

**CHARTRE DE
PLACE PORTUAIRE**

Pour

Brest

CHARTRE
DE PLACE PORTUAIRE
POUR BREST

SOMMAIRE

INTRODUCTION	Page 4
I. - BREST, VILLE DE LA MER.	Page 5
A. - LA DIMENSION MARITIME	Page 6
1. - La position géographique.	
2. - Le site	
3. - La diversité des activités marines.	
4. - Le poids social des activités maritimes	
B. - POLE INDUSTRIEL ET POLE DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE	Page 8
1. - Pôle industriel	
2. - Pôle de recherche scientifique et technique	
C. - LE PORT DE BREST.	Page 11
1. - Fiche d'identité.	
2. - Brest, pièce d'un système régional.	
3. - Perspectives.	
Tendances internes.	
Tendances externes.	
4. - Brest, port de pointe.	
II. - ENJEUX ET OBJECTIFS : UN CHANGEMENT D'ECHELLE INTERNATIONALISATION ET DIVERSIFICATION.	Page 15
LA PROBLEMATIQUE.	Page 16
Aspects de la logique d'aménagement du territoire.	
LES AXES DE DEVELOPPEMENT	Page 17
1. - LE PARTI SPATIAL ET URBAIN	Page 17
Le parti spatial.	
Infrastructures	
Le tourisme.	
L'environnement.	

2. - LE PARTI INDUSTRIEL.	Page 21
---------------------------------------	----------------

Consolidation et diversification du pôle existant.
Brest, pièce essentielle du dispositif de défense.

3. - LE PARTI SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE.	Page 23
--	----------------

4. - LE PARTI LOGISTIQUE.	Page 24
---------------------------------------	----------------

Fonctions locales et régionales.
Fonctions européennes.
Port de transbordement, plateforme multi-modale.
Fonctions internationales.
Schéma directeur de développement du port de Brest.

CONCLUSION : L'ENJEU.	Page 27
-----------------------------------	----------------

LISTE DES SIGNATAIRES.	Page 29
------------------------------------	----------------

A N N E X E S

1. - Récapitulatif des actions de développement et chiffrage des grandes opérations.....	Page 31
---	----------------

2. - Brest, Population active et emplois maritimes.....	Page 33
---	----------------

3. - Représentation cartographique : sites et établissements à vocation maritime.....	Page 35
--	----------------

4. - Représentation cartographique : Les actions et les projets de développement du projet de la charte de place portuaire.....	Page 36
---	----------------

5. - Schéma de référence du Port de Brest.....	Page 37
--	----------------

6. - Signification des sigles utilisés.....	Page 42
---	----------------

INTRODUCTION

La charte de place portuaire pour Brest est le fruit d'une réflexion commune, engagée au départ par la Communauté Urbaine, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Direction Départementale de l'Équipement, ouverte ensuite à tous les partenaires acteurs du développement local départemental ou régional, tels que l'Université, le Technopôle Brest-Iroise, l'IFREMER, l'Union Maritime, le Conseil Général, le Conseil Régional, les représentants locaux de la Marine Nationale et de la Direction des Constructions Navales.

Une volonté conjointe se dégage à partir d'un constat : celui de l'omniprésence de la dimension maritime dans l'histoire, l'actualité et très certainement le devenir de Brest au travers de nombreuses propositions rassemblées en quatre thèmes : le parti spatial et urbain, le parti industriel, le parti scientifique et technique et le parti logistique.

Cette classification est sans doute utile pour couvrir l'ensemble extraordinairement divers des fonctions maritimes de la "place portuaire" brestoise, mais elle montre surtout comment toutes celles-ci se complètent et s'imbriquent dans une logique commune. Ces éléments sont développés dans la première partie de ce document.

Deux orientations majeures sont retenues dans cette charte : la diversification des activités, qu'elles soient industrielles, scientifiques ou qu'elles soient portuaires et le renforcement de la dimension internationale de la place portuaire. Ces orientations sont présentées dans la seconde partie du document.

A un moment où un nouveau défi s'impose à Brest avec la recomposition des dispositifs de la défense nationale et des arsenaux, il semble impératif aux porteurs du présent projet de s'engager, dès maintenant, sur les voies du renouvellement qu'il propose.

I. - BREST, VILLE DE LA MER

A. LA DIMENSION MARITIME.

1. - La position géographique de Brest

C'est une position qui s'appréhende contradictoirement soit comme lointaine et excentrée dans la vision continentale de l'espace européen -vision dominante- soit comme avancée, comme tête de continent, du point de vue des routes maritimes.

C'est la seconde vision qui l'a emporté du point de vue militaire et stratégique et c'est elle qui est à l'origine de l'essor de la cité.

2. Le site

La rade de Brest réunit en général tous les éloges pour sa taille (seconde rade mondiale : 150 km²), sa beauté, la sécurité et les qualités nautiques qu'elle offre. Elle est un lieu de cohabitation multiple, bien au-delà du militaire et du civil, un lieu de reconnaissance et d'appartenance.

La dimension de la rade explique la possibilité d'une cohabitation peu commune puisque, physiquement parlant, se succèdent sur un front de mer intérieur, où demeurent pourtant de vastes linéaires touristiques, les principaux sites suivants qui se succèdent comme suit :

A l'ouest du débouché de la Penfeld :

- le technopôle Brest-Iroise ① * (dont Ifremer et les autres organismes scientifiques liés à la mer),
- le port militaire ② et l'arsenal ③,

Entre la Penfeld et le Pont sur l'Elorn :

- le port de commerce traditionnel, partie urbaine du Front de Mer ④,
- le port de commerce moderne ⑤,
- le complexe de réparation navale ⑥,
- la zone industrialo-portuaire ⑦,
- le polder, réserve foncière de 55 ha à vocation industrialo-maritime ⑧,
- le port de plaisance et le centre de culture scientifique Océanopolis. ⑨

Il faut y ajouter, face au front de mer brestois, l'Ecole Navale, la base aéro-navale de Lanvéoc et la base de sous-marins nucléaires de l'île Longue.

3. - La diversité des activités maritimes

Celle-ci vient d'être évoquée sous l'angle physique, mais il faut la compléter sous l'angle de l'analyse des fonctions. Peu de cités maritimes à l'échelle nationale ou européenne rassemblent autant d'activités et de fonctions liées à la mer :

* Cette numérotation renvoie à la présentation cartographique des sites en annexe 3.

Fonctions liées à la Défense nationale : *Abou*

- Port militaire, arsenal, base de la force de dissuasion nucléaire sous marine, Préfecture Maritime (1)*, commandement de la zone maritime Atlantique (2).

Port de commerce :

- approvisionnement pétrolier, (3)
- terminal multi-vracs (4)
- Plateforme multi-modale (5)
- exportations de productions agricoles régionales. (6)
- Port de pêche et criée. (6 bis)

Pôle d'industries maritimes :

- DCN : construction navale et maintenance dans le domaine militaire, armement, (7)
- réparation navale civile,
- conception et fabrication de radars, sonars, (Thomson) (8) et matériel d'océanologie (9)
- zones d'activités industria-portuaires.

Pôle de sécurité maritime et de lutte anti-pollution :

Moyens d'intervention Marine Nationale, remorqueur de haute mer, CEDRE** (10) : organisme civil et la Commission d'Etudes Pratiques de lutte anti-pollution (CEPPOL) de la marine nationale, service phares et balises de la D.D.E.

Pôle d'enseignement supérieur lié aux activités de la mer :

Ecole Technique Normale des Constructions Navales (11), Ecole Navale (12), ENSIETA, (13) Institut Universitaire Européen de la Mer de l' U.B.O. (14).

Pôle de recherche :

60 % du personnel français de recherche océanographique est basé à Brest (IFREMER, (15) ORSTOM, CNEVA, GENAVIR, IFRTP, Météo-France, C.E.T.M.F., (16) EPSHOM, (17) GESMA, IUEM-UBO...). C'est l'une des plus fortes concentrations européennes en recherche et développement dans le domaine de la mer.

Pôle de tourisme de plaisance et de culture scientifique :

- Premier port de plaisance de la façade atlantique
- OCEANOPOLIS, (18) équipement touristique basé sur la culture scientifique et le spectacle liés à la mer.
- Accueil de paquebots
- Liaisons avec les îles et promenades en rade. (19)
- Base de compétitions nautiques internationales.

* Cette numérotation renvoie aux chiffres inscrits dans des rectangles noirs dans l'annexe 3.

** La signification des sigles utilisés figure en annexe 5 page 42.

On peut constater que l'ensemble de ces fonctions et activités dépasse très largement l'intérêt local. Hors la pêche et les liaisons avec les îles, leur spécificité commune est de s'exercer à l'échelle nationale ou internationale. Ce sont elles qui fondent la notoriété de Brest à ces niveaux.

4. - Le poids social des activités maritimes

Globalement, on peut estimer à 40 % de la population active employée sur l'agglomération la part d'emplois directs liés aux activités maritimes, soit environ 35 000 emplois. Sur ce total, la part des effectifs de la défense nationale est de loin la principale : près de 27 000 emplois (18 000 militaires, 8 600 civils). Les emplois indirects et les inductions partielles dans tous les secteurs de l'économie locale permettent de penser que Brest vit de la mer pour environ 55 % de ses emplois et apporte ainsi une contribution non négligeable à la vocation maritime nationale.

On peut considérer que :

- sur l'agglomération même (220 000 habitants) le poids des emplois maritimes est d'environ 40 % en ligne directe et voisin de 55 % si l'on tient compte des effets indirects ;
- sur la zone d'emploi (360 000 habitants), ce poids est encore très élevé : 25 % d'emplois directs, 37 % au total, emplois indirects compris.

B. - POLE INDUSTRIEL ET POLE DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

1. Pôle industriel.

Brest doit son caractère industriel à sa dimension maritime : cela tient évidemment au poids considérable de l'industrie d'armement. Le bassin d'emploi compte environ 22 000 emplois industriels sur lesquels 8 500 relèvent ou de la DCN (6000) ou d'entreprises sous-traitantes ou travaillant pour la défense nationale (2 500). Il faut y ajouter un certain nombre d'entreprises hautement spécialisées dans les domaines suivants :

- métallurgie,
- mécanique
- matériaux composites,
- électricité et électronique navales,
- réparation et construction navale (navires et plateformes off shore)
- fabrication de barges anti-pollution,
- fabrication de matériels océanographiques et de surveillance de l'environnement,
- océanologie,
- fabrication de radars et sonars (groupe Thomson).

De part et d'autre de la Penfeld, se trouvent les infrastructures et les compétences d'un pôle de réparation et construction navale, civil et militaire.

De ce fait même, Brest constitue une réelle place industrielle. C'est là une spécificité forte. La construction du Porte-avions nucléaire Charles de Gaulle et l'entretien de la force océanique stratégique à Brest rassemblent les technologies les plus avancées du génie maritime, de l'armement, de l'électronique, de l'aéronautique, du nucléaire ...

2. - Pôle de recherche scientifique et technique.

Autre spécificité forte : le poids de la recherche scientifique et technique, elle-même de plus en plus liée à un certain nombre d'établissements d'enseignement supérieur. 1 400 emplois de haut niveau sont aujourd'hui concentrés à Brest, dont 60 % du personnel français de recherche océanographique ce qui fait, très vraisemblablement, de Brest le premier centre européen de recherche-développement en matière de sciences et techniques de la Mer. Ici encore, la diversité est grande, puisque aux côtés du centre pluridisciplinaire qu'est IFREMER (570 chercheurs), de nombreux établissements civils ou relevant de la défense touchent à des domaines aussi variés que :

- les géo-sciences marines,
- les pollutions accidentelles (CEDRE),
- le traitement de données satellitaires (CERSAT),
- la mise en oeuvre des programmes scientifiques polaires (I.F.R.T.P.),
- la météorologie marine (Météo France),
- la gestion des navires océanologiques et des équipements océanographiques (GENAVIR et INSU),
- la recherche en océanologie tropicale (ORSTOM),
- l'océanologie, les transmissions, la signalisation et la sécurité maritime (CETMF),
- la cartographie marine et la modélisation (EPSHOM-CMO),
- l'acoustique sous-marine (GESMA) ...

L'ensemble de ces centres s'intègre de plus en plus à une politique globale d'échanges et de collaboration avec les établissements d'enseignement supérieur et les entreprises, laquelle trouve également de plus en plus son lieu d'expression physique sur le site du technopôle de Brest-Iroise.

Après l'ouverture de l'Institut Européen de la Mer de l'Université Occidentale de Bretagne, le Centre Européen de Documentation de la Mer (CEDM), projet mené conjointement par l'IFREMER, l'UBO et l'ORSTOM est en cours d'implantation aux côtés de l'Ecole Nationale d'Ingénieurs de Brest et de Sup Télécom.

La collaboration s'étend à l'ENSIETA (Ecole Nationale Supérieure des Ingénieurs des Etudes et Techniques de l'Armement) et s'ouvre aujourd'hui à l'Institut Supérieur d'Electronique de Brest (ISEB).

Lutte anti-pollution :

Il convient de souligner la compétence de Brest dans le domaine de la lutte anti-pollution en mer. La CEPPOL de la Marine Nationale, la D.D.E., et le CEDRE, organisme civil, ont développé depuis plus de 15 ans un savoir-faire reconnu au niveau international dans le domaine de la mise au point des matériels et des techniques de lutte anti-pollution. Le CEDRE assure également la formation théorique et pratique des personnels dans ce domaine. Ces compétences s'accompagnent de la présence, sur place, des moyens d'intervention en cas de pollution tant en haute mer qu'en zone littorale et portuaire (Marine Nationale et équipements POLMAR, gérés par la D.D.E.).

L'expertise et la compétence de ces organismes sont régulièrement mises au service de la protection de l'environnement et de la sécurité maritime en Europe et dans le monde.

Enfin, sous l'angle de la culture scientifique, autant que par ce qu'il apporte sous l'angle de la fréquentation touristique, le centre Océanopolis relève de la même dynamique d'ouverture sur l'économie maritime au sens large. Il constitue en ce sens une vitrine des savoir-faire et des activités liés à la mer.

C. - LE PORT DE BREST.

Il faut ici chercher à préciser ce que sont les fonctions actuelles du port de Brest, dans leurs liens avec l'économie locale et régionale.

1. - Fiche d'identité

De façon très résumée, pour s'en tenir à l'essentiel, le port de Brest a le profil suivant :

- C'est un port d'intérêt national.
- Il a deux fonctions essentielles : d'une part port de commerce, au sens traditionnel du terme, et d'autre part base de réparation navale pour tous navires. C'est le premier en France dans ce domaine et l'un des plus importants du littoral atlantique européen.
- Du point de vue du trafic commercial, Brest était en 1997 au 17ème rang des ports français, avec 2,1 millions de tonnes :
- Environ 1,7 million de tonnes en entrée, 400 000 tonnes en sortie.

- Le trafic est composé des grandes masses suivantes :
 - produits pour l'alimentation animale : 31 % en entrée
 - volailles, viandes et produits de l'agriculture : 16 % en sortie
 - hydrocarbures : 44 % en entrée.

Le trafic se décompose en :

- intercontinental : 60 %
- communautaire : 18 %
- cabotage national : 22 %

L'observation de la variation des flux depuis 15 ans montre à quel point le trafic total est dépendant de la fluctuation des trafics de vrac agro-alimentaires, tant à l'entrée qu'à la sortie : les deux courbes sont pratiquement parallèles.

La part du vrac-agroalimentaire et de l'exportation de viandes est cependant aujourd'hui plus élevée qu'autrefois : près de 60 % en 1994 contre 42 % en 1978 ou 48 % en 1980. Cela tient aussi à la réduction ou à la disparition de certains trafics : semences de pommes de terre, engrais, matériaux de construction, charbon, agrumes.

Au total la conclusion s'impose : le maintien de l'acquis est sans doute nécessaire, la diversification l'est encore davantage.

2. - Brest, pièce d'un système régional.

Ce système est essentiellement constitué de 3 ports : Lorient, Brest et Saint Malo qui réalisent à eux seuls 81 % du trafic régional total.

Il s'agit là d'un système que la forme péninsulaire de la Bretagne explique et justifie. Il présente des complémentarités internes mais reste très largement au seul service de la région.

Trois observations doivent être faites sur ce système :

1. - Il fonctionne bien et reflète le développement économique global de la région : 3,6 millions de tonnes en 1966, 8,5 millions en 1992, 93, 94 (volumes jamais atteints précédemment).
2. - Un effort d'équipement a été mené progressivement au profit de l'accueil et de la manutention des vracs agro-alimentaires dans les 3 ports cités, assurant un approvisionnement direct des entreprises régionales de transformation, renforçant ainsi leur compétitivité.
3. - Jamais aucun port breton ne saurait capter l'ensemble des trafics faits par les autres, parce que leurs hinterlands ne sont pas les mêmes. Sous le seul angle des coûts de structure, rien ne démontre que les sommes non négligeables, investies en Bretagne sur des sites différents depuis 15 ans aient une rentabilité inférieure à celles qui l'ont été dans les ports autonomes. Il ne faut donc pas appliquer au système portuaire breton -système éclaté- la logique du port d'estuaire -système concentré-.

3. - Perspectives.

Deux faits majeurs sont à prendre en compte, l'un touchant à l'économie régionale elle-même, l'autre à un ensemble d'évolutions externes auxquelles la Bretagne ne participe pas.

Tendances internes

La première donnée, c'est l'interrogation qui pèse sur le devenir des productions animales en Bretagne. Les productions porcines ou de volailles sont quantitativement arrivées à une sorte de sommet. Par conséquent, toute fluctuation à la baisse dans ce secteur affecterait le niveau d'activité des ports.

Les risques de délocalisation et de migration des industries agro-alimentaires existent et seul le dispositif d'approvisionnement portuaire breton contribue à les maintenir en Bretagne.

L'objectif global pour la Bretagne est donc au minimum de maintenir l'acquis dans ce secteur. Ceci justifie que soient poursuivis les efforts de modernisation et de compétitivité.

Tendances externes.

La seconde donnée, c'est l'observation que les ports bretons sont restés jusqu'il y a peu en dehors des circuits internationaux et des nouveaux types ou modes de transports maritimes. Il est absolument nécessaire que la Bretagne s'insère davantage dans ces réseaux dont la vocation dépasse très nettement le seul service d'un hinterland régional.

Que sont les grandes tendances du commerce maritime que Brest doit prendre en considération ?

Pour résumer très rapidement, on peut mettre l'accent sur :

- la baisse relative des tonnages de vracs agro-alimentaires des ports bretons ;
- la croissance significative des transports de produits déjà transformés, déjà conditionnés ;
- la croissance forte de nouvelles techniques de transport : lots, conteneurisation, roll-on roll-off ... ;
- le développement très important de la communication informatisée ;
- le développement en cours du transport combiné et du concept d'intermodalité ;
- l'amorce en Europe d'une politique volontariste de développement du cabotage intra-communautaire.

Dans le secteur de la pêche on assiste à la multiplication des bases avancées réduisant les distances par rapport aux lieux de pêche, générant ainsi des économies pour les armements.

Ces tendances lourdes ne sont pas sans conséquence sur le devenir des ports bretons.

4. - Brest, port de pointe.

La consolidation de l'acquis fait l'objet de la programmation actuelle. La modernisation des équipements d'accueil et de traitement des vracs agro-alimentaires en est le principal article avec la confirmation du port comme base d'exportation des productions agro-alimentaires. Tout cela est en cours, mais reste dans une logique classique, insuffisante pour garantir le long terme.

La diversification des trafics et des activités est un objectif nécessaire. Il ne peut être interprété que dans une perspective d'insertion dans les flux européens et internationaux.

Cette nécessité est d'autant plus d'actualité que les mutations du pôle militaire de construction et de réparation navales entraînent une chute de l'emploi industriel dans le bassin économique brestois.

La valorisation du potentiel maritime pour favoriser l'implantation et le développement d'un pôle industriel générateur d'activités nouvelles n'en apparait que plus nécessaire.

On ne peut donc faire l'impasse d'une réflexion sur les fonctions portuaires internationales que Brest peut exercer en tirant parti de sa situation géographique exceptionnelle au carrefour de routes maritimes qui restent les plus fréquentées du monde et au croisement des flux maritimes intra-communautaires.

Il faut aussi s'interroger sur la dimension internationale du pôle économique brestois, spécialement sous l'angle de la diversification des activités industrielles. Brest n'a, depuis longtemps, bénéficié d'aucune localisation d'"investissement internationalement mobile", c'est-à-dire d'aucune implantation d'origine étrangère. Il faut, dans un même projet, rassembler la perspective du développement du pôle économique et celle du développement des transports maritimes internationaux.

Toute cette logique "de pointe" est, par nature, hétérodoxe : elle déroge aux courants habituels qui favorisent le renforcement des concentrations existantes. Elle invite précisément, dès lors, à plaider pour un système lui-même dérogatoire qui s'inscrit dans une logique d'aménagement du territoire et renouvelle en ce sens l'ancien concept de zone franche fiscale.

Ce sont là les voies qu'en toutes hypothèses il faut creuser.

**II. - ENJEUX ET OBJECTIFS : UN CHANGEMENT D'ECHELLE
INTERNATIONALISATION ET DIVERSIFICATION**

LA PROBLEMATIQUE.

De quelque point de vue qu'on étudie aujourd'hui la problématique brestoise, on débouche sur un constat qui reste le même, quelle que soit l'approche :

- ① La situation géographique exceptionnelle.
- ② Une transformation constante du tissu économique et l'évolution de l'outil portuaire au cours des 15 dernières années.
- ③ L'adaptation du complexe militaire DCN et Marine Nationale à la nouvelle donne géo-politique, se traduisant par une diminution des effectifs dans ce secteur.
- ④ L'insuffisance des structures industrielles.
- ⑤ L'insuffisance d'ouverture internationale des transports maritimes.

BREST est aujourd'hui à une croisée des chemins et un changement d'échelle s'impose. Il s'agit de positionner BREST au niveau européen et international, notamment dans le domaine maritime :

- cela est possible, compte tenu de l'acquis,
- cela est nécessaire dans la mesure où la situation géographique, exceptionnelle d'un point de vue maritime, justifie des ambitions particulières.

Le même type d'analyse met parallèlement en lumière le caractère indissociable de la perspective économique globale et de la perspective maritime. Les enjeux principaux sont l'ouverture internationale et la diversification des activités. Ce sont là les deux conditions déterminantes de la consolidation d'un pôle de développement dans un extrême-ouest aussi bien breton que français, qu'europpéen.

Les acteurs du développement se rejoignent sur cette perspective de projet global : Etat, Communauté Urbaine et Ville de Brest, Conseil Général du Finistère, Conseil Régional de Bretagne; Chambre de Commerce et d'Industrie, milieux professionnels, Université, centres de recherches. De la même façon, la Marine Nationale et de la Direction des Constructions Navales ont à s'impliquer dans la recherche et la mise en oeuvre de nouvelles voies de développement pour l'agglomération.

Aspects de la logique d'aménagement du territoire.

- L'extrême-ouest breton ne peut se suffire aujourd'hui de politiques de désenclavement, ou de mesures compensatoires : plus l'Europe se consolidera et plus les zones centrales se décaleront vers l'Est, plus l'écart grandira avec l'Ouest. L'existence et la pérennité d'un pôle de développement à Brest n'auront de réelle garantie que dans la mesure où ce pôle pourra rayonner de lui-même sur la base de ses atouts réels, notamment à partir de fonctions de transit, nécessairement atlantiques et maritimes.

- La conjonction des approches urbaine et maritime trouve une justification forte dans l'observation que, tant à l'échelle bretonne que de l'ouest français ou européen, ce sont aujourd'hui les villes maritimes qui jouent le rôle principal dans l'équilibre des territoires.

Toute politique volontariste doit viser à renforcer le rôle économique et les fonctions internationales des villes maritimes atlantiques afin qu'elles puissent rayonner d'elles-mêmes sur leurs arrière-pays et se rattacher directement à l'ensemble des réseaux européens.

A cet égard, la position centrale de Brest, au croisement d'au moins 150 lignes maritimes régulières, apparaît comme stratégique.

LES AXES DE DEVELOPPEMENT.

La présente charte de place portuaire pour Brest repose sur 4 axes majeurs très complémentaires et très imbriqués entre eux :

- ① Le parti spatial et urbain.
- ② Le parti industriel.
- ③ Le parti scientifique et technique.
- ④ Le parti logistique.

1. - LE PARTI SPATIAL ET URBAIN.

L'objectif de la continuité ville-port repose dès à présent sur un certain nombre de politiques ou de programmes lancés.

C'est tout le site portuaire et maritime qui est concerné par ces programmes conçus pour une réalisation progressive sur le moyen terme.

Le parti spatial.

Sous l'angle de l'aménagement spatial, la pièce maîtresse est aujourd'hui constituée par le schéma de référence du port de Brest, co-signé par le Président de la Communauté Urbaine, Maire de Brest, le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie et le Préfet du Finistère.(schéma de référence en annexe).

Ce schéma fixe les grandes lignes d'un parti d'aménagement sur le port de Commerce : **(1), (2), (3), (4) ***.

Il garantit les grandes vocations des différentes zones. Il protège en particulier les futurs espaces de développement des activités portuaires lourdes.

Infrastructures.

La gare marchandise SNCF **(5)** sera déplacée au sein de la plateforme multi-modale, de manière à offrir un service intégré. Le CIADT du 15 décembre 1997 a décidé la prise en charge de la moitié du coût estimé de cette opération (30 MF) par des crédits relevant de l'Etat ou assimilés.

Les quais et digues du port de commerce requièrent d'importants travaux de réfection. **(6)**. De plus une restructuration des activités maritimes situées de part et d'autre des 3 bassins du port de commerce traditionnel est nécessaire **(7)**.

En outre, il est impératif d'engager rapidement la stabilisation et l'aménagement des 54 hectares du polder **(8)** consacrés à l'accueil de nouvelles activités industrialo-maritimes, ainsi que de prévoir à moyen terme la construction de linéaire de quais supplémentaires **(9)**. A ce titre, l'aménagement du site de Portstrein doit être envisagé et étudié.

La rivière Penfeld traverse le coeur de l'agglomération brestoise. Son embouchure se trouve dans une emprise importante réservée aux activités militaires et soumise de ce fait, pour des raisons de confidentialité, à des procédures spécifiques en matière d'urbanisme. Néanmoins la Communauté Urbaine de Brest se sent concernée par cette vaste zone et par son avenir, elle souhaite donc être informée des évolutions prévisibles en terme de constructions et d'activités, de façon à pouvoir être impliquée dans les concertations possibles sur la gestion de cet espace.

Le CIADT a décidé qu'une commission placée sous l'autorité du préfet du Finistère en liaison avec le préfet maritime permettra d'organiser l'échange d'informations entre l'ensemble des partenaires concernés par cet espace (Etat-Major de la Marine, Direction des constructions navales, Communauté Urbaine).

* Cette numérotation renvoie à la présentation cartographique en annexe 4.

Le tourisme.

Le potentiel touristique tient à la situation géographique de Brest :

- la Bretagne et le Finistère sont parmi les premières destinations touristiques de l'hexagone ;
- Le Front de mer s'ouvre sur la rade de Brest, plan d'eau abrité remarquable de 150 kilomètres carrés ;

Les activités touristiques traditionnelles de Brest sont la visite du Musée de la Marine, de la Tour Tanguy et les promenades en rade ou à destination des îles.

Celles-ci sont renforcées désormais par le succès d'Océanopolis, centre culturel scientifique et technique présentant les écosystèmes marins locaux (300 000 visiteurs/an en moyenne depuis l'ouverture) et l'attrait des animations estivales (Jeudis du Port) ou exceptionnelles (Brest 92 et 96) sur les espaces du port de commerce traditionnel.

Produit d'appel du tourisme à Brest, Océanopolis fait l'objet d'un plan de développement et d'extension en plusieurs phases **(10)**. Le Musée de la Marine, situé dans l'enceinte du château doit, quant à lui être valorisé **(11)**. Par ailleurs, l'essor de la plaisance et des sports nautiques nécessite l'extension du port de plaisance aujourd'hui saturé, tant dans sa partie nautique que sa partie terrestre. De ce fait, il a été décidé la stabilisation de 6 hectares du polder pour laquelle le CIADT du 15 décembre 1997 a décidé l'octroi par l'Etat d'une participation de 1 million de francs **(12)**. Dans ce même domaine un schéma de développement global à l'échelle de la rade s'impose **(A)**. Enfin, il faut développer la fonction d'escale du port pour les paquebots de croisière **(B)**.

L'essor de l'activité touristique passe par la définition d'une véritable politique de développement touristique **(C)**. Cela suppose aussi d'intensifier l'effort de communication afin d'inciter les personnes qui choisissent la Bretagne et le Finistère à découvrir Brest et la rade **(D)**.

L'environnement.

La CUB est maître d'ouvrage du programme "contrat de baie" **(E)** mené en partenariat avec l'Union européenne, l'Etat et l'ensemble des acteurs locaux. Ce programme couvre 2 800 km² répartis sur 136 communes dans 3 départements.

Cette démarche entamée en 1992 s'est concrétisée par la signature d'un contrat de baie. Il a pour objet de définir les modes de restauration et de la protection de la qualité des eaux pour les bassins versants de la rade de Brest.

Par ailleurs, la Communauté Urbaine de Brest a approuvé un contrat d'agglomération **(F)** signé avec l'agence de l'eau Loire-Bretagne. Il vise à mettre aux normes le réseau public d'assainissement d'ici l'an 2000.

La mise en oeuvre de l'ensemble de ces projets converge en fait vers un même but : la confirmation de la dimension maritime dans la politique de développement et d'aménagement urbain, et la perception de l'image de "Brest, Ville de la Mer" à l'extérieur.

2. - LE PARTI INDUSTRIEL.

Consolidation et diversification du pôle existant.

L'enjeu est ici de première importance et dépasse les seules capacités d'action des acteurs locaux. Deux pistes sont à privilégier. La première fait déjà l'objet de politiques conjointes qu'il convient de renforcer. C'est la consolidation et la diversification du pôle industriel reposant aujourd'hui sur trois assises :

- la D.C.N. dont l'avenir dépend de nombreux facteurs extérieurs à Brest
- le complexe de réparation navale civile qui fait face à une concurrence mondiale exacerbée,
- l'ensemble des entreprises de haute technicité qui couvrent tout le champ industriel de la mécanique à l'électronique.

Construction navale militaire et réparation navale civile et militaire disposent ensemble d'un outil industriel rare et, tout au moins en France, unique par leur présence commune sur un seul site géographique. C'est là un atout qui dépasse nettement l'échelon régional. Le maintien à Brest de l'ensemble des composantes de ce pôle de génie maritime civil **(13 A)** et militaire **(13 B)** est en soi un objectif.

Il convient de tout mettre en oeuvre afin qu'au cours des prochaines années la coopération des secteurs civil **(14 A)** et militaire **(14 B)** trouve à se développer de manière significative. Cette coopération a déjà permis d'obtenir des contrats dans le domaine de l'off-shore, filière prometteuse pour le bassin industriel de Brest qui dispose d'infrastructures, de moyens techniques et de savoir-faire technologiques adaptés à cette activité.

Le but est d'aboutir à la constitution d'un grand pôle de génie naval évoluant dans le contexte de la concurrence internationale et comportant les fonctions suivantes : conception, ingénierie, construction, réparation, maintenance.

Il faut pour cela optimiser l'outil industriel au service des activités de génie naval notamment en améliorant en qualité et en coût l'attractivité des prestations portuaires ainsi qu'en le dotant de nouveaux moyens.

Le CIADT du 15 décembre 1997 a notamment décidé de rendre possible l'utilisation de certains moyens techniques militaires (bassins, grues, ateliers, voies ferrées) par les chantiers civils pour faciliter la réalisation de travaux de réparation ou de construction navale par les chantiers civils. Les modalités particulières seront précisées, au cas par cas, dans le cadre de conventions conclues entre la Marine nationale, la Direction des constructions navales et les utilisateurs et dans le respect des règles en matière de concurrence et des besoins opérationnels de la Marine nationale.

C'est là le niveau de diversification qu'il faut viser à partir des compétences et des potentiels existants. Des moyens tels que les fonds structurels européens (Objectif 2) et le Programme Konver sont déjà mis en oeuvre en ce sens, mais il faut aller nettement plus loin et, en quelque sorte, inventer le pôle d'excellence naval du futur.

Enfin, la nécessité d'assurer le maintien à niveau de l'outil de réparation navale civile doit être particulièrement soulignée **(15)**.

Une autre piste à explorer est celle de la constitution d'une zone d'accueil d'entreprises **(G)**, nationales ou étrangères, à régime fiscal dérogatoire du droit commun, en lien direct avec les activités de transport maritime.

Brest, pièce essentielle du dispositif de défense.

Parallèlement à ces deux objectifs, l'importance de Brest comme pièce essentielle du dispositif de défense à l'échelle nationale et à l'échelle européenne est confirmée. Sa position centrale sur la façade atlantique constitue d'ailleurs, en terme de géo-politique, un atout indiscutable pour l'Europe. Le CIADT du 15 décembre 1997 réaffirme que la DCN de Brest constitue un pôle technique adapté à l'entretien des forces navales de surface et sous-marine.

Par ailleurs, le Ministère de la Défense confirme la vocation de DCN Brest pour la maîtrise d'oeuvre dans la réalisation des grands bâtiments militaires.

Pour conforter le pôle brestois sur ces missions nationales de défense, l'Etat s'engage notamment à achever d'équiper la DCN pour l'entretien complet de sous-marins lanceurs d'engins de la nouvelle génération et à la doter d'un moyen de levage lui permettant d'améliorer sa compétitivité pour l'assemblage des grands bâtiments.

3. - LE PARTI SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE.

"Brest, capitale des sciences et des techniques marines", c'est dès à présent une réalité. Pour autant, des stratégies de consolidation et de développement sont encore à poursuivre. Elles vont dans plusieurs directions.

Il faut pouvoir développer l'Institut Universitaire d'Etudes Marines créé par l'Université de Bretagne Occidentale sur le technopôle Brest-Iroise en particulier en y délocalisant plusieurs équipes du CNRS (16) et concrétiser le futur Centre Européen de Documentation de la Mer, (17) pôle associé "mer" de la Bibliothèque de France.

Il a été décidé, lors du CIADT du 15 décembre 1997, de créer à Brest un pôle sur l'aménagement du littoral, l'environnement côtier et l'océanographie côtière autour de l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER), en liaison avec l'Université de Bretagne Occidentale (UBO) et son nouvel Institut Universitaire Européen des Sciences de la Mer (DEA d'océanologie notamment), de la station de Roscoff, du CNRS, du SHOM et du CEDRE notamment. Ce centre aura une vocation de formation et de recherche, mais aussi un rôle national de collecte de données et de soutien aux collectivités pour la conception de projets de développement. Il permettra de créer une expertise en matière d'ingénierie de l'environnement marin.

Il a également été décidé de créer un Institut d'ingénierie et de sciences de la mer, qui regroupe des formations post-diplôme d'ingénieur (mastères, DESS), de la formation continue, de la recherche en sciences pour l'ingénieur et des activités de transfert de technologie. Ce pôle réunira :

- ♦ les IUP (génie mécanique, ingénierie et informatique, électronique), des DESS et des activités de recherche de l'Université, en liaison avec l'Institut français du pétrole,
- ♦ les mastères d'informatique industrielle, des laboratoires d'informatique, d'électronique et de mécanique ainsi qu'un incubateur d'entreprises de l'Ecole nationale d'ingénieurs de Brest,
- ♦ le centre de ressources en CAO.

Il faut parallèlement consolider la récente installation de l'Institut Polaire (18) et compléter l'implantation du Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales par la poursuite de la délocalisation à Brest des services de cet établissement. (19)

La Communauté Urbaine de Brest, le Conseil Général du Finistère, le Conseil Régional de Bretagne réaffirment leur volonté d'accueillir le siège social d'IFREMER (20) ainsi que l'ENSTA (Ecole Nationale Supérieure des Techniques Avancées).

Dans le domaine des industries de défense, il convient de conforter le pôle de compétence lié à la lutte anti sous-marine par le regroupement, à Brest, des unités spécialisées dans ce domaine. **(21)**

Il importe également de doter Brest de centres d'études (ingénierie, procurement, méthodes) et de décision relevant tant de la DCN que du secteur civil afin de compléter les fonctions déjà existantes et de faciliter le redéploiement de la DCN **(22)**.

Un meilleur affichage des compétences du CEDRE et de la CEPPOLE est de nature à renforcer le poids de Brest dans le domaine des Sciences et Techniques de la Mer. **(H)**

Brest doit par ailleurs devenir un véritable pôle spécialisé dans le domaine de la sécurité maritime.

Il convient de développer les travaux menés sur la rade de Brest pour constituer avec l'ensemble des partenaires un pôle spécialisé dans les programmes d'environnement littoral et de mettre en place un outil de réflexion et de proposition pour la façade atlantique dans le domaine de la mer et du littoral.

Enfin, le technopôle Brest-Iroise a retenu la mer et la logistique parmi ses thèmes de développement prioritaires.

Ce qui ressort aujourd'hui clairement, c'est non seulement l'existence d'une volonté commune de tous les acteurs mais d'ores et déjà la réalité d'une synergie qu'il faut pouvoir continuer de développer.

4. - LE PARTI LOGISTIQUE.

La stratégie du port de commerce implique que trois niveaux de fonctions soient distingués :

- fonctions locales et régionales,
- fonctions européennes,
- fonctions internationales.

Fonctions locales et régionales.

L'objectif est de maintenir les trafics acquis et d'optimiser la desserte de l'hinterland constitué pour une large part de l'économie agro-alimentaire (vracs à l'import, viandes à l'export). La poursuite des efforts de compétitivité s'impose ; c'est dans cette perspective que sont programmés les équipements pour le vrac agro-alimentaire **(23)**, les conteneurs **(24)** et les techniques de roulage qui seront amenés à remplacer, partiellement, les techniques actuelles de grutage et de palettisation.

La recherche de nouveaux trafics locaux ou régionaux doit accompagner cette amélioration de la productivité, notamment en développant les outils nécessaires au traitement des marchandises unitisées. **(25)**

Fonctions européennes.

Port de transbordement, plateforme multi-modale.

Le CIADT du 15 décembre 1997 précise que "les infrastructures portuaires seront valorisées avec la création d'une plateforme logistique multimodale".

Pour assurer son rôle tant au niveau européen qu'au niveau national, il est indispensable que cette plateforme multimodale soit inscrite, dès maintenant, au Schéma National des Plates-Formes Multimodales et soit inscrite également en tant que "Terminal - Zone de transbordement" dans le cadre du Schéma du Réseau Transeuropéen de Transport, secteur Transport Combiné.

Cette inscription est nécessaire pour pouvoir être partie prenante dans les projets d'intérêts communs européens.

Ces fonctions européennes contribueront à un changement de dimension et de type d'activités du port de Brest.

La réalisation de la plate-forme multimodale comme un concept retenu par les signataires de la charte d'objectifs de 1995 **(26)** apparaît très novateur dans la mesure où la position géographique avancée de Brest est utilisée comme un carrefour et un lieu de transit.

La réalisation de cette plate-forme multimodale entraîne le développement des fonctions logistiques notamment dans le domaine du stockage, du conditionnement, du groupage et de la distribution. La gestion informatisée des flux de marchandises va de pair avec la recherche d'une qualité totale des prestations et la compétitivité de la chaîne logistique.

Cette compétitivité passe par l'accès à une desserte ferroviaire de qualité et de rapidité à un prix qui permette à Brest de se positionner économiquement pour la desserte de l'Île de France, du Centre et du Sud de l'Europe **(I)**. Le Port de Brest et la SNCF rechercheront la valorisation de la plateforme multimodale notamment par la massification des flux de trafic, condition nécessaire pour la compétitivité et la qualité d'une offre ferroviaire. Cela implique également que le Port soit connecté aux grandes liaisons autoroutières européennes **(J)**.

Un projet bien avancé est celui de la création d'un port de transbordement **(27)** pour des liaisons de cabotage et pour des marchandises diverses, conteneurisées ou transportées sur remorques. L'étude menée en ce sens dans le cadre du programme Atlantis conclut à un haut niveau de faisabilité.

Il faut enfin exploiter les complémentarités entre l'outil portuaire et les équipements de l'aéroport de Brest doté d'une aérogare de fret et d'une piste de 3 100 m permettant l'accueil de tous les avions cargo. **(K)**

Fonctions internationales.

La double perspective de l'existence d'installations de transbordement et d'une zone industrielle d'accueil à régime fiscal privilégié favorisera l'émergence de courants d'échanges internationaux suscitant de nouveaux trafics et de nouvelles activités.

Dans la hiérarchisation des fonctions portuaires susceptibles d'être assumées par Brest, il faut donc observer une démarche par étape et viser principalement aujourd'hui, au delà du maintien des fonctions régionales et européennes, la concrétisation des fonctions internationales qui présentent un haut niveau de crédibilité. Ceci constitue un véritable changement de dimension pour le port de Brest.

Schéma directeur de développement du port de Brest.

Dans un monde où le transport maritime et la logistique en général sont appelés à une évolution importante dans la prochaine décennie, un nouveau schéma directeur du Port de Brest, pour les activités commerce et réparation navale, à l'horizon 2010-2015 sera établi.

CONCLUSION :

L'ENJEU

L'esprit qui a guidé la rédaction de cette charte de place portuaire pour Brest, autant que la volonté qui en anime les auteurs, reposent sur quelques idées simples.

- Le concept même de place portuaire est porteur. Il renoue, d'une certaine manière, avec l'ancien concept et l'ancienne réalité de cité maritime et avec tout ce que celle-ci a pu impliquer d'esprit d'entreprise. Il est également porteur en ce sens qu'il introduit ou réintroduit parmi les dimensions majeures de l'aménagement du territoire, la spécificité de la ville maritime et portuaire.

La cité brestoise est parfaitement consciente de cette réalité et elle est au coeur même de cette problématique.

- Pour Brest, compte tenu de sa situation géographique en France et en Europe, la valorisation et l'exploitation de sa position maritime peuvent fonder, ou refonder l'avenir de la cité, de façon beaucoup plus sûre et plus logique, plus dynamique et plus entreprenante que son rattachement, nécessairement ténu, à des politiques "terrestres" et continentales qui, avec l'actuel décentrage européen vers l'Est, ne pourront continuer de l'appréhender que comme une ville de l'ultra-périphérie.

En d'autres termes, l'espoir ici sous-tendu est que l'avenir ait à se préoccuper moins de compenser l'éloignement que de valoriser une situation maritime privilégiée.

- Il est clair que dans ces perspectives tous les paramètres divers qui fondent la très forte dimension maritime de Brest doivent être intégrés en une seule approche et une seule stratégie : les aspects urbains et environnementaux, le défi industriel actuel, les options du pôle scientifique et technique et le redimensionnement des fonctions portuaires. Non seulement ces paramètres se complètent mais doivent tous ensemble obéir à une même nécessité, celle de la diversification et de l'internationalisation. Il n'y a en fait qu'une politique pour la place portuaire et c'est celle là. L'enjeu vaut d'ailleurs pour toute la Bretagne occidentale.

- Enfin, il faut mettre l'accent sur le caractère d'urgence. Brest, dont l'histoire est déjà bien tourmentée, est à nouveau dans l'expectative face aux problèmes que lui pose le redimensionnement des industries de la Défense et de la Marine Nationale. Il faut pouvoir agir vite, définir des bases et des voies pour un nouveau développement. Pour l'essentiel, ce sont celles que préconise la présente charte de place portuaire. C'est en ce sens que, pour ses auteurs, il revêt aujourd'hui la plus grande importance.

Les parties signataires de la présente charte s'engagent à favoriser dans le champ de leurs compétences les orientations et actions décrites.

Un comité de pilotage sera constitué entre les parties signataires afin d'évaluer le suivi et, si nécessaire, réorienter les objectifs de la charte de place portuaire.

CHARTRE DE PLACE PORTUAIRE POUR BREST

Monsieur le Directeur Régional
de la S.N.C.F.



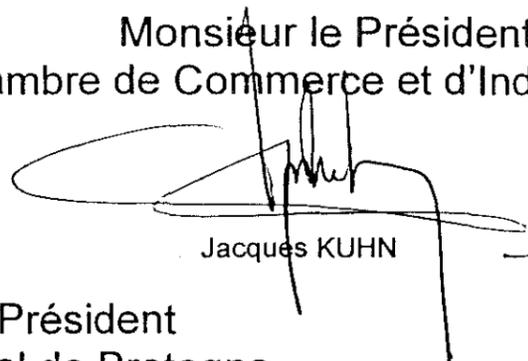
Frédéric DELORME

Monsieur le Directeur
des Constructions Navales de Brest



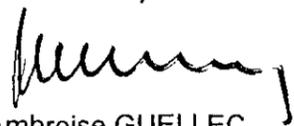
Louis PETITBOIS

Monsieur le Président
de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest



Jacques KUHN

Monsieur le Président
du Conseil Régional de Bretagne
Pour le Président, Le Vice-Président



Ambroise GUELLEC

- Monsieur le Préfet du Finistère



Jean-Marc REBIERE

Monsieur le Président de l'Union Maritime
de Brest et sa Région



Michel VALENTIN

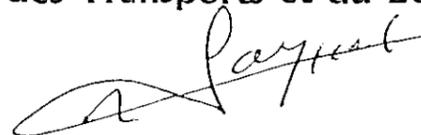
Monsieur le Président
de l'Université de Bretagne Occidentale



Pierre APPRIOU

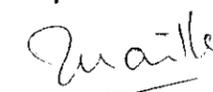
POUR L'ETAT,

en présence de M. le Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Logement,



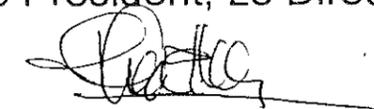
Jean-Claude GAYSSOT

Monsieur le Président
du Technopôle Brest-Iroise



Pierre MAILLE

Monsieur le Président d'IFREMER
Pour le Président, Le Directeur



Joël QUERELLOU

Monsieur le Maire de Brest,
Président de la Communauté Urbaine de Brest



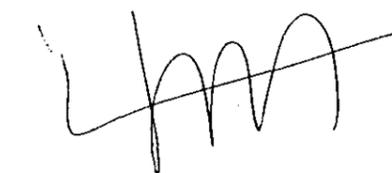
Pierre MAILLE

Monsieur le Président
du Conseil Général du Finistère



Pierre MAILLE

- Monsieur le Vice-Amiral d'Escadre
Commandant la Région Maritime Atlantique



Yves NAQUET-RADIGUET

ANNEXES

- 1. - Récapitulatif des actions de développement et chiffrage des grandes opérations.**

- 2. - Brest, Population active et emplois maritimes.**

- 3. - Représentation cartographique : sites et établissements à vocation maritime.**

- 4. - Représentation cartographique : Les actions et les projets de développement de la charte de place portuaire.**

- 5. - Schéma de référence du Port de Brest**

- 6. - Signification des sigles utilisés.**

RECAPITULATIF DES ACTIONS DE DEVELOPPEMENT
et
CHIFFRAGE DES GRANDES OPERATIONS

LE PARTI SPATIAL ET URBAIN.

Le parti spatial.

- | | | |
|--|---|--------|
| 1. - Requalification des friches portuaires. |) | |
| 2. - Réaménagement de l'entrée de la ville. |) | 100 MF |
| 3. - Amélioration des accès au centre ville. |) | |
| 4. - Zone de transision. | | |
| 5. - Transfert de la gare de marchandises..... | | 30 MF |

Infrastructures.

- | | | |
|---|--|--------|
| 6. - Réfection des quais et digues du port..... | | 50 MF |
| 7. - Restructuration des bassins du port de commerce traditionnel..... | | 20 MF |
| 8. - Stabilisation du polder pour des activités industrialo-maritimes | | 88 MF |
| 9. - Extension du linéaire de quais..... | | 300 MF |

Le tourisme.

- | | | |
|---|--|--------|
| 10 - Extension d'Océanopolis - 1ère phase | | 150 MF |
| 11 - Amélioration du Musée de la Marine. | | |
| 12 - Extension du port de plaisance | | |
| A. - Schéma de développement global à l'échelle de la rade. | | |
| B. - Développement de la fonction d'escale pour paquebots | | |
| C. - Définition d'une politique de développement touristique. | | |
| D. - Intensification de la communication touristique. | | |

L'environnement.

- | | | |
|------------------------------------|--|--------|
| E. - Contrat de baie. | | |
| F. - Contrat d'agglomération | | 325 MF |

LE PARTI INDUSTRIEL.

Consolidation et diversification du pôle existant.

- | | | |
|--|--|--------|
| 13. - Maintien à Brest du pôle de génie maritime civil (13 A)
et militaire (13 B) | | |
| 14. - Mise en oeuvre de la coopération du secteur civil. (14 A)
et militaire (14 B) | | |
| 15. - Maintien à niveau des équipements de la
réparation navale..... | | 50 MF |
| nouveaux équipements (dock flottant) | | 150 MF |
| G. - Constitution d'une zone d'accueil d'entreprises. | | |

LE PARTI SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE.

- 16. - Projet de délocalisation d'équipes du CNRS au sein de l'IUEM
- 17. - Implanter le centre européen de documentation de la mer
- 18. - Consolidation de l'installation de l'Institut Polaire.
- 19. - Poursuite de la délocalisation des services du CETMF.
- 20. - Accueil du siège d'IFREMER (à la demande des collectivités territoriales).
- 21. - Conforter le pôle de lutte anti sous-marine
- 22. - Doter Brest de centres d'études ou de décisions relevant de la DCN étatique ou industrielle.
- H. - Afficher les compétences du CEDRE et de la CEPPOL dans la lutte anti-pollution.

LE PARTI LOGISTIQUE.

Fonctions locales et régionales.

- 23. - Amélioration des équipements de manutention de vrac agro-alimentaire..... **35 MF**
- 24. - Installation d'équipements pour conteneurs. *
- 25. - Installation des outils nécessaires au traitement des marchandises unitisées *

Fonctions européennes.

Port de transbordement, plateforme multimodale.

- 26. - Aménagement d'une plate-forme multimodale portuaire..... **66 MF**
- 27. - Création d'un port de transbordement.
 - I. - Amélioration de la desserte ferroviaire.
 - J. - Connection avec les liaisons autoroutières européennes.
 - K. - Exploiter les complémentarités entre le port et l'aéroport.

* 24-25 : le coût de ces équipements est inclus dans l'opération 26.

BREST, Population active et emplois maritimes

1. - POPULATION ACTIVE du bassin d'emploi

- Population totale	364 500
- Population active au lieu de résidence	150 145
. ayant un emploi	133 248 = 100 %
. au chômage	16 897

2. - STRUCTURE DE L'EMPLOI.

- <u>Emploi salarié</u>	116 937 = 87,8 %
. Agriculture	2 193 = 1,6 %
. Industrie	19 410 = 14,6 %
Industrie agro-alimentaire :	2 490
Industrie de biens de consommation	1 317
Industrie de biens d'équipement	12 054
Industrie de biens intermédiaires	2 725
Energie	817
. Construction	6 338 = 4,8 %
. Tertiaire	88 997 = 66,8 %
Commerces (16 %)	
Services (84 %)	
- <u>Emploi non salarié</u> Hors Marine Nationale	16 311 = 12,2 %
Agriculture	5 516
Industrie	855
Construction	1 660
Tertiaire	8 280

Population employée totale **133 248**

3. - PART DES EMPLOIS "maritimes" 58 500 = 43,4 %
(en % de la population active employée)

- Emplois directs : **34 400 = 25,8 %**

emplois directs : pôle défense-armement : **31 900**

Marine Nationale : 21 400
DCN : 6 050
Entreprises sous-traitantes,
industrielles et de service ... : 3 000
Thomson : 1 450

Autres emplois directs "maritimes": **3 500**

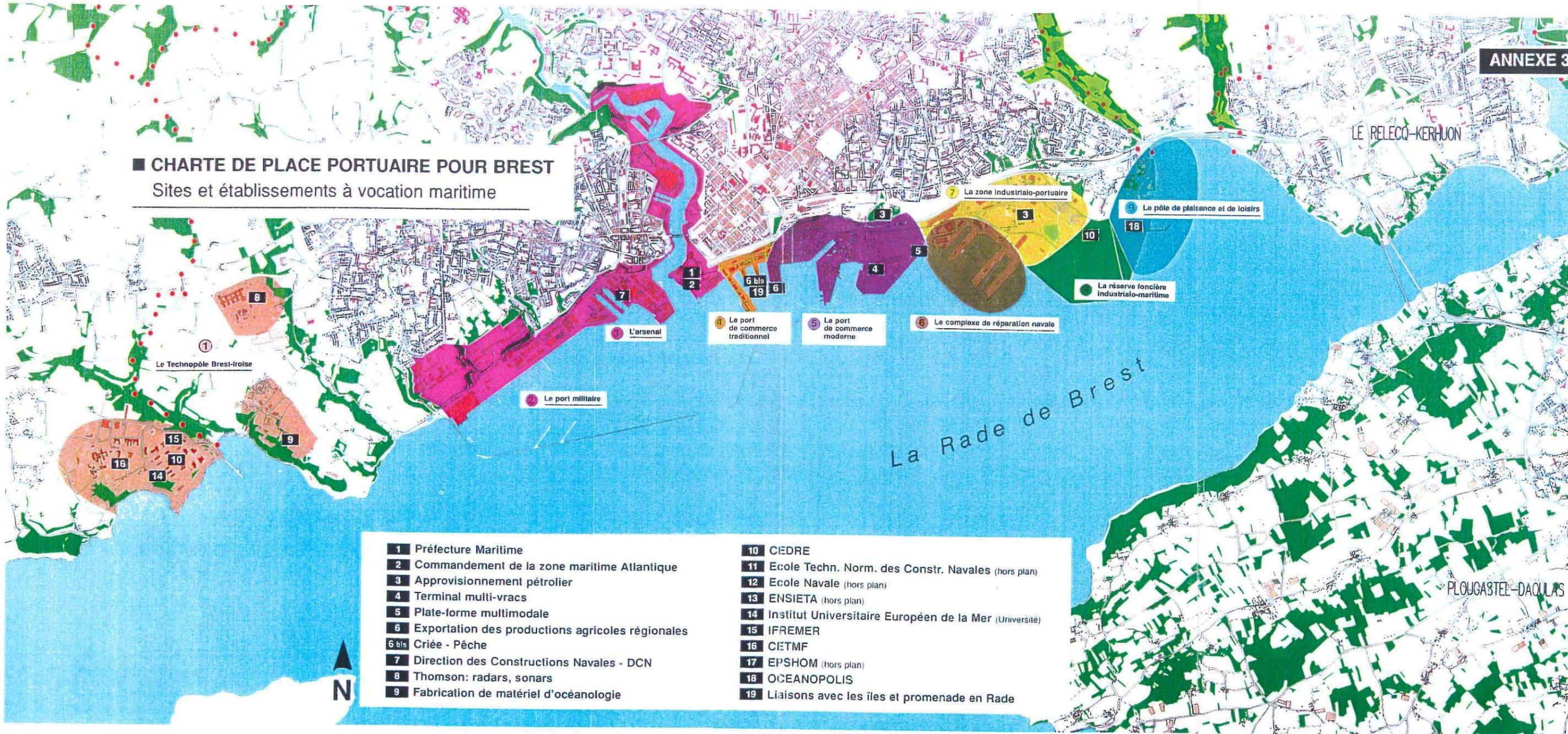
activité portuaire et réparation
navale civile : 1 500
Recherche scientifique et
technique : 1 400
Enseignement Supérieur : 500
Tourisme : 100

Emplois indirects : **24 100**

liés à la marine nationale : 17 100
liés à la DCN : 4 800
liés aux activités civiles : 2 200

CHARTRE DE PLACE PORTUAIRE POUR BREST

Sites et établissements à vocation maritime



- | | |
|--|---|
| 1 Préfecture Maritime | 10 CEDRE |
| 2 Commandement de la zone maritime Atlantique | 11 Ecole Techn. Norm. des Constr. Navales (hors plan) |
| 3 Approvisionnement pétrolier | 12 Ecole Navale (hors plan) |
| 4 Terminal multi-vracs | 13 ENSIETA (hors plan) |
| 5 Plate-forme multimodale | 14 Institut Universitaire Européen de la Mer (Université) |
| 6 Exportation des productions agricoles régionales | 15 IFREMER |
| 6 bis Criée - Pêche | 16 CÉTMF |
| 7 Direction des Constructions Navales - DCN | 17 EPSHOM (hors plan) |
| 8 Thomson: radars, sonars | 18 OCEANOPOLIS |
| 9 Fabrication de matériel d'océanologie | 19 Liaisons avec les îles et promenade en Rade |

1 L'arsenal

4 Le port de commerce traditionnel

5 Le port de commerce moderne

6 Le complexe de réparation navale

7 La zone industrialo-portuaire

9 La pôle de plaisance et de loisirs

La réserve foncière industrialo-maritime

Le Technopôle Brest-Iroise

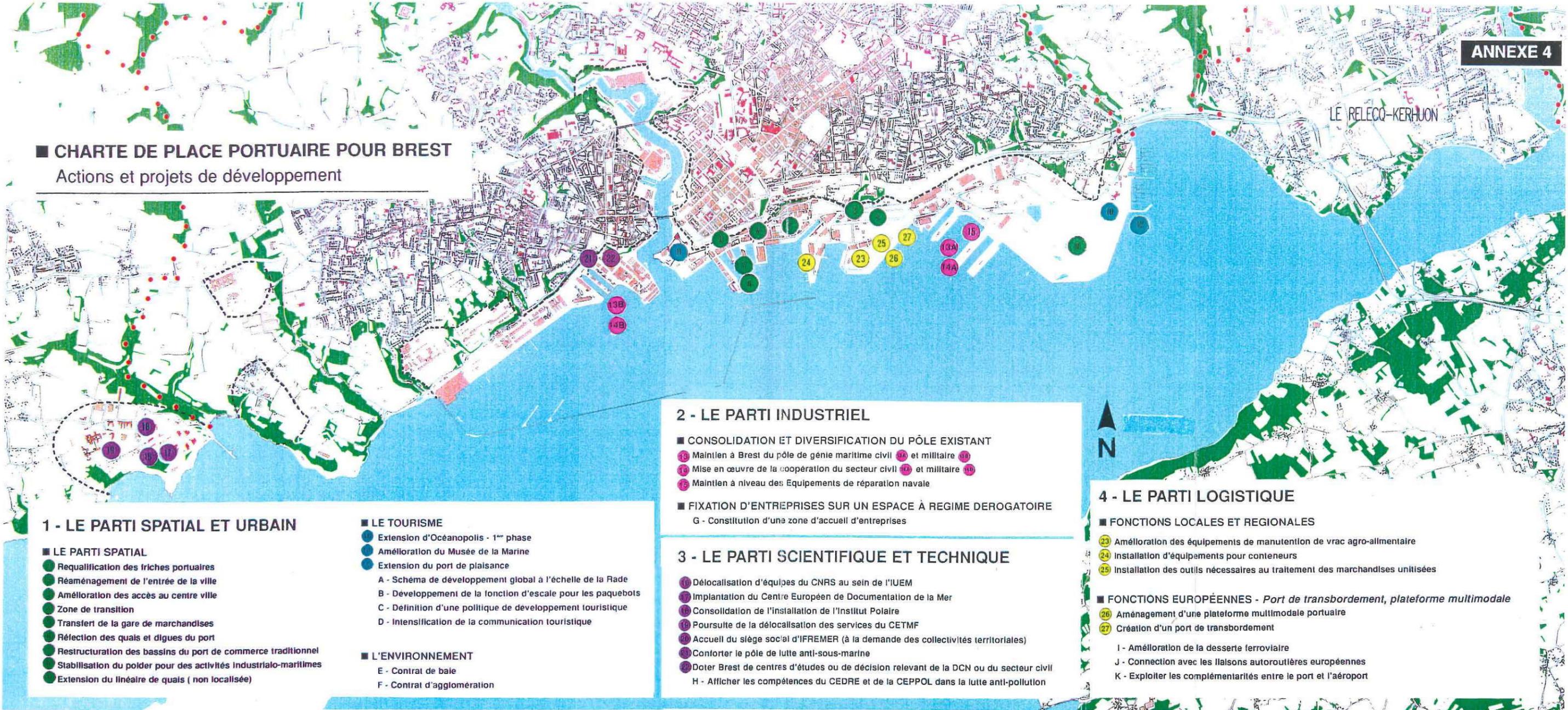
La Rade de Brest

PLOUGASTEL-DAULAS



LE RELECO-KERHUON

■ CHARTE DE PLACE PORTUAIRE POUR BREST
Actions et projets de développement



1 - LE PARTI SPATIAL ET URBAIN

■ LE PARTI SPATIAL

- Requalification des friches portuaires
- Réaménagement de l'entrée de la ville
- Amélioration des accès au centre ville
- Zone de transition
- Transfert de la gare de marchandises
- Réfection des quais et digues du port
- Restructuration des bassins du port de commerce traditionnel
- Stabilisation du polder pour des activités industrielles-maritimes
- Extension du linéaire de quais (non localisée)

■ LE TOURISME

- Extension d'Océanopolis - 1^{ère} phase
- Amélioration du Musée de la Marine
- Extension du port de plaisance
- A - Schéma de développement global à l'échelle de la Rade
- B - Développement de la fonction d'escale pour les paquebots
- C - Définition d'une politique de développement touristique
- D - Intensification de la communication touristique

■ L'ENVIRONNEMENT

- E - Contrat de baie
- F - Contrat d'agglomération

2 - LE PARTI INDUSTRIEL

■ CONSOLIDATION ET DIVERSIFICATION DU PÔLE EXISTANT

- Maintien à Brest du pôle de génie maritime civil (13A) et militaire (13B)
- Mise en œuvre de la coopération du secteur civil (14A) et militaire (14B)
- Maintien à niveau des Equipements de réparation navale (15)

■ FIXATION D'ENTREPRISES SUR UN ESPACE À REGIME DEROGATOIRE

- G - Constitution d'une zone d'accueil d'entreprises

3 - LE PARTI SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

- Délocalisation d'équipes du CNRS au sein de l'IUEM
- Implantation du Centre Européen de Documentation de la Mer
- Consolidation de l'installation de l'Institut Polaire
- Poursuite de la délocalisation des services du CETMF
- Accueil du siège social d'IFREMER (à la demande des collectivités territoriales)
- Conforter le pôle de lutte anti-sous-marine
- Doter Brest de centres d'études ou de décision relevant de la DCN ou du secteur civil
- H - Afficher les compétences du CEDRE et de la CEPOL dans la lutte anti-pollution

4 - LE PARTI LOGISTIQUE

■ FONCTIONS LOCALES ET REGIONALES

- Amélioration des équipements de manutention de vrac agro-alimentaire (23)
- Installation d'équipements pour conteneurs (24)
- Installation des outils nécessaires au traitement des marchandises unitisées (25)

■ FONCTIONS EUROPÉENNES - Port de transbordement, plateforme multimodale

- Aménagement d'une plateforme multimodale portuaire (26)
- Création d'un port de transbordement (27)
- I - Amélioration de la desserte ferroviaire
- J - Connection avec les liaisons autoroutières européennes
- K - Exploiter les complémentarités entre le port et l'aéroport

SCHEMA DE REFERENCE DU PORT DE BREST

PREAMBULE.

L'Etat, la Communauté Urbaine de Brest, la Ville de Brest et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest ont établi un schéma de référence fixant les grandes lignes de force d'un parti d'aménagement sur le port de commerce de Brest.

Le port civil de Brest remplit actuellement quatre grandes fonctions :

- le commerce avec un trafic annuel d'environ 2 millions de tonnes,
- la réparation navale (1er site français des façades Manche/Atlantique)
- la pêche
- le sécurité maritime (station service de l'Atlantique).

L'objectif poursuivi en élaborant ce schéma est de rendre cohérentes les différentes actions concernant le port, afin de faire évoluer efficacement ses activités. Les conditions réussies de cette évolution nécessitent une intervention forte sur les aménagements et sur les programmes, pour créer un impact dynamique sur le terrain, susceptible d'entraînement auprès des acteurs économiques, des habitants et des institutions.

Le schéma affirme le rôle principal de l'outil économique qu'il vise à moderniser et à développer en relation avec les partenaires portuaires. Il propose d'appuyer cet outil par un tissu de PME liées aux activités portuaires, ainsi que par les services de complément. Il prend aussi en compte les évolutions récentes et propose plusieurs mesures pour mieux relier le port à sa ville, en gérant en particulier les circulations, l'environnement, le relief et le patrimoine Vauban.

Le schéma engage le long terme en proposant des éléments structurants, notamment en matière de voiries primaires, véritable squelette autour duquel devront s'organiser toutes les actions, tous les aménagements, tous les programmes futurs.

La vocation des zones a été définie en ménageant certaines limites adaptables. Des intentions sont annoncées et devront être validées par des tests de faisabilité.

Le contexte particulier du foncier portuaire implique également une recomposition du domaine public maritime. Le schéma sera le support de cette action, en clarifiant la vocation des zones.

L'ensemble du dispositif garantit donc, d'une part, les grandes vocations et les fonctionnalités essentielles et permet, d'autre part, les ajustements nécessaires. Il garantit en particulier les activités portuaires lourdes et protège leurs futurs espaces de développement. Pour perdurer, il suppose une structure de coordination interinstitutionnelle chargée de gérer les ajustements et les mises en action.

DESCRIPTION SOMMAIRE DU SCHEMA.

1. - Le parti s'articule autour d'une voie primaire centrale et d'une voie de desserte portuaire.

La voie primaire centrale se développe depuis la fin de la pénétrante Sud (au niveau de la rue Pierre Sémard) jusqu'aux pieds des remparts Vauban. Elle implique un certain nombre d'aménagements, notamment aux extrémités où des carrefours sont à créer ou à recréer.

La voie de desserte portuaire se développe depuis l'avenue de Kiel (carrefour du Tritschler) jusqu'aux magasins frigorifiques du 3ème éperon. Son tracé peut être revu dans sa section le long de la rue de l'Elorn.

2. - Entre la rue Pierre Sémard et la rue de Bassam, l'objectif est d'une part de signifier une ville et un port économiquement actifs, d'autre part de constituer les conditions de création d'activités, ce qui suppose au moins trois types d'action :

- traiter et construire les abords de la voie primaire ;
- créer les conditions d'accueil approprié aux PME (liés en priorité aux activités portuaires ainsi qu'aux services de complément) en restructurant le parcellaire, en ouvrant des accès plus aisés, en organisant une perméabilité plus forte (notamment dans le sens ville-mer) ;
- restructurer les terrains jouxtant le 5ème bassin dans le but d'obtenir un outil portuaire plus efficace et plus fonctionnel, par le regroupement sur ce site des capacités de stockage actuellement dispersées, et en préservant des surfaces pour de futures activités portuaires.

3. - Aux pieds des remparts, l'objectif affirmé est de mettre en valeur le patrimoine Vauban par un traitement paysagé des terrains qui pourraient recevoir du stationnement de plein air en cas de besoin. A cet effet, il est proposé d'étudier une simplification de l'accès à la Ville par une modification du carrefour.

4. - Sur le terre-plein de Poullic-al-Lor, l'objectif est de constituer une vaste plateforme multimodale mer-route-rail supposant entre autres actions :

- renforcer l'accès routier en provenance de la pénétrante Sud (via le carrefour du Trischler)
- transférer la gare SNCF de marchandises ;
- adapter l'outil portuaire à l'intermodalité.

5. - Dans le secteur bordé par la rue de Bassam et la rue des Colonies (sur une longueur et une largeur à préciser par les partenaires), l'objectif est de gérer la frontière entre la zone portuaire et la zone urbaine du port ancien et de constituer, si possible, une liaison forte entre le port et la ville. En raison de cet objectif, le programme d'un tel projet ne peut être que mixte. C'est principalement dans ce secteur que les limites sont à préciser.

6. - Dans le secteur du Bd Isidore Marfille, le long de la première forme de radoub, l'objectif est d'améliorer l'aspect global et la constructibilité des espaces en adoptant une règle d'alignement des façades et murs de clôture, et en reconstituant des îlots nettement délimités.

Le thème pouvant servir de support d'aménagement serait de signifier l'aboutissement de la vallée du Forestou (Pierre Sémard) vers la mer.

7. - Des recommandations en matière d'aménagement et d'architecture.

- plutôt utiliser le végétal dans le sens ville-mer, et le minéral dans les autres cas,
- rechercher un vocabulaire portuaire en évitant de choisir des mobiliers trop urbains,
- retrouver des façades en pignon (sortant si possible du rectangle), notamment le long de la voie primaire,
- respecter les angles de vue en direction de la mer (notamment du côté des activités portuaires lourdes) par tout dispositif approprié.

L'ACCORD.

Les signataires déclarent avoir pris connaissance des documents écrits et dessinés du présent schéma. Ils acceptent les objectifs tels que mentionnés.

De ces objectifs, il découle les engagements suivants :

- 1. -** Le schéma de référence portuaire constitue le cadre dans lequel doivent s'insérer les actions à venir.
- 2. -** Le schéma de référence définit une structure portuaire pour le long terme fixant les grandes options intangibles.
- 3. -** Le schéma de référence donne des intentions et des limites ajustables devant faire l'objet de négociations entre les partenaires signataires.
- 4. -** Pour renforcer le rôle économique de la zone portuaire, seront mis en oeuvre :
 - des plans de développement de l'outil portuaire et du trafic portuaire ;
 - des plans de développement du tissu de PME ;
 - une mise en cohérence du domaine public maritime par échange de terrains entre les partenaires.
- 5. -** Afin de concrétiser la structure portuaire, telle que décrite dans le schéma, les partenaires (Etat, Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest, Ville de Brest et Communauté Urbaine de Brest) s'engagent en outre à :
 - utiliser la voie réglementaire et notamment le POS, pour entériner la vocation des zones (par exemple : NDd en pieds de falaise), prendre en compte les nouvelles voiries et carrefours (réservation de terrains) et les contraintes d'urbanisme (alignement, etc.) ;
 - respecter les intentions de qualité ;
 - ne pas entraver ni mettre en péril le schéma dans ses principes, par des actions inappropriées, mal localisées ou ne respectant pas l'esprit du schéma ;
 - aménager les espaces publics et réaliser les infrastructures nécessaires à la constitution du squelette structurant ;
 - informer les autres partenaires sur les actions lancées ou à lancer.

6. - Afin de gérer dans le temps les ajustements nécessaires, les partenaires poursuivront une coordination interinstitutionnelle.

7. - Chacun des partenaires (Etat, Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest, Ville de Brest et Communauté Urbaine de Brest) en ce qui le concerne, notamment, au niveau de ses compétences et de ses possibilités de financement, s'engage à mettre en place le schéma tel que décrit ci-dessus.

Fait à Brest, le 17 mai 1994

SIGNIFICATION DES SIGLES UTILISES DANS LE TEXTE

C.E.D.M.	Centre européen de Documentation de la Mer.
CEDRE	Centre de Documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux.
C.E.T.M.F.	Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales.
C.N.R.S.	Centre National de Recherche Scientifique.
CEPPOL	Commission d'études pratiques de lutte anti-pollution.
C.M.O.	Centre militaire océanographique.
CNEVA	Centre national Etudes et de Valorisation des Algues.
CERSAT	Centre ERS d'archivage et de traitement.
D.C.N.	Direction des constructions navales.
D.D.E.	Direction Départementale de l'Equipement
D.P.N.M.	Direction des ports et de la navigation maritimes.
ENSIETA	Ecole Nationale Supérieure des Ingénieurs des Etudes et Techniques de l'Armement.
EPSHOM	Etablissement principal du service hydrographique et océanographique de la Marine.
E.N.S.T.B.	Ecole Nationale Supérieure des Télécommunications de Bretagne.
GENAVIR	Gestion des navires océanologiques.
GESMA	Groupes d'études sous-marines de l'Atlantique
IFREMER	Institut Français de la recherche pour l'exploitation de la Mer.

I.F.R.T.P.	Institut Français pour la recherche et la technologie polaires.
INSU	Institut National des Sciences de l'Univers
ISEB	Institut Supérieur d'Electronique de Brest
I.U.E.M.	Institut Universitaire Européen de la Mer.
U.B.O.	Université de Bretagne Occidentale.