naturelle pour les espaces de nature qu'elle abrite en son sein. A la fois généreux et subtils, ces espaces de nature présents sur le littoral St Pierrais rappellent la puissance des éléments naturelles de l'île comme le vent et l'eau au sein de la ville.

Ce littoral forme aussi une porte d'entrée historique pour St Pierre et son territoire, de part son identité insulaire et naturellement enclavée.

L'interaction entre l'Océan et l'île s'est toujours conciliée avec la ville comme un enrichissement même si elle tend à s'essouffler dans certains secteurs d'activités. L'Océan Atlantique constitue en effet un élément intrinsèquement lié à l'histoire et l'essor de St Pierre.

L'île de St Pierre offre des paysages remarquables, forts de ces contrastes entre l'eau et la terre, le végétal et le minéral, le naturel et l'oeuvre des hommes. Ces contrastes génèrent notamment des palettes étoffées de couleurs, allant du bleu océan au brun et vert de la végétation, en passant par les couleurs pastel des façades de maison.

Ces caractéristiques forment un cadre paysager singulier, évocateur de l'île, de la ville et de son littoral.

### Ambition

Le récit de St Pierre ne peut ainsi s'écrire sans ce linéaire en interface de la ville et de l'océan. Il revêt de ce fait une importance réelle et pourvue de forts enjeux pour le développement urbain, économique et touristique futur de l'île.

Concerné par des projets variés, le littoral souffre à ce jour d'une absence de convergence de vision et d'ambition.

L'attente des habitants et usagers, vis-à-vis du littoral, et l'évolution attendue prochaine du trafic de croisière en lien avec la volonté de développer le tourisme permettent de souligner l'importance de la mise en scène du front de mer, depuis ce dernier et depuis l'Océan.

C'est ainsi que le littoral connaît et va connaître de nouvelles évolutions qui se doivent d'être imaginées, intégrées et planifiées à travers la mise en place d'un schéma directeur pour l'interface ville-port St Pierrais.





# I. PHASE CONCERTATION

**L'élaboration du schéma directeur, aussi bien sur sa phase de diagnostic que sa phase d'actions et de programmation, se base sur un ensemble de contributions, de réflexions émises par différents acteurs, notamment institutionnels et associatifs.**

Ces contributions et réflexions sont issues en partie de plusieurs rencontres et entretiens avec différents acteurs institutionnels et associatifs à savoir :

- Monsieur le Préfet Thierry Devimeux, et les services de la DTAM,
- Monsieur Stéphane Lenormand, président du Conseil Territorial de St Pierre-et-Miquelon,
- Monsieur le député Stéphane Claireaux,
- le conseil communal de St Pierre, dont son premier adjoint M. Patrick Lebailly,
- le conseil portuaire,
- la CACIMA de St Pierre-et-Miquelon, dont son président M. Alain Beauchene,
- le groupe de participation citoyenne,
- l'association de commerçants et d'artisans «Vita Ville».

L'ensemble des contributions et réflexions a porté sur les thématiques urbaines, portuaires et économiques suivantes :

- l'espace public,
- la gestion urbaine,
- l'attractivité commerciale,
- les mobilités,
- la gestion de l'interface ville-port, et l'intégration des projets en cours,
- les futurs projets et axes de développements économiques de St Pierre,
- l'attrait du territoire et la valorisation de son image.

Au-delà des différences de prismes pour aborder les différents sujets, liées à la nature de chaque entité et aux poids politiques et décisionnels des différents acteurs, il existe un regard commun qui illustre un consensus réel sur le constat critique du littoral.

Un ensemble de problématiques mais aussi de potentiels ont été identifiés, partagés avec le reste des habitants et usagers du littoral, qui ont eu l'occasion de s'exprimer pendant un atelier d'échange.

### Un atelier d'échange public, actif et participatif

L'autre partie des contributions et réflexions qui composent le schéma directeur est issue de la réunion publique. En effet, dans le cadre de la mission, un atelier d'échange avec les habitants et usagers du littoral s'est déroulé le mardi 25 juin 2019 à la salle des fêtes de St Pierre.

Inscrit dans la démarche participative et active de l'élaboration du schéma directeur, ce temps de dialogue a permis d'établir des liens d'appropriation entre les habitants/ usagers et le littoral St Pierrais.

Plusieurs paroles, témoignages ou remarques ont composé l'essentiel de ce temps d'échange, au début duquel aucune thématique n'a été suggérée d'emblée. Ils peuvent, après coup, être regroupés en 3 grandes thématiques selon les sujets évoqués :

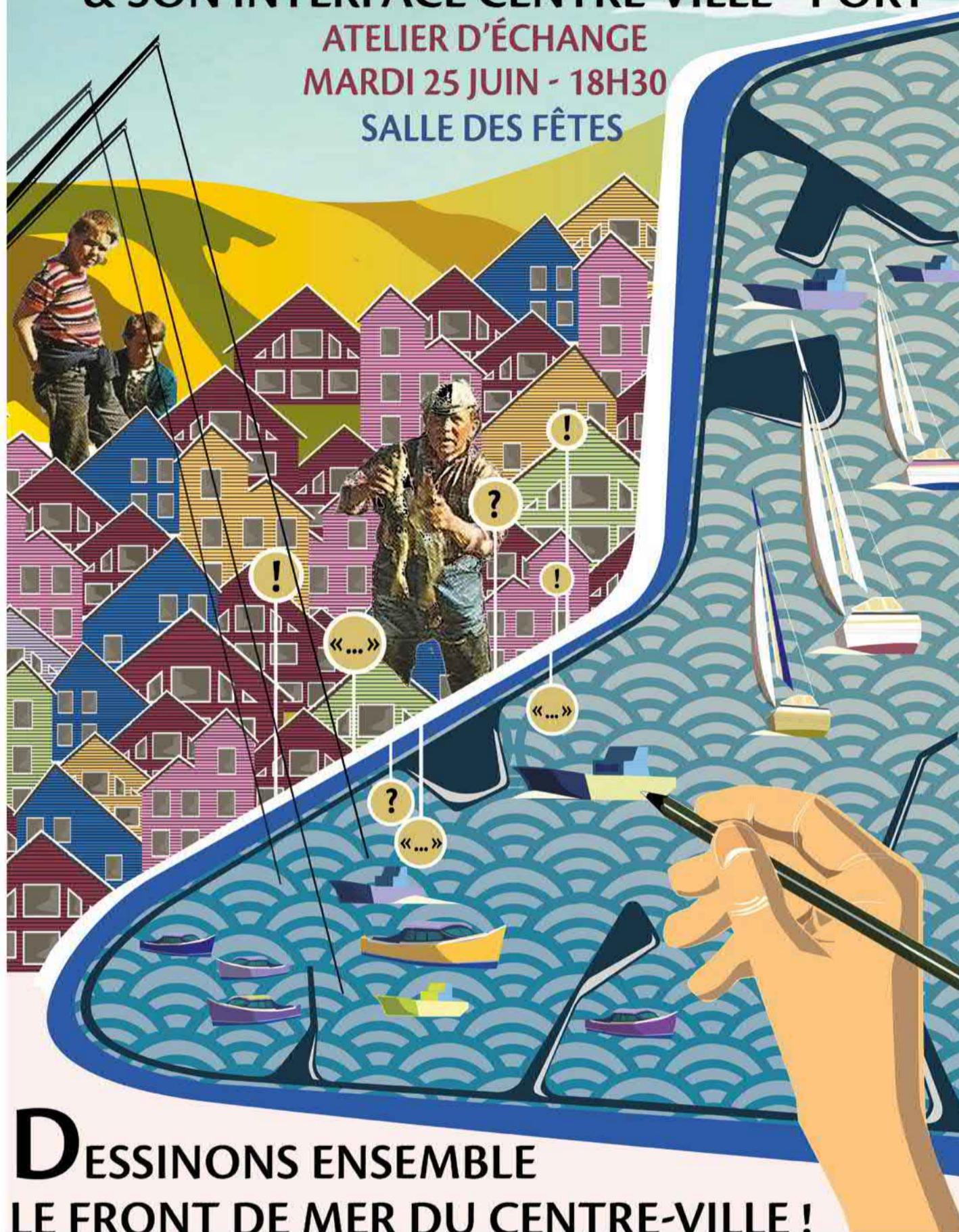
- la mobilité, regroupant l'ensemble des contributions sur le confort d'usage des piétons, les mobilités douces, notamment le vélo et les parcours cyclables, la saisonnalité et les déplacements,
- l'espace public : aménagements, usages et animation, regroupant l'ensemble des contributions sur l'aménagement des espaces publics, notamment la place du Général de Gaulle, les salines et la pointe aux canons, l'attractivité commerciale et l'évènementiel, les usages possibles et non possibles le long du littoral,
- l'image et la «mise en désir» du littoral regroupant l'ensemble des contributions sur la carte postale désirée, l'intégration du projet portuaire du quai ferries, les problématiques liées à l'assainissement et à certaines problématiques liées à certaines fonctions du port.



# SAINT-PIERRE

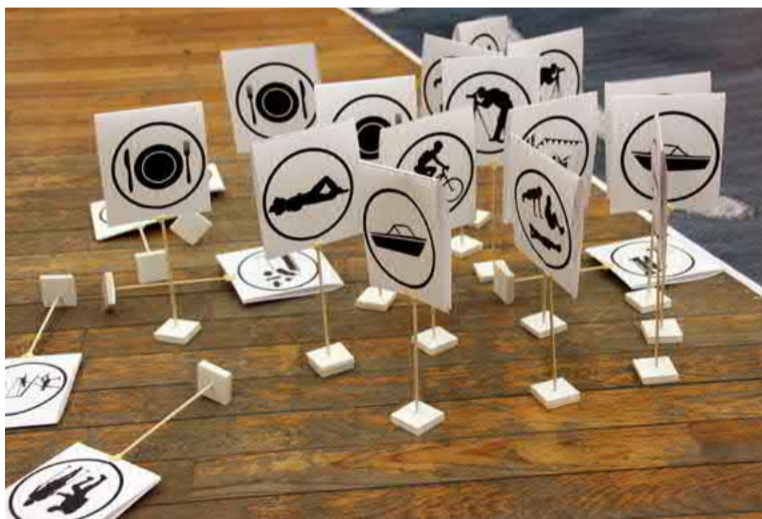
& SON INTERFACE CENTRE-VILLE - PORT

ATELIER D'ÉCHANGE  
MARDI 25 JUIN - 18H30  
SALLE DES FÊTES



**D**ESSINONS ENSEMBLE  
LE FRONT DE MER DU CENTRE-VILLE !

*Affiche présentée dans le cadre de l'atelier d'échange*



Outils de médiation utilisés lors de l'atelier d'échange :  
Panneaux, carte XXL et pictogrammes d'usages et pratiques

## MODALITÉS DE L'ATELIER D'ÉCHANGE DU 25 JUIN 2019

Différents moyens ont été mobilisés afin d'informer les habitants et usagers pour les inviter à participer à l'atelier d'échange. Une couverture radio et télévisuelle de l'évènement a été préalablement effectuée.

Une affiche, dont le graphisme a été créé pour l'occasion, a été présentée et accolée dans plusieurs lieux fréquentés de l'île.

Un communiqué de presse a été rédigé et publié notamment sur les réseaux sociaux.

Cet atelier d'échange s'est organisé autour d'outils, pour certains nouveaux, afin d'offrir un cadre optimal pour amorcer et appuyer les échanges. Les outils utilisés sont les suivants :

- la carte XXL posée au sol avec ses pictogrammes d'usages, permettant de localiser les différents sites mobilisés pour échanger et les associer à des usages passés, présents ou désirés,
- les panneaux des photos du site entre le quai en eau profonde et les quartiers au sud, au niveau de la digue de l'île-aux-moules,
- les panneaux d'images de référence, illustrant certains projets de réaménagement de littoraux portuaires dans le monde.

Rassemblant une soixantaine de personnes, aux profils différents, la réunion s'est déroulée sur 2h et répartie en trois temps :

- un premier temps d'introduction et d'explication de la mission, de ses raisons et de ses objectifs,
- un deuxième temps d'échange actif sur le littoral dans son ensemble et le périmètre cadrant la mission,
- un temps de restitution et de synthèse après un temps de collation permettant des échanges informels entre participants.



Carte XXL du littoral de St Pierre posée au sol



Temps de synthèse de l'atelier d'échange



Prise de parole des usagers du littoral

• *Mobilité*

La thématique de la mobilité concentre l'ensemble des remarques de ce début de réunion.

De nombreuses personnes soulèvent le problème des cheminements piétons le long du littoral. Le manque de confort est fortement pointé, expliqué par l'hétérogénéité des matériaux, la dégradation des revêtements et un manque de lisibilité. Les parcours avec absence de trottoir sont critiqués. La personne avec poussette ou en fauteuil roulant est montrée en exemple, constituant un indicateur fort pour le confort d'usage des cheminements.

Les parcours en modes doux (piétons, PMR, vélos...) sur la place Général de Gaulle, la pointe aux canons ou au Barachois sont considérés comme peu confortables.

Plusieurs s'accordent à dire qu'il faut une réflexion globale sur les cheminements, depuis le quai en eau profonde jusqu'au sud de St Pierre, au-delà du Barachois, vers l'extension de ville du côté des Graves pour assurer une continuité dans les déplacements piétons.

« Je suis d'accord, il faut un projet global... Partir du quai en eau profonde vers là-bas (pointant avec son doigt les quartiers en rive sud de St Pierre)... pouvoir faire une belle balade, aussi bien pour les touristes que pour nous » relève une participante.

La question des matériaux est soulevée. L'utilisation du bois comme un matériau adapté, mais aussi évocateur de l'île met d'accord, semble-t-il, une majorité des participants. Un participant fait ainsi référence à Perros-Guirec en métropole, pour l'aménagement du littoral.

« Dans plusieurs villes de France, les villes littorales, je pense à Perros-Guirec, (...) ils ont mis des pontons en bois imputrescible, ça résiste bien et c'est adapté à notre climat, à l'air salin, etc. et ça donne surtout une signalétique, c'est-à-dire qu'on aurait une harmonie dans le cheminement qui partirait par exemple de quais en eau profonde en imaginant qu'un jour il irait jusqu'au bout de la digue aux moules, qu'il soit homogènes et à base de matériaux marins, « marinisés » et assez nobles que sont le bois et autres (...) » explique un participant.

« Ca peut également être de l'enrobé matricé, coloré, comme devant l'hôpital, voilà par endroit, parce que le bois partout, à mon avis, ouais, il y'aura quelques problèmes » reprend un autre participant.

La signalétique est aussi évoquée. L'idée d'avoir un jeu de couleurs sous la forme d'indications peintes au sol n'est pas acceptée par les usagers du littoral. La neige est la principale raison pour laquelle cette option n'est pas viable. La mise en place de totem de signalétique est cependant favorablement accueillie.

« (...) Il faut que le projet s'adapte à l'hiver aussi » insiste un participant.

L'aménagement de la place du Général de Gaulle est abordé aussi par le prisme des déplacements piétons. Elle concentre une bonne part des critiques quant à sa traversée, son accessibilité, notamment du côté de la Poste. Les déplacements piétons longitudinaux sont perturbés par la présence des parkings mal configurés et par les espaces engazonnés.

Dans une moindre mesure, les questions des pratiques sur l'île soulèvent des enjeux en termes de mobilité, notamment au sujet de l'utilisation de la voiture et de la dépendance à cette dernière. Si l'impact de la saisonnalité marquée justifie en partie cette forte utilisation, quelques participants pointent l'absence de transports en commun et d'une cantine scolaire pour les repas du midi.

In fine, une participante relève la nécessité de questionner les pratiques liées au déplacement dans St Pierre.

• *Espace public : Aménagements, usages et animation*

La thématique de l'espace public, de ses usages et de l'animation rejoint celle liée à la mobilité.

Les participants, en évoquant leur problème de déplacement, pointent le problème du mauvais aménagement, de l'animation des lieux et des usages possibles et non possibles.

« (...) Aujourd'hui dans les usages, il y a plein d'usages qu'on n'a pas car il n'y a rien qui est aménagé (...) »

Le constat sur le fait que le littoral s'est mué en « boulevard des administrations » est partagé par beaucoup. La multiplication des bâtiments dédiés aux services et administrations publics est pointée comme un fort handicap pour l'animation du littoral.

« (...) On a des administrations partout, d'ailleurs on a un jeune qui nous a fait une jolie chanson là-dessus. Enfin voilà, on a la gendarmerie, on a la DTAM, enfin tout ça, et on ne tirera pas d'activités économiques de tout ça »

A contrario, les commerces et les terrasses de café sont envisagés par les participants comme une solution pour redynamiser le front de mer.

« (...) Ce dont on aurait besoin le long du littoral c'est des activités à vocation touristique, des restaurants, enfin ce genre de chose (...) »

Un participant mobilise la mémoire des lieux pour décrire le littoral passé, avec les activités commerciales qui existaient, notamment liées à la restauration.

L'usage des pictogrammes a été un peu plus fort sur les séquences liées aux usages. Certains participants précisent leur activités le long du littoral, en indiquant qu'ils

s'y promènent, ils y font du vélo, se rendent à la poste ou viennent se reposer. Si les réponses semblent exhaustives, elles écartent une majorité de personnes qui ne semble pas utiliser le littoral autrement que pour le traverser ou se rendre à un point précis, principalement en voiture.

Les événements existants sur le littoral, notamment sur la place du Général de Gaulle, sont ainsi énumérés pour décrire l'animation des lieux pendant certaines périodes de l'année. Le fait que la place ne vit pas assez est pointé, tout en reconnaissant que la saisonnalité marquée est fortement contraignante. Le vent, la neige et la pluie sont ainsi les facteurs climatiques limitant l'animation de la place. Cependant, un participant relève que l'« activation » du littoral passera par l'évènementiel sur la place Général de Gaulle.

Les critiques sur l'aménagement de la place Général de Gaulle visent principalement la désorganisation des espaces de parkings. De plus, les éléments de mobilier, notamment la fontaine, sont à reprendre pour certains participants.

La mise en place d'une halle couverte, pour l'établissement d'un marché, est suggérée. Certains participants ont réagi positivement tout en signalant que le facteur météo était à prendre en compte, notamment le vent.

La pointe aux canons et l'accès au phare font l'objet aussi de remarques concernant leur aménagement et leur accessibilité. L'idée d'avoir une passerelle en bois est portée par un participant.

• *Image et attrait du littoral*

Un sujet qui polarise les échanges concerne le quai des ferries. Ce dernier suscite tout d'abord des incompréhensions et des inquiétudes.

« (...) Pour un front de mer qui accueille des passagers avec ces bateaux, on voit ça partout, ça paraît naturel. En revanche, si c'est pour faire un quai de débarquement des marchandises, là je suis moins sûr quand même » introduit un participant.

Certains participants suggèrent de déplacer l'accueil des ferries, notamment sur le quai du commerce, la localisation et la superficie jugée importante étant remises en question.

Le vice-président Bernard Briand, présent dans la salle, défend le projet et explique les différents éléments qui y ont mené ainsi que la configuration choisie. Il indique notamment l'impossibilité de réaliser un quai au niveau du quai du commerce à cause des conditions d'agitation qui rendraient la tenue à quai des navires impossible techniquement sur la base d'études réalisées.

« On s'intéresse aux détails des cheminements depuis le début de la soirée mais le cheminement il passe par là aussi. On a besoin de connaître des détails sur la zone fermée, la hauteur des grilles, qui iraient à cet endroit-là, qui feraient que ça briserait à la fois le cheminement dont on parle et à mon avis l'image première d'un touriste qui arriverait sur l'archipel. »

Il est soulevé l'intérêt d'échanger à propos de ce projet sur les paramètres pouvant être ajustés par la suite, notamment le partage entre espace public et espace privé portuaire.

« Oui mais on ne peut pas dire « ouf, je vais récupérer trois mètres carrés pour mettre un restaurant » mais pour qu'il ait la vue sur quoi ? » questionne un participant. « Il faut qu'il ait la vue sur quelque chose »

Il est pointé aussi la nécessité de considérer la place du général de Gaulle dans la réflexion à avoir sur le quai des ferries, notamment sur l'augmentation de l'emprise d'espace de quai découlant du projet.

Un participant, en tout début d'échange sur ce sujet, localise des pictogrammes représentant la restauration, les activités sportives ainsi que le pictogramme illustrant le fort intérêt de maintenir une percée visuelle existante.

Le sujet des quais ferries est transversal aux thématiques abordées mais relève d'un enjeu majeur qui concerne l'image et l'attrait du littoral. Le projet des quais ferries rejoint l'ensemble des points soulevés sur l'image du littoral et l'intégration des éléments qui le composent.

« (...) Je pense que ce qu'on a jamais travaillé ici, c'est la carte postale, j'ai un ami qui l'exprimait comme ça mais c'est vrai qu'on a nulle part ailleurs un joli front de mer comme ça et on le bétonne à ce point-là (...) » critique un participant, à la suite d'un propos sur le littoral St Pierrais dans son ensemble

De plus, la question de l'AOT (Autorisation Temporaire d'Occupation) accordée au lieu de dépôt de gravats au fond du Barachois est soulevée et décrite comme « une verrue » dans le paysage portuaire de St Pierre.

Est également soulevé le problème lié à l'assainissement, précisément les rejets en mer des eaux usées non traitées.

« Il y a des odeurs nauséabondes » relève un participant

Pour certains, c'est l'image que l'on veut donner de St Pierre aux nouveaux arrivants, aux touristes mais aussi aux habitants, en arrivant ou au quotidien, qui devra être questionnée pour l'élaboration du schéma directeur.

Une participante tient à rappeler :

« (...) Sur ce travail du littoral, il y a des travaux qui ont été effectués parce que c'est important de bien accueillir les touristes mais comme tout le monde le dit ici, il est important que nous locaux, on puisse s'approprier le littoral (...) ».



Carte de synthèse des contributions de l'atelier d'échange





## II. PHASE DIAGNOSTIC ET ANALYSE

## FONCTIONS DU LITTORAL

A partir des données partagées par les acteurs institutionnels et associatifs et les habitants et usagers du littoral, la phase de diagnostic et d'analyse vise, à travers un regard historique, urbain, social et paysager, à identifier et formuler un ensemble de problématiques présentes sur le littoral. Cette phase permet aussi de relever les potentiels de développement, d'aménagement et de mise en désir du littoral.

Le linéaire du littoral St Pierrais étudié, compris entre le quai en eau profonde et la digue aux moules, présente différents aspects et visages. Ils sont la résultante d'une multitude de fonctions conférées aujourd'hui à ce littoral :

- fonction de déplacement ;

Le front de mer est tout d'abord, aujourd'hui, le trait d'union urbain qui permet les déplacements principaux entre le nord et le sud de la ville. La route dessert de nombreuses polarités, administrations, et espaces d'activités portuaires.

- fonction maritime et portuaire ;

Les différentes activités économiques tournées vers l'océan dessinent le front de mer avec la réservation de nombreux espaces et l'implantation de différentes structures :

- le quai en eau profonde, qui est aménagé à réceptionner les grands navires de croisière,
- l'ensemble des quais du commerce et d'interpêche forment une zone dédiée à la pêche et à l'import/export. Derrière, un plan d'eau est tourné vers la plaisance,
- entre le quai Lobelia et la pointe aux canons, l'anse est constituée des salines avec des usages variés (petite réparation navale, hivernage des bateaux, musée, rangements, etc.) et de mise à l'eau pour les doris,
- le quai face à la place du Général de Gaulle et sa gare maritime, implantée à proximité immédiate du quai d'amarrage des ferries. En parallèle, le projet de quai des ferries, qui vise à augmenter la capacité d'amarrage en aggrandissant l'emprise du quai, va conforter la fonction d'accueil et d'entrée maritime,
- la cale de halage, élément patrimonial,
- l'école de voile,
- le port de plaisance du Barchois et son arrière zone libre permettant l'hivernage des bateaux,
- la mise à l'eau du quai de l'Epi,

- fonction urbaine ;

Les espaces existants dans la continuité de la ville, avec des emprises disponibles et usages « statiques » ( au contraire des usages liés à la mobilité, au déplacement, à la promenade) sont peu nombreux :

- la pointe aux canons, espace de repos et de pique nique,
- le square Joffre, son espace évènementiel et son jardin public,
- la place du Général de Gaulle, espace de rassemblement, de loisir et de stationnement automobile, qui forme une centralité urbaine. L'office de tourisme et la Poste y sont implantés.

- fonction commerciale ;

Dans une moindre mesure, le front de mer est jalonné de quelques activités commerciales. Quelques hôtels et établissements de restauration constituent la façade commerciale du front de mer.

La superposition ou la proximité de ces différentes fonctions est source à la fois de conflits d'usage et de potentiels sous exploités.

- fonction de stockage ;

Certaines sections et certains sites le long du littoral sont exploités en tant que zones de stockage et de dépôt, donnant un aspect délaissé et générant un paysage peu valorisable.



Usage de détente associé à la fonction urbaine du littoral



# LÉGENDE

## FONCTION DE DÉPLACEMENT

RN2

## FONCTION URBAINE

Espace public repéré comme étant majeur (place, jardin, espace de prairie)

Bâtiment public (services, administratif, institutionnel)

## FONCTION MARITIME ET PORTUAIRE

Bâti à usage portuaire ou maritime

Espace au sol avec usages principalement portuaires et maritimes

## FONCTION COMMERCIALE

Principale façade commerciale

## FONCTION DE STOCKAGE

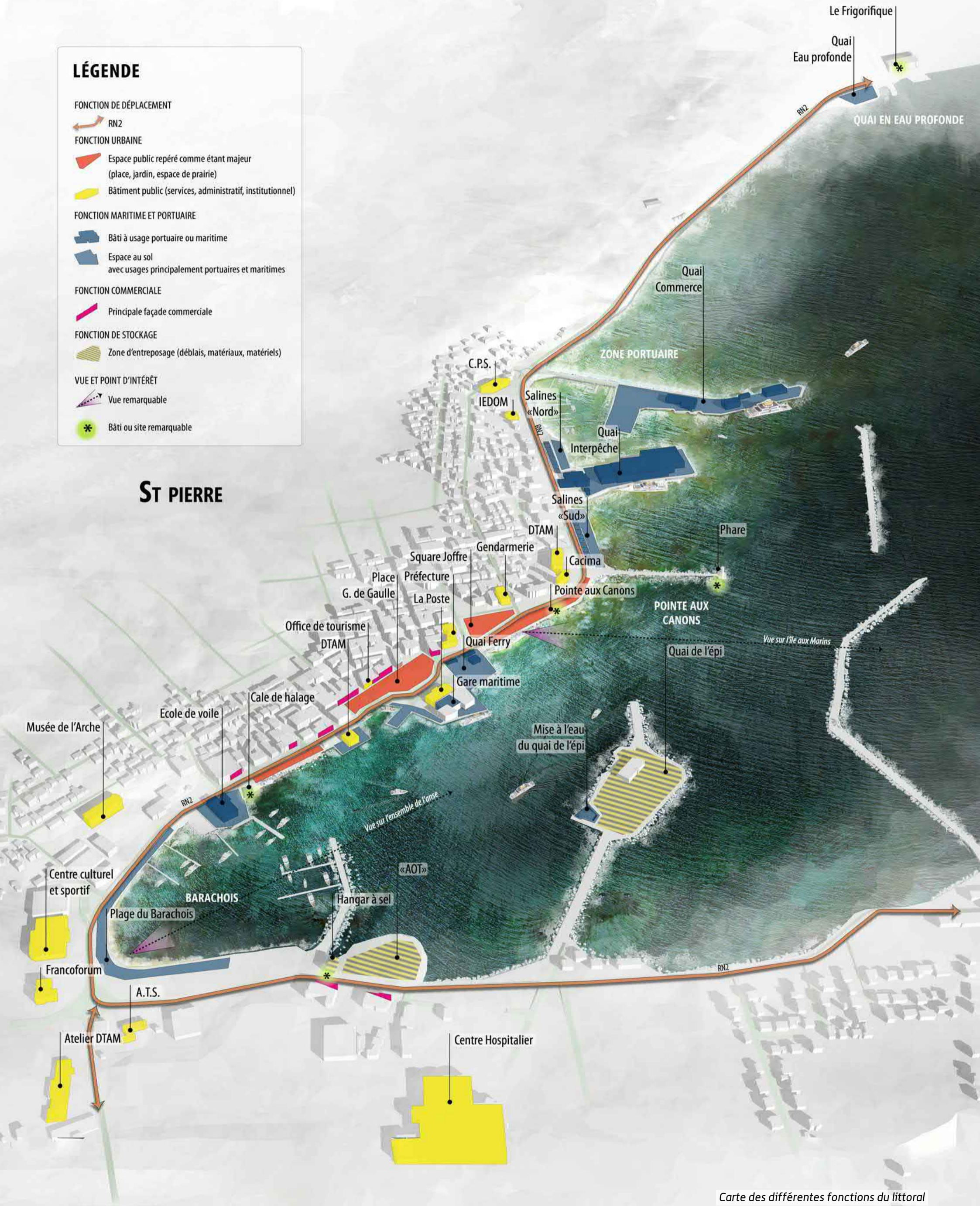
Zone d'entreposage (déblais, matériaux, matériels)

## VUE ET POINT D'INTÉRÊT

Vue remarquable

Bâti ou site remarquable

# ST PIERRE



Carte des différentes fonctions du littoral

### Les séquences paysagères

Le littoral présente différentes petites séquences paysagères, alternant des espaces à fort caractère naturel ou semi-naturel et des espaces très minéralisés, urbains et industriels.

Entre le quai en eau profonde et la digue aux moules, cinq séquences paysagères sont indentifiées :

- Séquence paysagère 1 : du quai en eau profonde au quai du commerce, le peu d'aménagement accompagnant la voirie donne un caractère naturel général en sortie de ville jusqu'au frigorifique (cependant, les cuves d'hydrocarbures estompent ce caractère au fur et mesure de leur visibilité depuis la route),
- Séquence paysagère 2 : des quais du commerce jusqu'aux quais interpêches, les nombreux hangars et bateaux définissent un cadre portuaire et industriel. Le port de plaisance et le premier alignement des salines créent un espace tampon entre l'espace urbain au bâti plus dense et cette zone. Le tout offre un cadre plus anthropisé, plus aménagé,
- Séquence paysagère 3 : du deuxième alignement des salines jusqu'à l'anse Coudreville, un espace au caractère plus naturel en interface immédiate entre le plan d'eau et la côte créé une micro séquence paysagère. Les espaces enherbés, la petite plage et les enrochements forment un glacis mettant en valeur le phare situé sur la pointe. Ce cadre de nature sur cette partie du littoral contraste avec le front bâti et les séquences paysagères à proximité immédiate,
- Séquence paysagère 4 : du quai ferries à l'école de voile, cette section forme la séquence paysagère la plus urbaine. Les espaces minéralisés et les usages donnent le ton de cet espace urbain central,
- Séquence paysagère 5 : de l'anse du Barchois à la digue aux moules et la maison à Jules, cette séquence présente encore aujourd'hui un aspect naturel, composé de prairies et chemins en terre battue. Les cabestans et les nombreux petits bateaux entreposés sur le pourtour de l'anse du Barchois offrent un cadre plus intimiste et calme, tout en montrant le caractère maritime ancien et vivace.  
L'extension de la ville amorce ici un changement de caractère par la création de zones pavillonnaires. De plus certaines occupations viennent altérer cet aspect plus naturel, comme l'AOT attribuée pour le stockage de matériaux de chantier et l'usage du quai de l'Épi.



Le frigorifique



Séquence paysagère à caractère naturel de la pointe aux canons



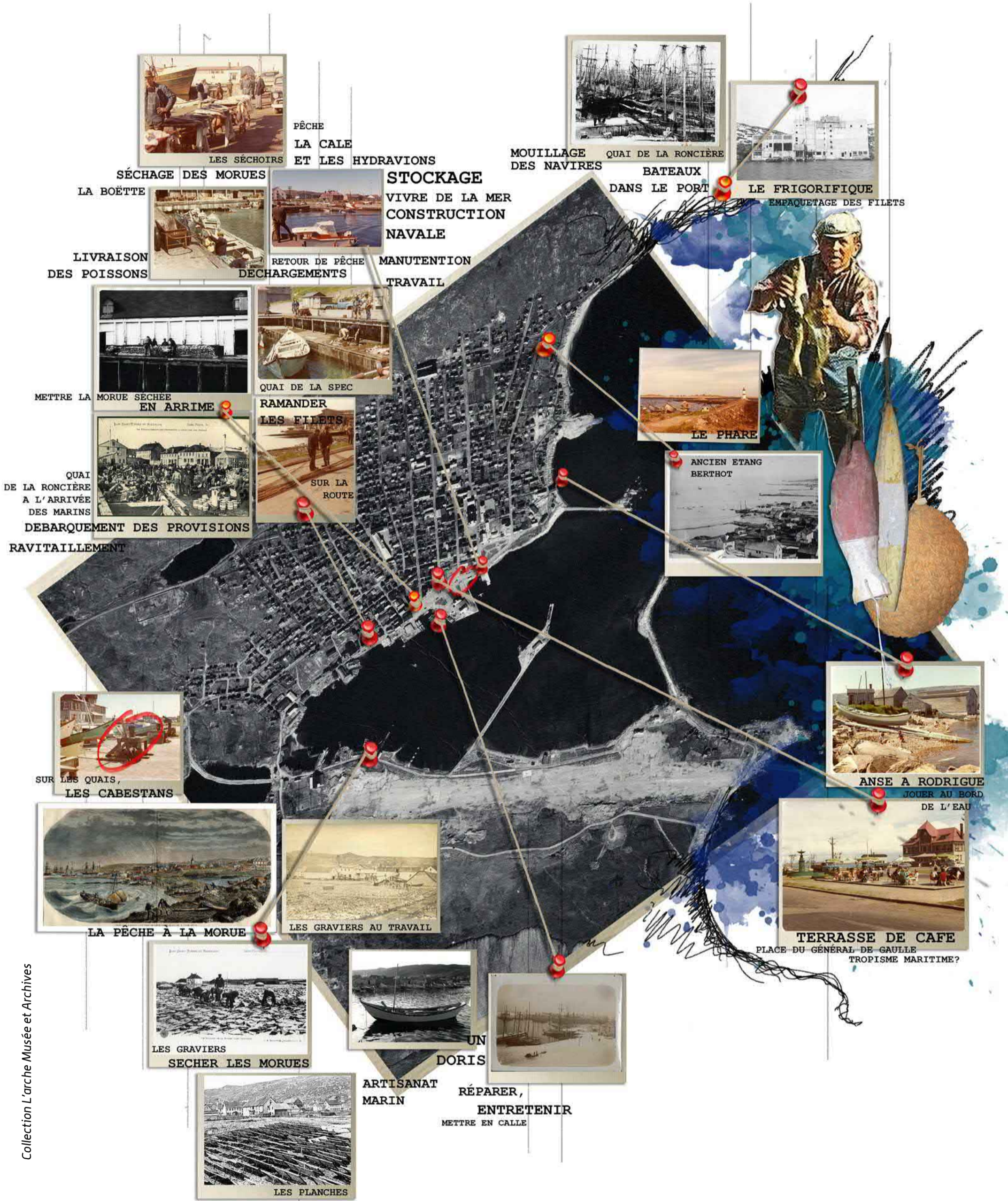
La Poste et la place du Général de Gaulle dans la séquence paysagère du centre -ville



Le barchois, espace à caractère naturel



Carte des séquences paysagères



Collection L'arche Musée et Archives

Carte des anciens usages et photos historiques

L'analyse historique de St Pierre, et plus précisément du littoral, permet d'appréhender son évolution jusqu'à aujourd'hui et d'en comprendre sa configuration actuelle.

Jusqu'au XX<sup>ème</sup> siècle, le littoral avait une forte vocation maritime et portuaire. La majeure partie des fonctions et usages des espaces situés à proximité immédiate du trait de côte étaient tournés vers les activités et métiers de la mer, à savoir :

- la gestion des entrées et sorties des navires marchands (déchargement, stockage, ravitaillement, etc.),
- la pêche et ses activités connexes (séchage, vente, ramendage, etc.),
- la construction et réparation navale (mise en cale, manutention, etc.),
- le stationnement des bateaux (amarrage, mouillage, etc.),
- la confection et l'artisanat (filets, tonneaux, cabestan, etc.).

Au regard de l'espace et l'emprise nécessaires pour de telles activités, il en résulte une forte influence sur la configuration spatiale et les aménagements des lieux.

De plus, ces activités ont progressivement modifié le trait de côte pour gagner des terres sur la mer, à travers l'édification de digues, l'établissement de terre-pleins transversaux au trait de côte et l'élargissement des quais longitudinaux existants. Accompagnant cette évolution, des bâtiments et structures à vocation portuaires et maritimes se sont implantés le long du littoral, donnant une forte teinte portuaire au paysage en interface ville-mer.

Dès lors, cette vocation portuaire du littoral draine une importante population qui anime les lieux et favorise une forte activité commerciale sous-jacente sur le front de mer : commerce de bouche, restauration, café, artisanat, etc.

Pour autant, initialement, le littoral n'est pas un lieu de représentation ni même de communication intra urbaine. Ce sont les rues en arrière du littoral (rue Amiral Muselier et rue Abbé Pierre Gervain), traversant la ville parallèlement au trait de côte qui irriguent la ville. Au fil des évolutions du trait de côte et des opportunités foncières offertes, une route littorale s'est créée.

Le littoral, en interface entre le port, l'océan et la ville, support d'activités portuaires est alors un lieu d'effervescence tourné vers le travail et l'économie de la mer.

A partir de la fin du XX<sup>ème</sup> siècle, avec la fin de la grande pêche, le littoral n'a plus exclusivement la vocation portuaire, tournée vers les activités décrites, mais connaît une diversification lente de ses fonctions et ses usages.

### D'un littoral «travaillé» à un littoral traversé en quête de vocations fortes

Le littoral est ainsi la scène d'une transition à la fois portuaire et urbaine.

Transition portuaire car les activités de pêche, de transports de marchandises et de réparation déclinent en même temps qu'elles se structurent et se délocalisent en partie sur des zones spécialement dédiées, notamment :

- les quais du commerce,
- les quais interpêches.

Le tourisme et la plaisance se développent, entraînant un autre fonctionnement et une réorganisation spatiale, moins gourmande en foncier terrestre.

Transition urbaine car le littoral conforte sa fonction de voie intra-urbaine. Il devient en parallèle un vrai espace à usage de représentation, de déambulation et de récréation.

Pour accompagner cette transition, plusieurs actions sont menées, notamment :

- la création et le confortement de la route sur le littoral,
- la construction des salines,
- les aménagements successifs de la place Général de Gaulle (attribution d'une place plus importante pour les usagers piétons et création de zones de stationnement et de zones engazonnées),
- la construction de bâtiments publics accessibles depuis le littoral (musée de l'Arche, espace culturel et sportif, institut de la Francophonie, etc.),
- le square Joffre, plus récemment, avec la création d'un parc et d'un lieu événementiel.

Au regard de l'ancienneté des requalifications ou de la relative emprise des aménagements récents, ces transitions ont finalement été peu accompagnées d'évolutions spatiales majeures. Les projets d'aménagement ont été menés au coup par coup, sans véritable plan d'ensemble.

Une démarche de classement de St Pierre et Miquelon au patrimoine culturel immatériel de l'Unesco sur le thème de la pêche vient d'être entreprise et portée par les différents acteurs de gouvernance locale (Etat, collectivités) et les acteurs associatifs.

Dans le cadre de cette inscription, un comité local du patrimoine s'est formé afin d'élaborer une méthodologie et constituer un dossier pour, dans un premier temps, solliciter une inscription sur la « liste indicative du patrimoine mondial français » et in fine, présenter la candidature pour la liste UNESCO.

Cette démarche, en cours, souligne l'importance des activités maritimes de l'île, des usages singuliers tournés vers l'Océan et leur impact sur le récit urbain et paysager de l'île, notamment le long du littoral St Pierrais.



Les cabestans



La cale de halage, élément patrimonial



Le doris, pièce emblématique des usages liés à l'océan

## UN FRONT DE MER EN QUESTION : PROBLÉMATIQUES ET POTENTIELS

L'intérêt porté au front de mer nécessite un fort besoin de renouvellement des espaces où existe un nombre important de problématiques :

### La RN2, trait d'union du littoral

La route nationale 2 est la route du littoral, principale voie de communication de l'île. C'est à partir de cet axe que s'organisent principalement les espaces à proximité immédiate.

La voirie existante accuse un aménagement peu adapté et un vieillissement problématique. La saison hivernale agressive et le trafic important de cette voie explique en grande partie ce vieillissement.

Cependant, la faible durabilité de certains matériaux ne permet pas des aménagements pérennes et nécessite un renouvellement et un entretien soutenu. Il en résulte des trottoirs peu confortables et pour certains endommagés, notamment le long des Salines et la pointe aux canons, et le long du Barachois.

L'emprise importante des voiries, en l'absence d'îlots, confère un caractère routier à certains espaces, notamment la place du Général de Gaulle, où sont matérialisés de larges chicanes et un carrefour imposant.

Au Sud, la voirie ne bénéficie que d'accotement et ne permet pas de raccordement confortable autre que par les déplacements motorisés.

### Mobilité douce et transport en commun

Fortement liées à la qualité de la voirie et à la météorologie, les mobilités douces sont peu développées le long du littoral.

Les déplacements à pied souffrent d'une faible matérialisation des continuités piétonnes. Certaines séquences sont dépourvues de trottoir ou de cheminement assurant un confort d'usage optimal.

La pratique du vélo, notamment, est cantonnée à des usages presque exclusivement liés aux loisirs. Les quelques usagers cyclistes du littoral ne bénéficient pas de voie dédiée à l'usage du vélo. Il est à noter qu'aucun réseau cyclable matérialisé n'existe à l'échelle de la ville.

Dans certains cas, il n'existe pas de liaison entre certains trottoirs. Sur la place du Général de Gaulle, certains cheminements pédestres imposent des détours ou des allongements de trajets.

La promotion des mobilités douces aujourd'hui est rendue peu crédible par le faible aménagement des espaces assurant les continuités piétonnes/ cyclables.

Il n'existe aucun système de transport public à l'échelle de la ville, excepté le transport scolaire.

### Des usages peu diversifiés

Les emprises importantes accordées à la circulation et au stationnement, et le faible aménagement urbain du littoral neutralisent de grands et petits espaces et les usages potentiels qui y sont liés.

Les configurations et structurations spatiales « figent » certains lieux. En effet, il existe une forte matérialisation et séparation des espaces, peu propice à un développement et une diversification des usages, notamment sur la place du Général de Gaulle et le square Joffre.

La faible relation entre les usages et les aménagements existants ne permet pas de pérenniser ou développer certains types d'usages tout au long de l'année (marché hebdomadaire, repos, animation, etc.).

Certaines catégories d'usages sont ainsi peu représentées ou peu adaptées comme celles liées à la détente, à la promenade, au sport, au loisir, à l'événementiel ou à la restauration.

De plus, les usages sont aussi soumis à la saisonnalité marquée de l'île. Les forts vents sont sans doute le premier facteur dégradant de la fréquentation des espaces publics, suivis par la neige ou la pluie. Assez imprévisible, ces événements peuvent contraindre, voir annuler certains événements programmés sur l'espace public.

Enfin, la relation avec le plan d'eau souffre d'aménagements peu propices à des usages maritimes libres et accessibles à chacun.

La qualité des eaux médiocre du plan d'eau du port, due aux rejets en mer des eaux non traitées du réseau d'assainissement, ne permet pas, par exemple, l'établissement de spots de pêche sur le front de mer, aux endroits autorisés.

### Activité commerciale et animation des lieux à développer

Le front de mer offre un potentiel de développement d'activités commerciales important. Par la desserte de l'axe urbain majeur de la ville, certaines centralités ou polarités disposent d'une zone de chalandise induite non exploitée.

En effet, il existe une réelle sous-offre d'activités commerciales en rez-de-chaussée du front bâti. Le potentiel est soit neutralisé par l'aménagement urbain (espace public peu modulable et non adapté aux besoins, faibles emprises) soit par la fonction, à faible plus-value pour l'espace public, des bâtiments privés (centre de santé) ou publics (DTAM, Préfecture, CACIMA, gendarmerie, etc.).



- 1 Connexion vers la zone portuaire peu aménagée - Trottoir en mauvais état
- 2 Discontinuité piétonne - Revêtement détérioré
- 3 Connexion vers le phare peu accessible - Structure instable
- 4 Passage confortable par le square Joffre aménagé
- 5 Connexion vers la Poste - Manque de lisibilité
- 6 Absence de trottoir large - Connexion avec les rues adjacentes peu aménagée
- 7 Absence de parcours direct - Discontinuité piétonne
- 8 Absence de trottoir bien matérialisé - Rupture dans le cheminement piéton
- 9 Absence de trottoir bien matérialisé - Manque de connexion avec les équipements publics
- 10 Absence de trottoir et manque de continuité entre RN2 et nouveau secteur de ville - Connexion peu aménagée avec les rues adjacentes



# LÉGENDE

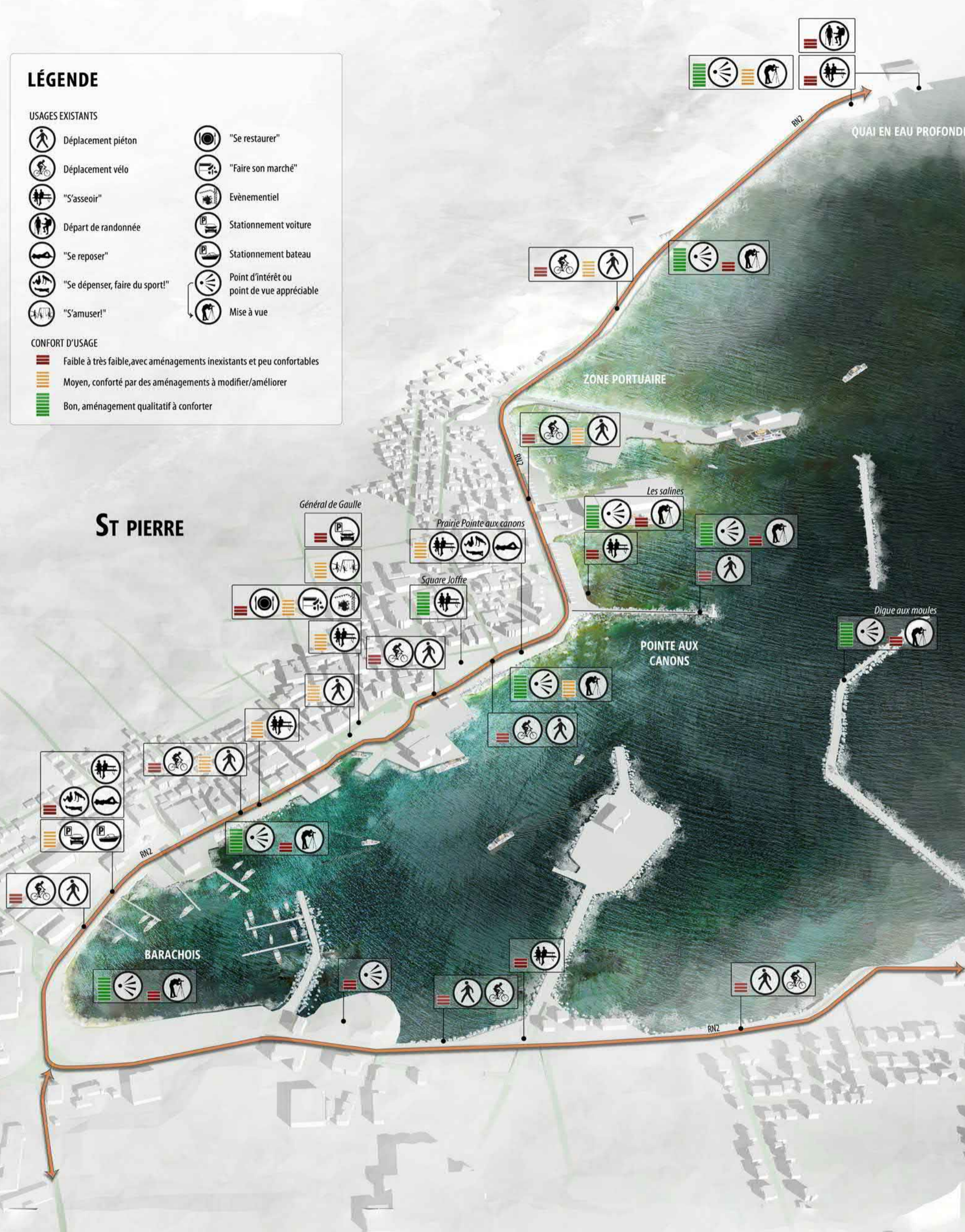
## USAGES EXISTANTS

- |  |                                |  |   |
|--|--------------------------------|--|---|
|  | Déplacement piéton             |  | "Se restaurer"                              |
|  | Déplacement vélo               |  | "Faire son marché"                          |
|  | "S'asseoir"                    |  | Evènementiel                                |
|  | Départ de randonnée            |  | Stationnement voiture                       |
|  | "Se reposer"                   |  | Stationnement bateau                        |
|  | "Se dépenser, faire du sport!" |  | Point d'intérêt ou point de vue appréciable |
|  | "S'amuser!"                    |  | Mise à vue                                  |

## CONFORT D'USAGE

- Faible à très faible, avec aménagements inexistantes et peu confortables
- Moyen, conforté par des aménagements à modifier/améliorer
- Bon, aménagement qualitatif à conforter

# ST PIERRE



Carte des usages existants

Il est à noter que la faible activité commerciale ne permet pas un accompagnement et un confortement des usages existants ou possibles sur l'espace public.

L'extension de la ville vers le sud voit émerger un phénomène de multiplication des polarités commerciales. Si la polarité commerciale autour de la place du Général de Gaulle, rattachée au pôle commerçant plus large du centre-ville et du littoral, nécessite un développement ambitieux, elle doit être complémentaire avec la nouvelle polarité commerciale qui tend à se développer et créer, au sud, une nouvelle zone de chalandise en extension de ville.

#### Singularité des lieux et image : des composantes du récit urbain à réaffirmer

Chaque séquence paysagère identifiée renvoie une image différente, de valorisante à peu valorisante, générant un littoral assez hétérogène. Ainsi de grandes zones portuaires alternent avec des prairies ou des espaces à caractère naturel, des espaces publics majeurs et des zones de dépôts et stockage de matériaux.

Un ensemble de structures portuaires ou urbaines et d'éléments patrimoniaux se déploient et forment un vocabulaire singulier évoquant St Pierre (salines, cabestan, doris, les canons, le phare, la cale de halage, le bâtiment de la Poste, la fontaine de la place du Général de Gaulle).

Cette multiplicité d'images et de paysages présente un fort potentiel pour décliner et enrichir un récit urbain et maritime sur le linéaire du front de mer.

Ce récit urbain et maritime pourrait ainsi constituer l'approche première des prochains projets d'aménagement, qui devront s'inscrire dans un respect de la démarche d'inscription de St Pierre au patrimoine mondial de l'UNESCO.

#### Aménagement urbain et évolution du paysage

Le littoral fait l'objet de différentes projections et réalisations, à des échelles et des ambitions différentes, qui ne se conçoivent et ne se réalisent pas forcément en cohérence les uns par rapport aux autres. Il constitue aujourd'hui une juxtaposition de projets à l'étude ou en cours de réalisation.

Aucun fil conducteur n'est établi sur l'ensemble du linéaire. Seul le Schéma Territorial d'Aménagement et d'Urbanisme considère à ce jour l'ensemble du littoral comme une pièce unique à réfléchir, soumise à une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation).

Cependant le développement urbain et portuaire tend à faire disparaître certains éléments paysagers permettant de donner le caractère naturel au littoral, notamment l'urbanisation au sud, les futurs aménagements envisagés (accessibilité du phare, requalification de la pointe aux canons ou de l'anse du Barchois).

De plus, certains choix d'aménagement peuvent à terme effacer ce cadre paysager singulier, avec des aménagements «sophistiqués», très artificialisés avec des matériaux imperméables. Une évolution du paysage qui provoquerait un déséquilibre entre le site et les attentes issues d'un imaginaire suggéré (histoire de l'île, art local, brochures touristiques, photos, etc.).

#### Quai ferry : intégration et cohabitation

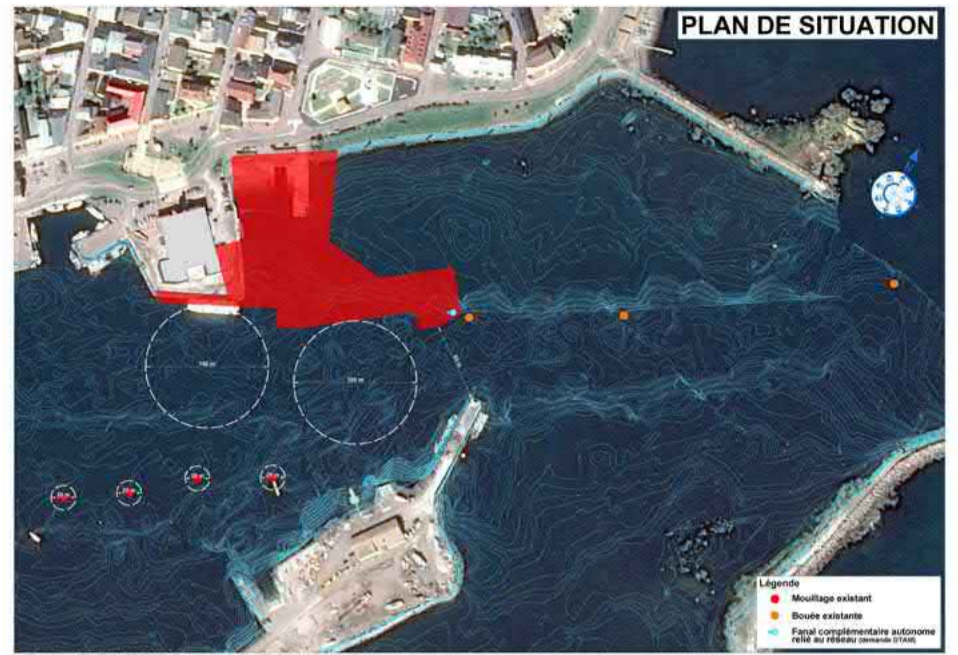
Le projet du quai des ferries, qui consiste à un agrandissement du quai de Fortune existant pour l'accueil des ferries, va redéfinir le trait de côte ainsi que le rapport au plan d'eau depuis la ville. Il engage à une réflexion sur le partage optimal entre espace public et espace contrôlé.

Une forte contrainte d'intégration paysagère soumet le projet à une pleine insertion de son aménagement de surface (position et gabarit du bâti, localisation et définition des grilles de protection, agencement et définition des espaces, cohabitation des usages, emprise totale) dans une réflexion globale d'aménagement, comprenant la place du Général de Gaulle.

#### Etre à la ville : quelle évolution envisageable des pratiques?

Certaines problématiques urbaines rencontrées sur le front de mer sont directement ou indirectement liées à des habitudes ancrées à St Pierre et d'un fonctionnement établi par des contraintes d'ordre divers (absence d'un réseau de transport, absence de cantine scolaire, prédominance du choix de déplacements motorisés au quotidien). La circulation automobile, le stationnement, la configuration spatiale des espaces publics sont fortement conditionnés par les pratiques et problématiques locales.

Si elles sortent du champ d'actions du Schéma Directeur de l'interface ville-port, elles peuvent être introduites dans le champ de réflexion. Elles relèvent ainsi d'une réflexion sur la manière d'être à la ville et vivre la ville, qui, par ailleurs, pourront, accompagner la démarche d'inscription de St Pierre au patrimoine mondial de l'UNESCO.



Projet initial des quais ferry

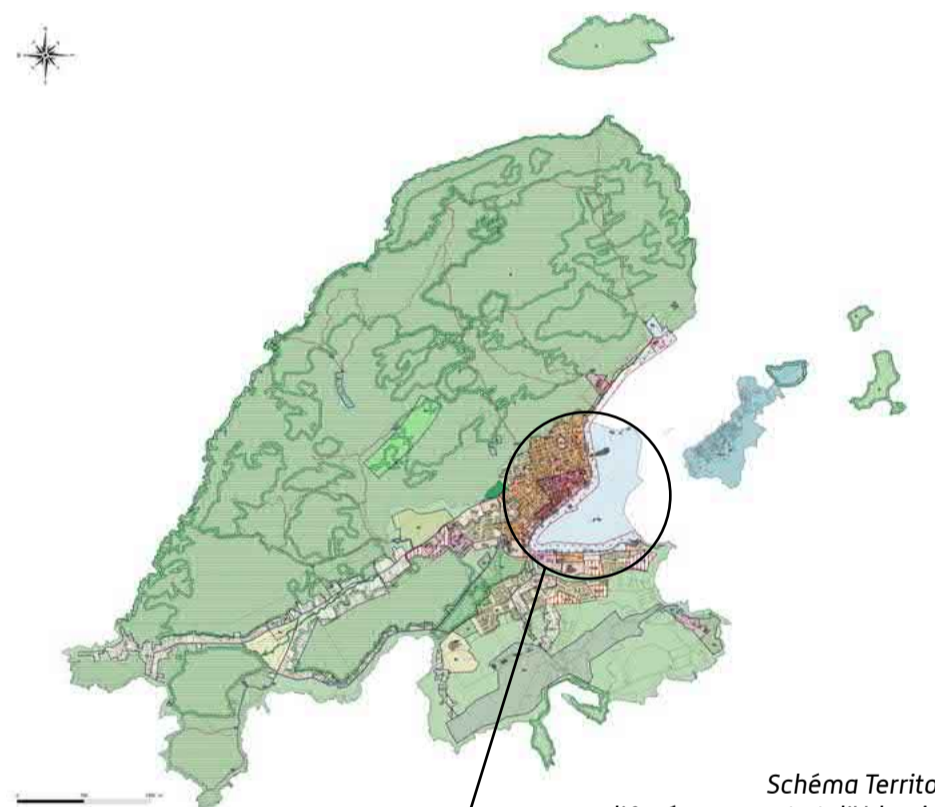
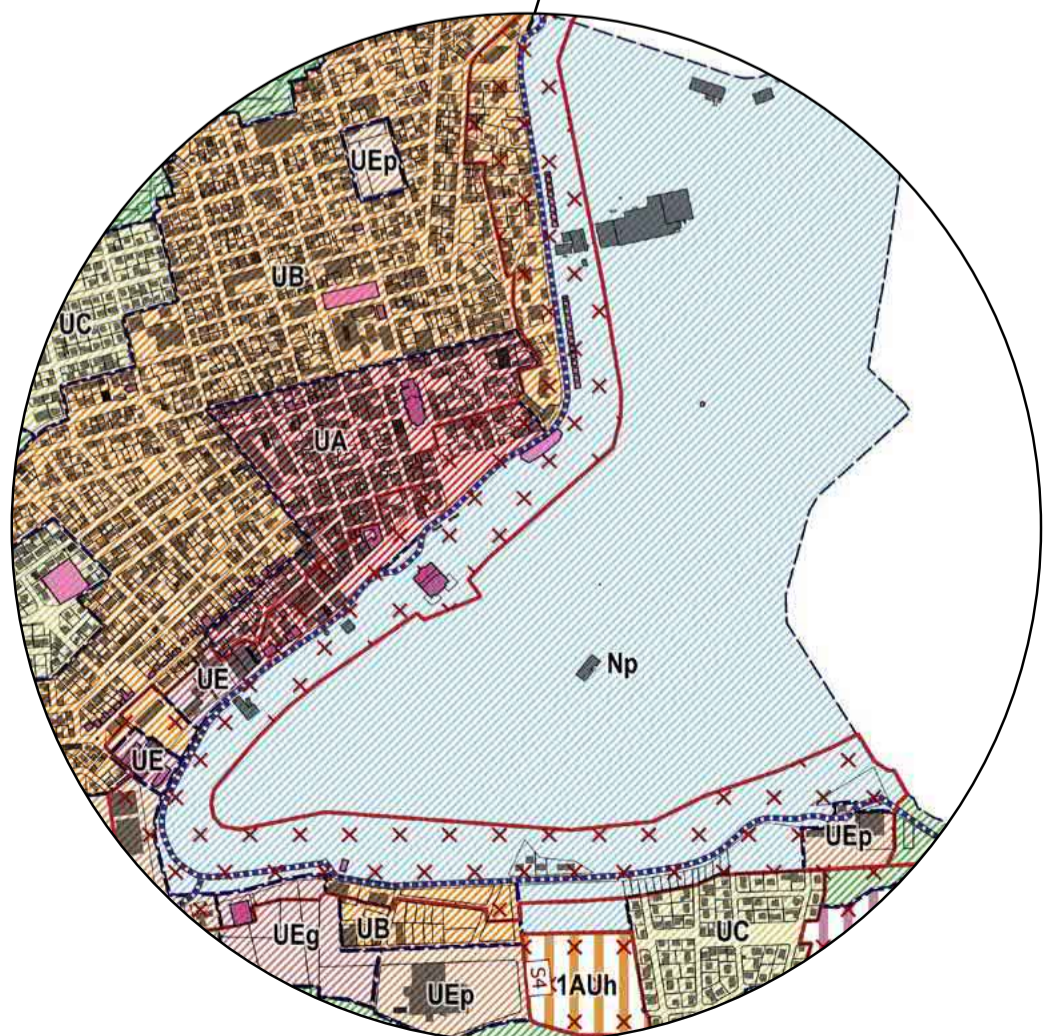


Schéma Territorial d'Aménagement et d'Urbanisme



OAP sur le linéaire du littoral





Différents espaces publics impactés par les facteurs météorologiques importants, comme la neige et le vent (décembre 2019)



Différents lieux ou éléments emblématiques du littoral (juin 2019)





### **III. PHASE EN JEUX ET PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT**

## PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENTS

Le diagnostic urbain et paysager a mis en exergue plusieurs éléments de contexte, qu'il est important de considérer. Il en résulte une formulation d'une série d'actions et enjeux regroupés en principes généraux pour améliorer durablement le front de mer :



### Réfléchir et projeter le littoral comme une pièce urbaine et portuaire continue

L'enjeu est de penser et planifier le littoral comme une pièce unique à placer dans une réflexion globale. Chaque espace public devra être étudié et aménagé en lien avec l'ensemble des espaces publics littoraux et du plan d'eau.

L'ambition est de créer une véritable symbiose en chaque site afin d'offrir une meilleure lisibilité et compréhension, une plus grande optimisation des espaces, une bonne gestion de l'entre-deux et d'assurer une couture urbaine, portuaire et naturelle réussie.

Le schéma directeur répond directement à cette ambition, en tant que document de planification, par le biais d'actions qui viseront à :

- inclure l'ensemble du linéaire littoral de St Pierre dans un document guide évolutif et partageable,
- créer et consolider la synergie entre les acteurs de la gouvernance locale et proposer une plus grande transversalité entre les différents acteurs,
- développer un volet participatif.

Aucun des projets futurs ne devra se composer comme un aménagement «à part», non connecté et non concerné par le reste du littoral. A terme, le littoral devra être porté par un récit incluant l'ensemble des pièces urbaines et portuaires doté de fonctions et vocations précises.



### Construire une mise en réseau des espaces

Afin de consolider la conception du littoral comme une pièce urbaine et portuaire unique, la mise en réseau revêt une importance majeure. Qu'elles soient liées à la mobilité, aux aménagements ou à l'activation des espaces, les réflexions sur les continuités renforceront l'appréhension du littoral dans son entiereté.

Pour cela, les actions viseront à :

- développer les déplacements en tout mode. Les liaisons piétonnes ou cyclables seront pensées à l'échelle du littoral, de son linéaire et des conditions météorologiques connues, depuis la digue aux moules jusqu'au quai en eau profondes. Les rues transversales du centre ville seront raccordées aux aménagements du linéaire,
- créer un meilleur partage modal du littoral, plus équilibré et tourné vers les modes doux. Les aménagements proposés devront garantir la promotion crédible des déplacements durables non motorisés,
- élaborer un vocabulaire général (matériaux, revêtement, signalétique, etc.) pour l'ensemble du littoral tout en prenant en compte les singularités de chaque séquence paysagère définie,
- retrouver un plaisir et un intérêt à fréquenter les lieux littoraux par le travail sur le confort d'usage des parcours,
- scénographier le littoral par la mise en réseau des «spots» urbains, portuaires ou naturels comme des jalons le long du littoral,
- développer une connectivité et une signalétique d'information le long du littoral.



### Activer les spots urbains, portuaires ou de nature

Complémentaire des actions visant à créer de véritables continuités littorales, l'activation des spots urbains, portuaires ou naturels assoit la mise en désir du littoral et intervient en confortement de polarités existantes ou à développer, qu'elles soient d'usage urbain ou commercial.

Pour cela, les actions viseront à :

- identifier et valoriser les espaces majeurs et/ou qualitatifs à fort potentiel,
- s'appuyer sur un véritable programme d'activation par différents biais (usages, événementiel, tourisme, etc.),
- s'appuyer sur les caractéristiques de chaque lieu pour proposer une activation évocatrice.



### Multiplier les usages possibles

Le littoral dans son ensemble, et les différents spots plus particulièrement, devront être le support et le moteur d'un véritable développement et d'une multiplication des usages sur l'espace public.

Pour cela, les actions viseront à :

- accompagner le développement et la multiplication des usages par des aménagements adaptés et adaptables,
- maintenir des espaces publics souples et non figés, afin d'inclure un champ des possibles plus vaste en termes d'usages libres,
- Accroître le confort d'usage face aux épisodes météorologiques (vent, neige, pluie)



### Introduire la saisonnalité dans la conception des espaces publics par la modularité

Afin de répondre à la problématique de la saisonnalité, les espaces publics répondront au principe de modularité dans leur conception et leur gestion quotidienne. Pour cela, les actions viseront à :

- proposer une réversibilité des espaces afin de répondre aux différents enjeux selon la saison,
- maintenir l'activation des espaces par la possibilité de moduler l'espace public et répondre aux contraintes météorologiques dans un temps réduit,
- créer un véritable planning d'usage urbain du littoral sur l'année,



### «Maritimiser» les espaces et les usages le long du littoral

Afin de renforcer le lien intrinsèque entre ville et port, le littoral de St Pierre doit assoier et donner à lire le récit maritime de St Pierre.

Pour cela, les actions viseront à :

- donner à voir sur les activités portuaires existantes, par la mise en scène des lieux et le travail fin des interfaces espace public/ espace portuaire,
- maintenir des espaces portuaires accessibles,
- créer des transversales et des relations entre le plan d'eau et l'espace public,
- renforcer le récit maritime et portuaire sur l'espace public par les aménagements,
- développer un corpus d'usages liés à la mer sur l'espace public.



### Amorcer une réflexion sur la pratique générale de la ville

L'élaboration du schéma directeur soulève un enjeu majeur lié à l'urbanité à l'échelle de St Pierre. Par les réflexions sur la mobilité, les espaces publics et la relation à la mer, s'ouvrent un espace de débat sur les évolutions possibles et nécessaires quant à la manière d'être à la ville et de vivre St Pierre.

Pour cela, les actions suggéreront :

- d'amorcer, par le biais des orientations d'aménagements, une autre manière «d'être à la ville» (urbanité, usage, déplacement, etc),
- d'ouvrir un espace de débat sur les champs des possibles par «l'utopisation» de certaines propositions.





Réfléchir et projeter le littoral comme une pièce urbaine et portuaire continue

**Objectifs :** - inclure l'ensemble du linéaire littoral de St Pierre dans un document guide évolutif et partageable,

- créer et consolider la synergie entre les acteurs de la gouvernance locale et proposer plus de transversalité entre les différents acteurs,

- développer un volet participatif.

**Actions** → Organiser des réunions régulières sur les projections et évolutions du littoral inter-acteurs St Pierrais

Afin de développer une vision commune sur le long terme, la rencontre inter-acteurs pourrait permettre de partager et d'asseoir un projet au long terme, en cohérence avec l'ensemble du littoral. De plus, ces rencontres auraient vocation à rendre actif, évolutif et partageable, sur le long terme, le schéma directeur de l'interface ville-port.

→ Développer une concertation continue avec les St Pierrais,

Les temps de concertation pourraient être mobilisés pour des temps d'échange et d'information à temps réguliers pour consolider le lien entre le littoral et ses habitants et usagers, avec l'accord de l'ensemble des entités décisionnelles.

→ Intégrer le schéma directeur comme document ressource dans la planification urbaine à travers le STAU, et l'OAP programmé sur le front de mer.

#### HABITANTS ET USAGERS





**ASSOCIATIONS ET COLLECTIFS**

- CONCERTATION
- PARTICIPATION
- CO-CONSTRUCTION
- DÉCISION
- RÉDACTION





## Construire une mise en réseau des espaces

- Objectifs :**
- développer les déplacements en tout mode. Les liaisons piétonnes ou cyclables seront pensées à l'échelle du littoral et de son linéaire, depuis la digue aux moules jusqu'au quai en eau profonde. Les rues transversales du centre ville seront raccordées aux aménagements du linéaire,
  - créer un meilleur partage modal du littoral, plus équilibré et tourné vers les modes doux. Les aménagements proposés devront garantir la promotion crédible des déplacements durables non motorisés,
  - élaborer un vocabulaire général (matériaux, revêtement, signalétique, etc.) pour l'ensemble du littoral tout en prenant en compte les singularités de chaque séquence paysagère définie,
  - retrouver un plaisir et un intérêt à fréquenter les lieux littoraux par le travail sur le confort d'usage des parcours,
  - scénographier le littoral par la mise en réseau des «spots» urbains, portuaires ou naturels comme des jalons le long du littoral,
  - développer une connectivité et une signalétique d'information le long du littoral.

### Actions → Créer une promenade piétonne matérialisée

Une promenade pourrait être aménagée, soit attenante à la chaussée, soit indépendante, selon les lieux. Elle formera, en plus de la chaussée le linéaire structurant du littoral.

La promenade devra à la fois assurer des déplacements lisibles, sécurisés et confortables pour les usagers réguliers. Les matériaux utilisés seront le béton pour les parties urbaines et le bois pour les séquences à plus fort caractère naturel.

Ce linéaire piéton assurera la liaison entre les différentes polarités et les lieux emblématiques à mettre en valeur, comme la calle de halage, le phare ou les salines.

### → Créer une piste cyclable sur l'ensemble du littoral. Lancer une réflexion sur la création d'un réseau cyclable à l'échelle de la ville.

Un itinéraire cyclable reliant le sud au nord par le front de mer permettra de protéger les cyclistes avec une voie dédiée. Il s'agira de rendre lisible la piste cyclable par les matériaux et le mobilier. Les matériaux utilisés devront respecter chaque site traversé, qu'il soit à caractère urbain ou naturel. Le mobilier devra assurer le confort d'usage, l'entretien du vélo, ainsi que le stationnement rapide et sécurisé.

Les conditions météorologiques devront impacter au minimum la pratique du vélo au minimum (dénivellement et salage prioritaire de la piste, prise en compte du vent dans la conception et le tracé).

Afin de développer la pratique du vélo, cet itinéraire pourrait marquer le premier itinéraire structurant d'un réseau cyclable pouvant être déployé sur l'ensemble de la ville.

### → Déployer une signalétique commune et connectée

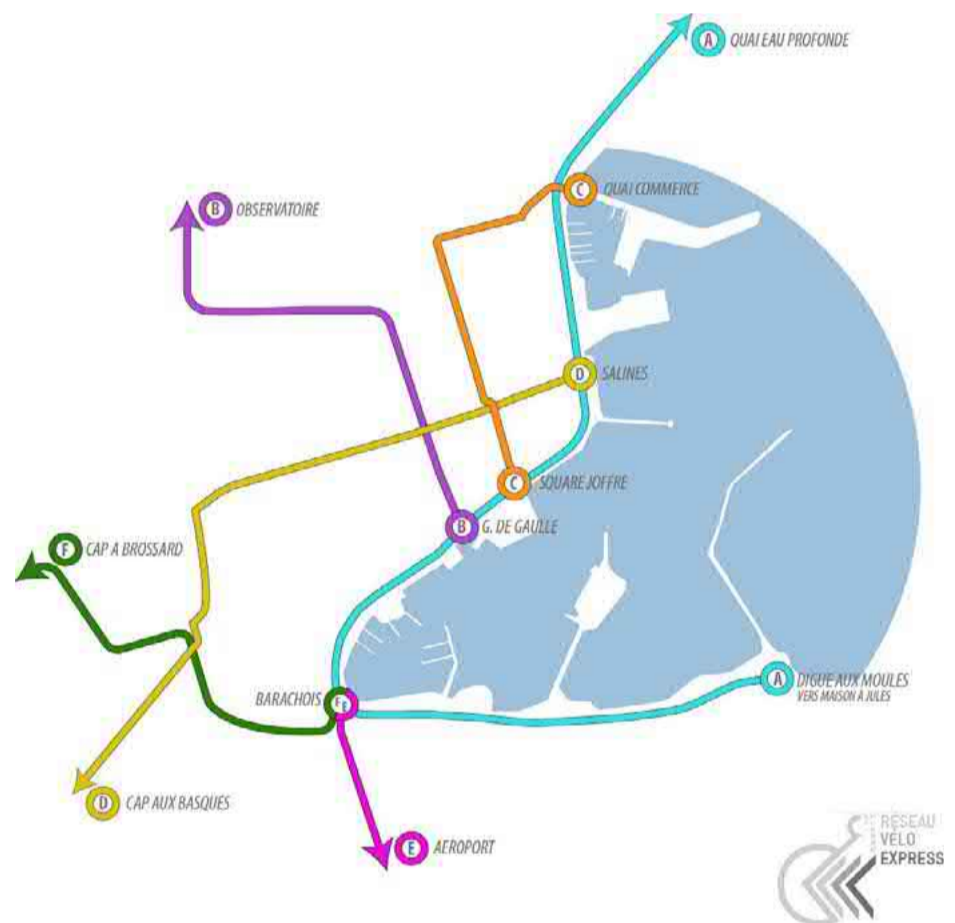
Le long du littoral, une signalétique identifiable pourra être déployée. Des totems d'information seront installés. Des informations en temps réels pourront être développées par le biais de QRcode mis en place le long du linéaire.

### → Développer une typologie de matériaux et mobilier

Une typologie de matériaux permettra de préserver les différentes ambiances présentes tout en assurant la continuité d'aménagement. Cela permettra d'établir une série de matériaux ou mobilier à placer dans un vocabulaire général, applicable sur la totalité du linéaire et des vocabulaires singuliers à chaque séquence.

Les aménagements des séquences paysagères à caractères urbains ou portuaires pourront privilégier des matériaux durs, comme la pierre ou le béton. A contrario, les aménagements des séquences paysagères à caractères naturels privilégieront des matériaux naturels, souples et perméables, comme le bois ou les sols stabilisés renforcés.

De plus, le mobilier d'assise devra intégrer certaines dispositions pour parer les épisodes venteux, pluvieux ou neigeux.



### PROGRAMME RÉSEAU VÉLO EXPRESS

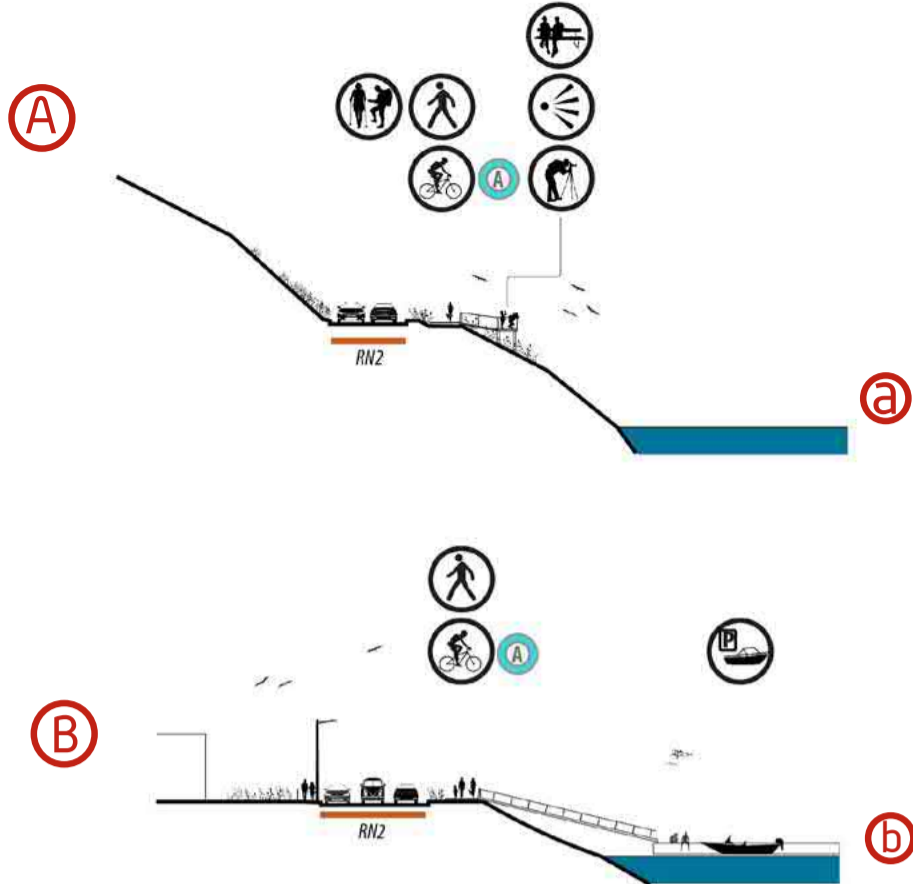
- Intégration de parcours vélo confortable sur voirie
- Cohabitation piéton/vélo/voiture
- Point stationnement vélo régulier
- Balisage et signalétique
- Dénivellement rapide des voies et mobiliers de protection contre le vent



Références d'aménagements pour cycliste

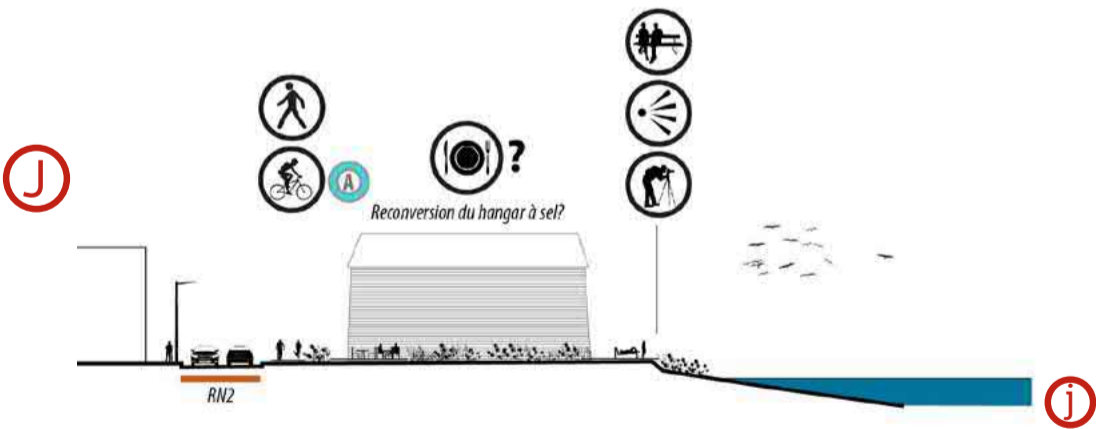


LITTORAL SECTION NORD - AU DESSUS DES SALINES



PÉRIMÈTRE CENTRE-VILLE - ZOOM SCHÉMA DIRECTEUR

LITTORAL SECTION SUD - DEPUIS L'ÉCOLE DE VOILE, VERS DIGUE AUX MOULÈS



Proposition d'aménagement de la piste continue de mode doux

### Quai en eau profonde, premier jalon du littoral aménagé

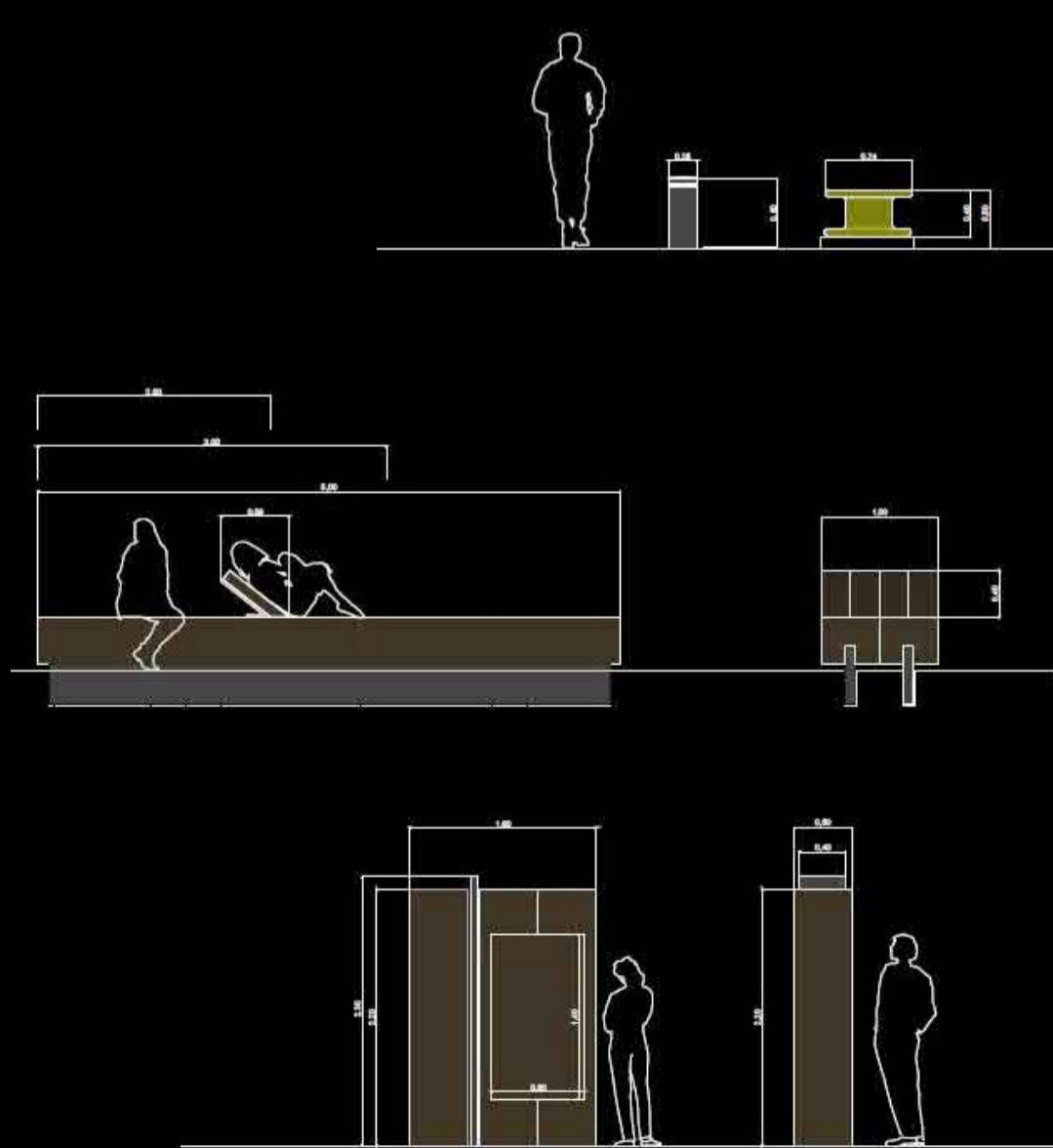
La volonté de développer l'activité touristique autour de la croisière et d'ancrer St Pierre comme une nouvelle étape incontournable dans les séjours touristiques a motivé le projet d'aménagement du quai en eau profonde.

Ce dernier a pour objectif d'améliorer fortement les conditions d'accueil des croisiéristes, de structurer une nouvelle porte d'entrée sur l'île et d'améliorer leur expérience de visite sur l'île.

Pour cela, le projet prévoit l'aménagement d'un quai, la construction d'une halle d'accueil et la création d'un espace public majeur, modulable et adaptable selon les besoins en stationnement ou pour la tenue d'évènement, de manifestations en lien avec l'accueil des croisiéristes. Le mobilier mis en place est mobile et permet d'accompagner la réversibilité et la modularité de l'espace public.

Ainsi le projet de quai en eau profonde marque le premier jalon du renouvellement du littoral, depuis le frigorifique.

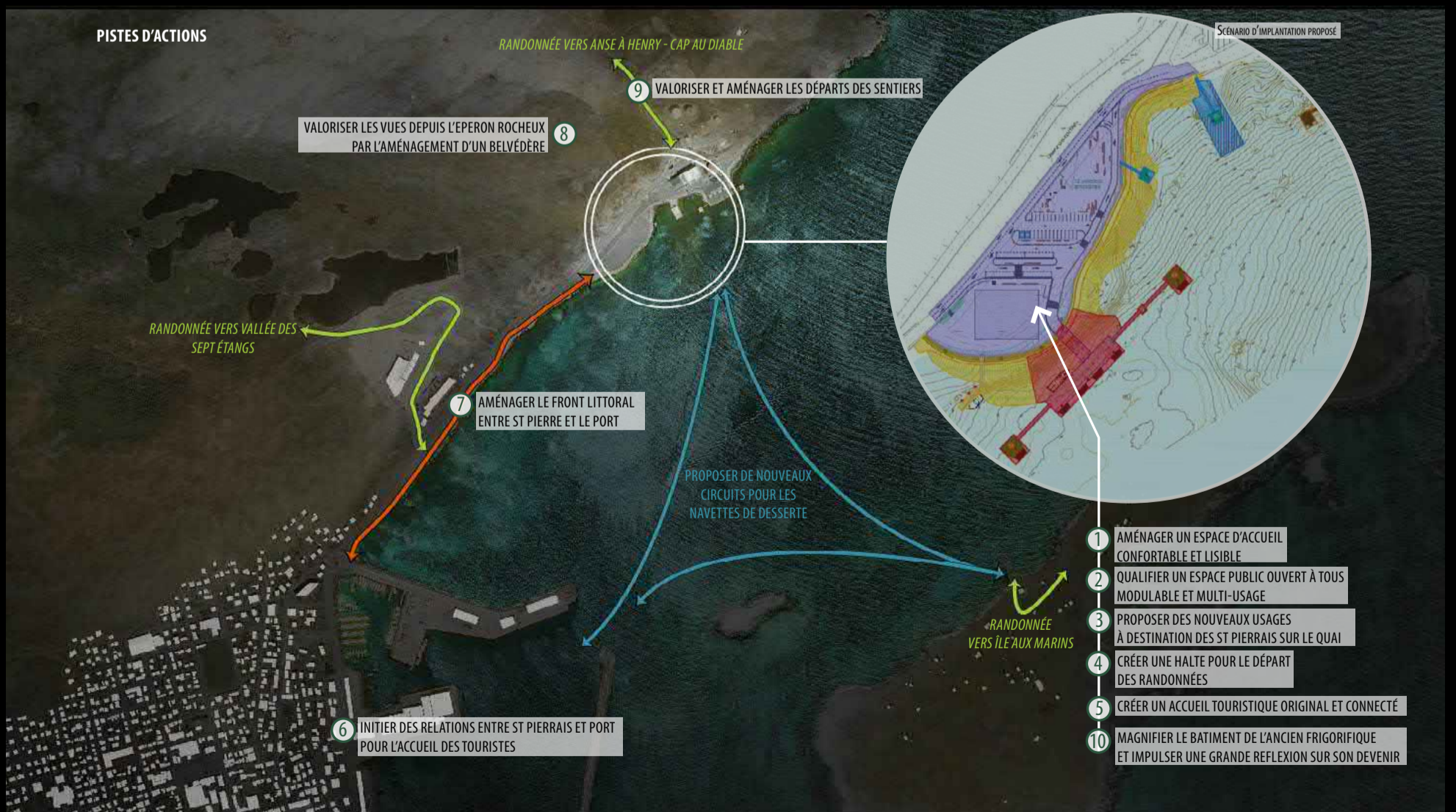
Il établit un vocabulaire inspirant et à redéployer sur les futurs aménagements du littoral.



Coupes techniques des aménagements du quai en eau profonde



Image projet du quai en eau profonde



Carte des pistes d'actions à engagées autour du quai en eau profonde



## Activer les spots urbains, portuaires ou de nature

**Objectifs :** - identifier et valoriser les espaces identifiés majeurs et/ou qualitatifs à fort potentiel,

- s'appuyer sur un véritable programme d'activation par différents biais (usages, évènementiel, tourisme, etc.),

- s'appuyer sur les caractéristiques de chaque lieu pour proposer une activation évocatrice.

**Actions** → **Créer/ Conforter/ Aménager des espaces majeurs et espaces à fort potentiel**

Les espaces majeurs à aménager en priorité le long du linéaire, par leur emprise et leur fonction, sont :

- la place du Général de Gaulle, par sa fonction de centralité urbaine,

- les salines, par leur vocation touristique et mise en valeur artisanale,

- les espaces littoraux du centre-ville, notamment jusqu'à l'école de voile.

Ils pourront être aménagés en respectant la typologie de matériaux et mobilier.

→ **Lancer des études d'opportunité de reconversion des bâtiments abritant les équipements publics vers des activités commerciales ou d'animation**

Afin de créer les conditions d'animation de certains spots, une reconversion des locaux abritant des bâtiments publics peut être une action essentielle pour amorcer un premier changement.

En relocalisant certaines administrations ailleurs, des bâtiments comme ceux de la Préfecture et de la DTAM pourraient faire l'objet de reconversion de fonction, et avoir une vocation future tournée vers des activités «débordant» sur l'espace public.

→ **Créer un espace d'animation, point d'appel vers les salines**

Cet espace d'animation pourra prendre la forme d'un espace de restauration afin d'étirer l'attractivité de la place du général de Gaulles vers le phare et les salines.

→ **Rendre accessible le phare et les salines**

→ **Reconversion du hangar à sel**

Etudier la possibilité de convertir le hangar à sel en un espace accessible et ouvert avec une vocation destinée au public (restaurant ? équipement public ? etc.) afin de valoriser le patrimoine bâti historique.

→ **Renaturer l'espace de stockage d'occupation temporaire à proximité du hangar à sel**

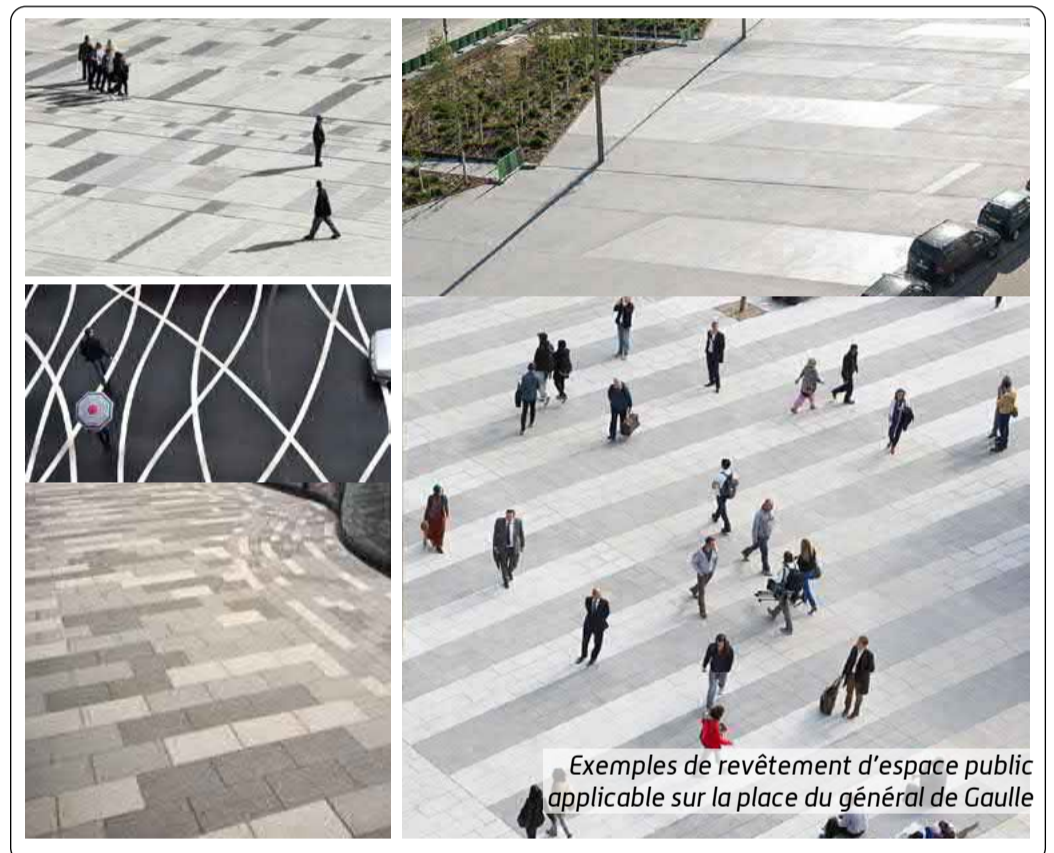
L'extension sud de la ville oblige à réfléchir de nouveaux espaces publics à proximité des nouveaux quartiers. Ces espaces publics peuvent prendre forme sur le littoral, sur des espaces peu valorisés, dont la fonction reste temporaire.

La renaturation du site de l'AOT peut être une amorce d'émergence d'un nouvel espace public, profitant des remblais et talus.

Un concours étudiant, faisant appel à toutes les forces actives de l'île ou d'ailleurs, pourrait répondre à l'enjeu de reconversion du site, notamment en lien avec les projets d'extension portuaire liés à la plaisance.



Exemples de végétalisation évocateur de la végétation endémique de St Pierre



Exemples de revêtement d'espace public applicable sur la place du général de Gaulle

→ **Rendre la place du Général de Gaulle lisible, accessible et intergénérationnel**

La place pourra être aménagée en relation avec sa fonction de centralité urbaine à affirmer à l'échelle de la ville. Elle pourra être libérée des nombreux éléments de mobilier ou d'espaces « obstacles » afin de lui donner une ampleur et une lisibilité plus importante.

Un plateau piéton d'envergure pourra être envisagé afin de ne créer aucune coupure piétonne sur l'ensemble de la place.

L'aménagement pourra introduire une végétalisation et une arborisation dans les espaces sans percées visuelles, notamment vers l'île aux marins, et sans nécessité de modularité forte de l'espace public.

Cette place a vocation à être un lieu majeur des échanges sociaux entre les différentes générations d'usagers en regroupant plusieurs pièces urbaines : aire de jeux, espace jeunes, marché couvert, halle public ou terrasses de cafés.



# ST PIERRE

Plan guide des aménagements

➔ **Lancer un concours ou un appel aux habitants pour imaginer un totem symbole pour St Pierre le long du front de mer**

Un concours d'idée pourra être lancé afin de déterminer quel objet architectural ou artistique pourra être imaginé pour créer un repère, un symbole St Pierrais. De plus, sa localisation pourra être soumise à l'avis des habitants et usagers du front de mer.

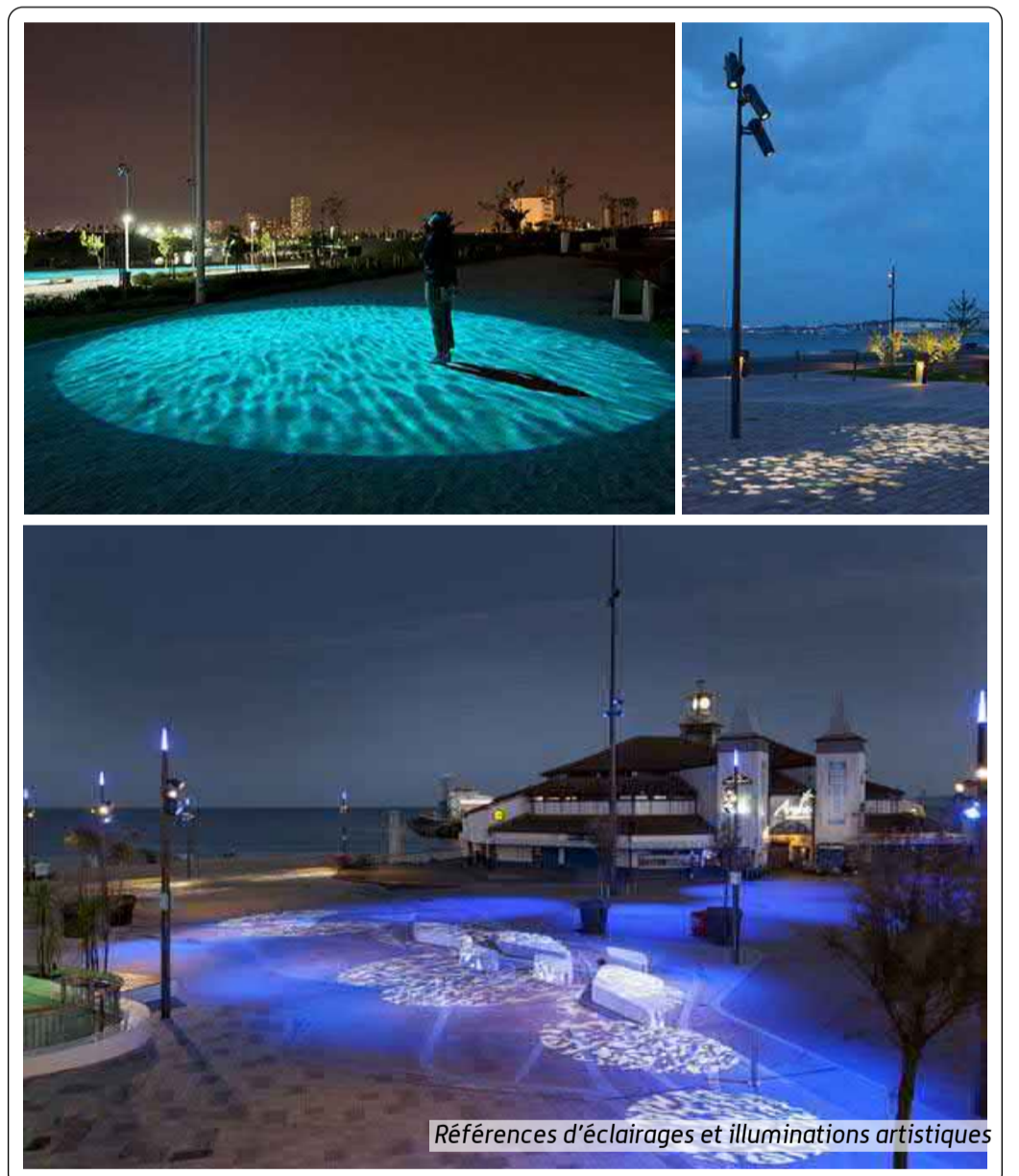
➔ **Mettre en place un éclairage atypique pour valoriser le paysage et amorcer une pratique nocturne du front de mer**

La mise en place d'un éclairage atypique le long du front de mer pourra accompagner des usages possibles, notamment de déambulation, la nuit venue. Certains spots, comme la place du Général de Gaulle, pourront faire l'objet d'un éclairage singulier et évocateur.

➔ **Mettre en lumière certains éléments patrimoniaux identifiés**

La Poste, le phare, la cale de halage ou encore le frigorifique pourrait bénéficier d'un éclairage nocturne afin de mettre en valeur leur valeur historique et patrimoniale lors des heures nocturnes.

Ils peuvent faire l'objet d'un éclairage artistique et en mouvement.





## Multiplier les usages possibles

**Objectifs :** - accompagner le développement et la multiplication des usages par des aménagements adaptés et adaptables,

- maintenir des espaces publics souples et non figés, afin d'inclure un champ des possibles plus vaste en termes d'usages libres,

- Accroître le confort d'usage face aux épisodes météorologiques (vent, neige, pluie)

**Actions** ➔ Accompagner et élargir le panel d'usages quotidien sur les espaces publics du littoral

Les espaces publics seront aménagés de manière à favoriser l'implantation de terrasse, notamment sur la place du Général de Gaulle et sur les espaces publics proches.

Les activités liées aux sports, aux loisirs et aux jeux pourront être accompagnés d'un mobilier et d'aménagement propice à leur confort d'usage pour les habitants et usagers du littoral.

➔ **Maintenir les espaces libres enherbés de la pointe aux canons et du Barchois**

Ces espaces libres favorisent certains usages et offrent un cadre naturel à conserver.

➔ **Conforter/ développer les évènements existants/potentiels avec des aménagements adaptés**

La place aménagée du général de Gaulle pourra accueillir les évènements existants et futurs dans un confort d'usage et d'organisation optimal (cf. «Introduire la saisonnalité dans la conception des espaces publics par la modularité» p 44).

Des évènements culturels, des manifestations sportives, des fêtes locales, etc., pourront être intégrés.

➔ **Créer des espaces de stationnement en amont du centre-ville, le long du littoral**

Des mini-poches de stationnement pourront être créées sur le littoral permettant de réguler et réduire le stationnement actuellement concentré sur certains espaces et neutralisant une diversité d'usages.

➔ **Mettre en place un système de régulation du stationnement quotidien sur la place du Général de Gaulle**

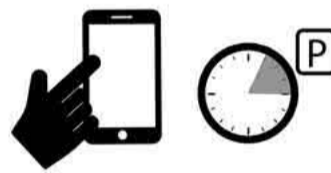
Afin d'étaler le stationnement de courte durée sur l'ensemble de la journée et éviter les pics de fréquentation, consommateur de surface d'aire de stationnement, un système de réservation peut être créé permettant d'occuper la place de manière temporaire et limitée.



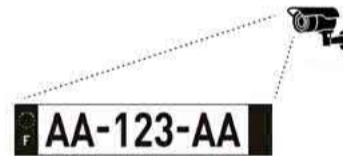
Références d'évènements possibles sur un espace public majeur, accessible et modulable

### PARKING PLACE GENERAL DE GAULLE

#### ETAPE 1: RÉSERVATION STATIONNEMENT



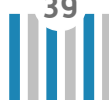
#### ETAPE 2: IDENTIFICATION VÉHICULE



#### ETAPE 3: STATIONNEMENT LIMITÉ ET RATIONALISÉ



Références de parking avec possibilité de réversibilité et modularité pour accueillir d'autres usages







➡ Créer une aire de jeux sur la Place du Général de Gaulle

Une aire de jeux matérialisée et évocatrice du patrimoine maritime sera créée sur la place du général de Gaulle. Du mobilier ludique pourra être installé et localisé sur le reste du littoral, notamment la pointe aux canons avec des doris échoués, retournés.

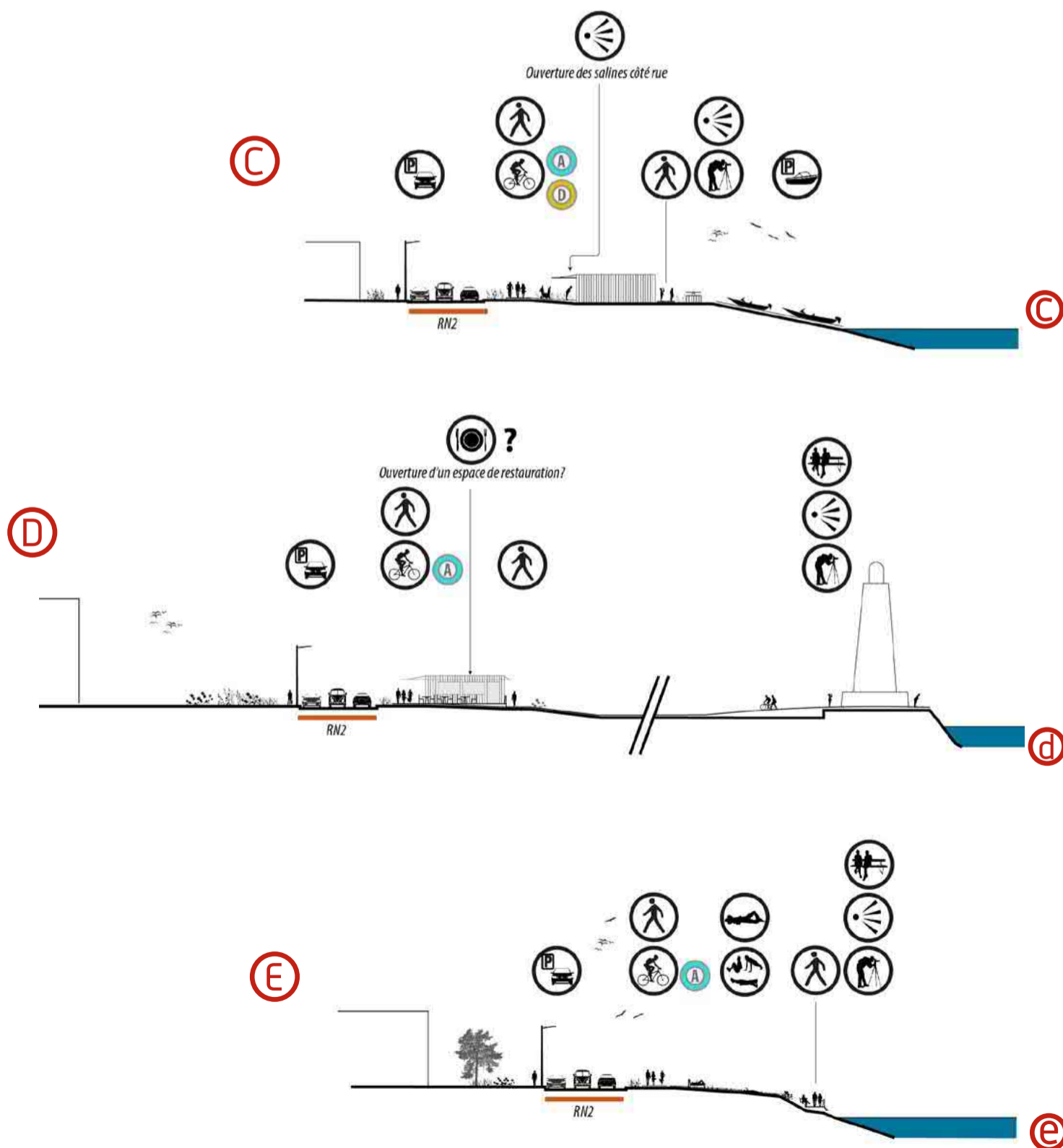
➡ Installer des kiosques multifonctions dans un espace jeunes à créer

Des kiosques pourront être implantés pour assurer une animation le long du littoral, et plus précisément sur la place du Général de Gaulle, vers la pointe aux canons. Ils auront plusieurs fonctions : restauration, buvette, information, commerces, etc. Ils pourront accompagner un deck destiné à être un espace jeune, avec implantation d'un skate park.

➡ Installer du mobilier favorable à la pratique du sport le long du littoral

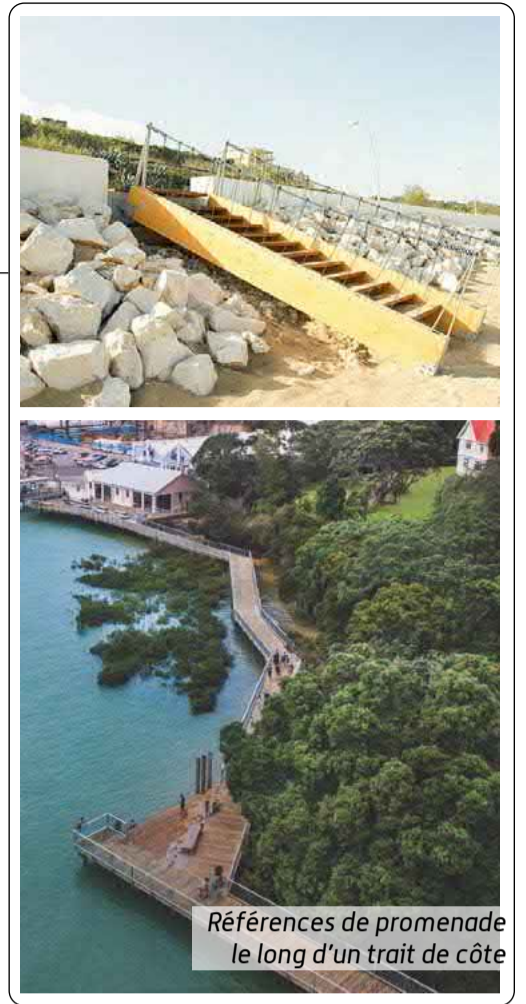
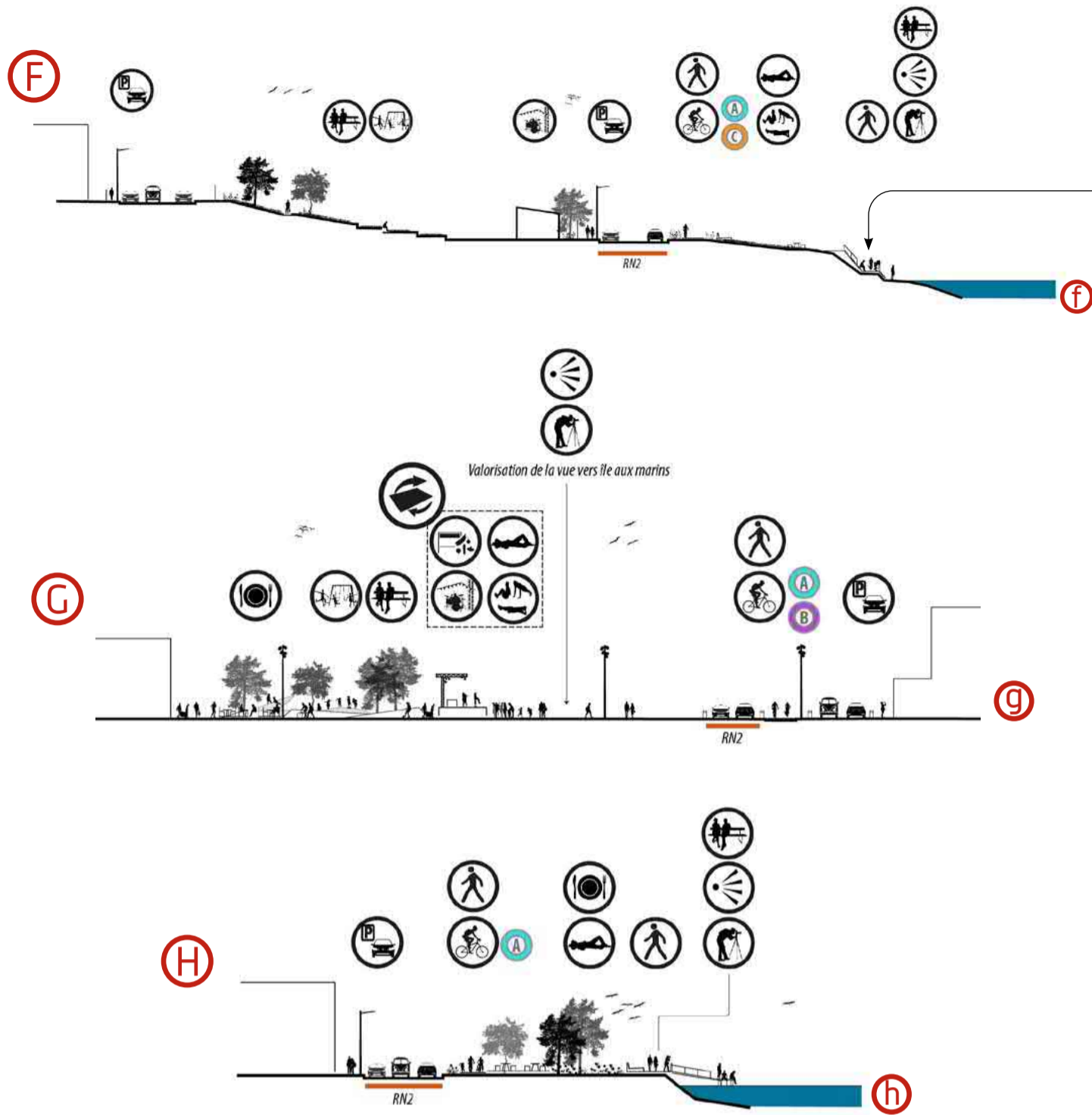


LITTORAL SECTION CENTRE-VILLE - LES SALINES ET POINTE AUX CANONS



Usages recherchés sur l'espace public St Pierrais

LITTORAL SECTION CENTRE-VILLE - DU SQUARE JOFFRE À ÉCOLE DE VOILE



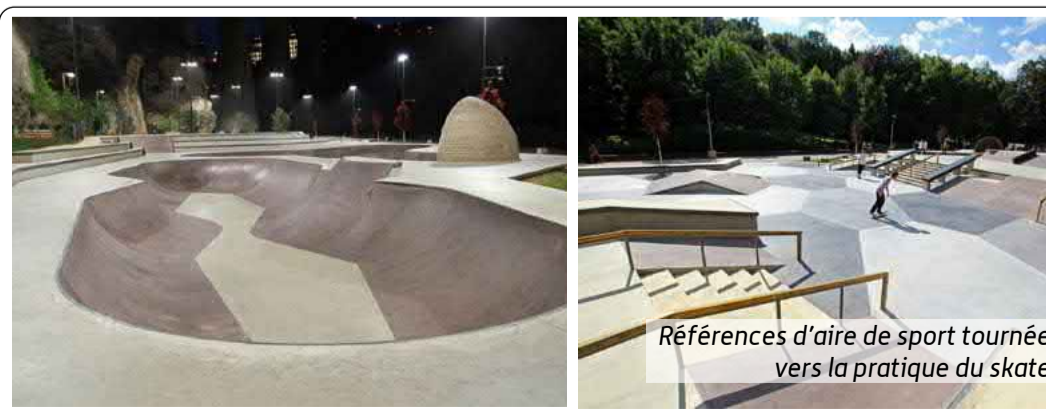
Références de promenade le long d'un trait de côte



Références d'aire de jeux, dont certaines inspirées des bateaux et de la mer



Références de kiosque à usages diverses : restauration, buvette, commerces, etc.



Références d'aire de sport tournée vers la pratique du skate

➡ **Lancer une étude aéraulique pour parer les contraintes météorologiques liées aux vents**

Afin de parer efficacement contre les épisodes venteux que subit l'île et dégradant fortement le confort d'usage des espaces publics, une étude d'aéraulique urbaine pourra être lancée et menée sur certains futurs spots du front de mer, notamment la place du Général de Gaulle et la Pointe aux canons.

Cette étude devra définir à terme un cahier des charges précis afin de diminuer les forces de vents sur certains points stratégiques, notamment ceux avec une fréquentation importante attendue.

Ces points pourront concernés l'architecture des différents bâtiments proposés à l'implantation (halle public, marché couvert, futur bâtiment de contrôle du quai des ferries, etc.), le dessin et la localisation du mobilier (assise, tables, mobilier à destination des cyclistes), la plantation d'arbres aux endroits stratégiques, l'implantation de modelé de terrain comme écran naturel de protection face aux vents, etc.



*Références de mobilier ou d'aménagement pouvant créer des écrans de protection face aux vents*



## Introduire la saisonnalité dans la conception des espaces publics par la modularité

- Objectifs :**
- proposer une réversibilité des espaces afin de répondre aux différents enjeux selon la saison,
  - maintenir l'activation des espaces par la possibilité de moduler l'espace public et répondre aux contraintes météorologiques dans un temps réduit,
  - assurer un espace public adapté à chaque évènements.

### Actions → Intégrer une part de modularité dans les espaces aménagés

Afin de s'adapter et laisser une part évolutive dans l'espace public selon les saisons et les évènements, les aménagements devront privilégier :

- des mobiliers rétractables ou délocalisables, comme les bancs et potelets,
- des aménagements peu compartimentés, en évitant les éléments d'obstacles pour la circulation optimale des piétons, comme les bordures de trottoir et les murets dans certains espaces.

### → Créer un plan d'espace public évolutif, intégrant les différentes configurations possibles

Afin de répondre aux besoins de chaque usages, activités ou évènements sur l'année en fonction des saisons, un plan évolutif pourra être produit, notamment sur la place du Général de Gaulle.

### → Installer deux halles couvertes, fermées et modulables

Sur la place du Général de Gaulle, une opportunité d'installation de halles couvertes pourra être étudiée afin d'accueillir activité et usages. Elle serait ainsi un objet architectural totem de la place.

En bois, les halles pourraient être localisée à proximité immédiate de l'actuel centre de santé. L'architecture visera un certain degré de modularité et d'adaptation afin de parer aux épisodes de vent sur l'île.

En complément ou en remplacement du marché existant dans la rue Albert Briand, un marché hebdomadaire pourra être logé sous une des halles.

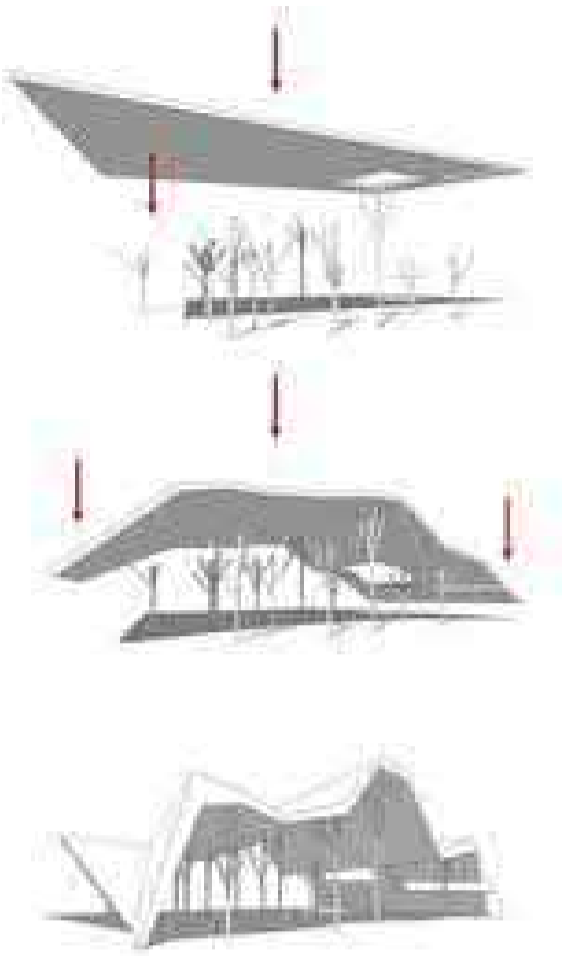
Sous les futures halles couvertes, pourront être consacrer des temps d'occupation liées à l'évènementiel.

### → Créer un véritable planning de gestion urbaine affilié au plan évolutif



Références de halles couvertes modulables (ouverte / fermée, usages multiples)





Exemple de conception de halle couverte  
©Ron Shenkin Studio



Plan de circulation au quotidien, avec la RN2 traversant la grande esplanade



Plans des circulations dans le cadre d'évènements ou de manifestations diverses.  
RN2 déviée par le parking et possibilité de combiner les deux espaces halles couvertes



## «Maritimiser» les espaces et les usages le long du littoral

**Objectifs :** - donner à voir sur les activités portuaires existantes, par la mise en scène des lieux et le travail fin des interfaces espace public/ espace portuaire.

- maintenir des espaces portuaires accessibles,
- créer des transversales et des relations entre le plan d'eau et l'espace public,
- renforcer le récit maritime et portuaire sur l'espace public par les aménagements,
- développer un corpus d'usages liés à la mer sur l'espace public.

### Actions → Créer des belvédères aménagés sur le plan d'eau

La mise en place de structure en bois ou en béton permettront d'offrir à la fois des lieux de mise à vue sur l'océan, des activités portuaires précises ou des évènements sur le plan d'eau.

### → Aménager une plage accessible sur la pointe aux canons

Afin de prolonger et donner accès à la mer depuis la bande de terre de la pointe aux canons, une plage sera créée. Elle participera à remodeler le trait de côte et élargir le trait d'union entre le phare et le bâtiment de la Poste.

### → Proposer un marché de la mer

### → Accroître l'accessibilité et le confort d'usage le long du trait de côte

Les transitions entre espace public et plan d'eau seront retravaillées, notamment entre l'école de voile et le bâtiment de la DTAM.

### → Orienter le dessin du mobilier urbain vers l'évocation du patrimoine maritime

Une partie du mobilier urbain pourra être dessiné et designé de manière à évoquer un patrimoine maritime identifié et caractéristique de St Pierre (cabestan, doris, etc.).

### → Favoriser la reconversion d'équipements publics vers des activités tournées vers la mer



Référence de marché de la mer



Références de plage aménagée



Exemples d'aménagements évocateur ou illustrant le patrimoine maritime



## Amorcer une réflexion sur la pratique générale de la ville

- Objectifs :**
- d'amorcer, par le biais des orientations d'aménagements, une autre manière d'être à la ville (urbanité, usage, déplacement, etc),
  - d'ouvrir un espace de débat sur le champs des possibles par «l'utopisation» de certaines propositions.

## Actions → Lancement d'un concours international d'architecture et d'urbanisme sur l'évolution de la ville

Ouvrir un temps de réflexion sur le devenir de la ville et de l'île à long terme. Le concours « St Pierre 2050 » pourrait être un temps de réflexion multithématique sur la ville et l'environnement sur différents sujets (urbanisme, architecture, environnement, écologie marine, agriculture, etc.).

Ce temps de réflexion pourra accompagner la démarche d'inscription de St Pierre au patrimoine mondial de l'UNESCO.

## → Création d'un colloque annuel des territoires littoraux et insulaires en évolution à St Pierre

En parallèle de ce concours proposé, un accueil annuel sur une courte période de spécialistes et d'experts permettrait d'asoir une réflexion contextualisée sur l'évolution des territoires littoraux et insulaires à travers un rassemblement sous la forme d'un colloque. St Pierre pourrait être un territoire laboratoire en même temps que le colloque permettrait une présentation des avancées architecturales et urbanistiques mondiales.

Ces colloques pourront être thématisés : « St Pierre et l'agriculture », « Quel mobilité pour l'île ? », « Les fonds sous-marins, support d'une nouvelle économie ? », « Ville Submersible », etc.

St Pierre pourrait ainsi faire référence pour un ensemble de territoires insulaires semblables et permettrait le développement d'une place et d'une image internationale.









