BREST PORT 2040

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST

# 1 | Hériter

## Volume 1.1 Parcourir

Décembre 2017



ADEUPa BREST • BRETAGNE

ADEUPA • AGENCE D'URBANISME DE BREST - BRETAGNE




SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST

# Quelle trajectoire pour l'espace portuaire brestois à l'horizon 2040 ?

Le port de Brest est le premier port de Bretagne par les trafics et la diversité des activités qu'il accueille. Il se singularise aussi par son positionnement au cœur de la métropole brestoise.

Alors que des mutations profondes, tant économiques, écologiques que sociétales impactent les activités et l'organisation de la place portuaire, la Région Bretagne, la Métropole de Brest, le Conseil Départemental du Finistère et la Chambre de commerce et d'industrie du Finistère ont souhaité se doter d'une vision stratégique commune renouvelée de l'avenir du port de Brest.

Élaboré dans le même calendrier que la Breizh COP, en cohérence avec la stratégie métropolitaine de développement économique et le plan guide pour le Cœur de la métropole, Brest Port 2040 actualise et prolonge les stratégies d'aménagement et de développement antérieures. Il inscrit résolument le port de Brest dans les transitions dont la Bretagne souhaite se saisir pour construire son avenir.

Brest Port 2040 témoigne ainsi des formidables capacités d'adaptation dont dispose le port de Brest pour permettre à la fois, le développement des activités déjà structurées ou émergentes, et tisser une relation ville-port enrichie au bénéfice des entreprises, des habitants et des visiteurs de la métropole. En déclinant localement la stratégie portuaire régionale, Brest Port 2040 illustre également la volonté d'inscrire l'ensemble des ports régionaux dans une dynamique commune, cultivant leurs complémentarités.

Le Président du Conseil régional
Loïg Chesnais-Girard

Le Président de Brest métropole
François Cuillandre

La Présidente du Conseil départemental
Nathalie Sarrabezolles

Le Président de la CCIMBO
Frank Bellion

Région Bretagne

Brest Métropole

Finistère Penn-ar-Bed Le Département

CCI Métropolitaine Bretagne Ouest Brest



Brest Métropole | Mathieu Le Gall

Brest Port 2040 | Schéma de référence portuaire

# 1| Hériter

## Volume 1.1 | **Parcourir**

*Avant-propos*
La démarche Brest Port 2040 07

*Hériter | Première partie*
**PARCOURIR**, Un état des lieux chemin faisant 15
Parcours Secteur 1 | Premiers bassins 21
Parcours Secteur 2 | Cinquième bassin 121
Parcours Secteur 3 | Port de commerce 185
Parcours Secteur 4 | Réparation navale 245
Parcours Secteur 5 | Zone industrielle 275
Parcours Secteur 6 | Polder 311
LE PORT EN QUESTIONS | Bilan de parcours 358

*Index thématique et des lieux cités* 368

NOTA :
Le volet « Hériter » de Brest Port 2040 comprend deux chapitres :
« Parcourir, un état des lieux chemin faisant » (le volume actuel)
et « Inventorier » qui fait l'objet d'un volume distinct.

# Brest omniports

Port militaire, port de commerce, port industriel et de réparation navale, port de pêche, port scientifique, port de liaison et de sécurité, port de plaisance et d'accueil de croisières, port des records et des Fêtes maritimes : toutes ces fonctions sont à Brest. Tous ces mondes s'y côtoient, sans qu'on en ait toujours pleinement conscience.



Brest Métropole | Thierry Joyeux

Le Syndicat Mixte pour le développement de Brest Iroise (SMBI), instance de gouvernance stratégique du port de Brest, a pour mission, l'élaboration du nouveau schéma de référence portuaire « Brest Port 2040 ». Pour ce faire il a missionné l'ADEUPa Brest-Bretagne pour l'accompagner dans la démarche.

Les documents de cadrage actuels à disposition des acteurs portuaires, à savoir essentiellement, le schéma de référence de 1994 et l'étude stratégique menée à l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest en 2006 (BCEOM), sont obsolètes ou par trop datés. Il convient de les renouveler. Le nouveau schéma de référence portuaire le fait de façon conjointe, en recherchant l'indispensable enrichissement mutuel des approches économiques et urbaines, et en s'appuyant sur la conduite parallèle d'une réflexion stratégique de développement des activités portuaires (réalisée par le cabinet de consultants spécialistes Inddigo-Catram), complétée de deux études « spots» : l'une consacrée au positionnement des ports de Brest-Roscoff au sein de l'union européenne et des corridors RTE-T (menée par le groupement Symbios Funding & Consulting - Abington Advisory) ; l'autre axée sur l'escale brestoise des navires de croisière (étude réalisée par Bermello Ajamil & Partners Europe).

La finalité du schéma de référence est le développement durable des activités du port, suivant une appréciation globale, placée sous le signe de l'intérêt général. Le document ne disposera pas en lui-même de portée réglementaire. L'efficience du schéma, sa mise en œuvre effective et sa solidité sur le long terme, reposent donc sur le principe d'élaboration partagée, laquelle doit permettre la nécessaire appropriation par les acteurs du port et de son hinterland.

Paroxystique de l'urbain, le port est souvent le lieu de l'antinomie, celui du frottement social, du croisement des temporalités, de la coexistence d'activités en tous genres, essentiellement économiques, mais pas exclusivement.

Il doit pouvoir satisfaire aux exigences du quotidien, s'adapter aux évolutions du moyen terme, tout en intégrant les permanences du long terme. Dans quelle mesure le schéma de référence peut-il répondre à ces nécessités, voire contradictions ?
Comment par exemple harmoniser les velléités intégratives de la cité et les revendications autonomistes des acteurs portuaires ? Quels arbitrages effectuer entre le temps long de la ville et l'obligation de réactivité des acteurs économiques ? Quelle attitude adopter à l'égard de la tendance à la ségrégation fonctionnelle qui conduit, d'une part, à la sectorisation des activités, d'autre part, à la survalorisation de certains sites, tandis que d'autres sont abandonnés à leur sort ? Peut-on se satisfaire de l'efficacité portuaire en ne considérant que les volumes de trafics générés, sans se soucier de leur nature et de leur impact sur l'environnement ? Telles sont quelques-unes de ces interrogations auxquelles la réflexion s'efforcera de répondre.
On le voit, le schéma de référence portuaire a vocation à traiter des tensions et à rechercher l'équilibre entre elles : valorisation foncière des espaces portuaires au regard du développement des activités portuaires ; intérêts économiques du gestionnaire du port au regard des retombées économiques territoriales ; enjeux économiques et d'aménagement du territoire portuaire élargi, au regard des enjeux environnementaux, Etc.

Pour Brest, la présente approche prospective et le volet stratégique qui l'accompagne s'imposent, en ce que le port est constitutif de son ADN. Il demeure une fonction éminemment structurante pour la métropole et jusqu'aux limites de son hinterland régional. « Brest Port 2040 » doit ainsi permettre d'affermir et de légitimer des choix d'autant plus engageants, que s'accélèrent à l'échelle mondiale, la versatilité des évènements, notamment économiques, et le rythme d'évolutions qui touchent jusqu'à l'environnement lui-même.



« La démarche Brest Port 2040 questionne suivant une visée stratégique, l'identité et les potentialités du territoire portuaire. Elle doit permettre d'effectuer des choix d'autant plus engageants, que s'accélèrent à l'échelle mondiale, la versatilité et le rythme des évolutions, y compris environnementales »

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

Dans son acception usuelle, un schéma de référence est un document prospectif d'aménagement et de développement urbain appliqué à un territoire porteur d'enjeux complexes et soumis à l'interférence de logiques d'acteurs multiples. Processus en même temps qu'outil, le schéma de référence repose sur les principes suivants :

### Une démarche et un document prospectifs

Placé à mi-distance entre les outils de planification usuels (SCoT, PLU) et les études pré-opérationnelles, le schéma de référence a une vertu stratégique. La démarche dans laquelle s'inscrit sa production questionne l'identité, les valeurs et les potentialités du territoire considéré, dans son contexte global, suivant une vision systémique. À partir d'un état des lieux multicritères et transversal, cette démarche identifie les enjeux spécifiques présents, formule et hiérarchise des objectifs, priorise et coordonne des actions à conduire.
La vocation du document qui en résulte est de servir de guide aux grandes actions futures en matière d'organisation spatiale et fonctionnelle, à brève, moyenne et longue échéances. L'exhaustivité est contraire aux buts assignés au schéma de référence : document à visée avant tout stratégique, il ne lui appartient pas de tout décrire, ou de tout traiter. Il lui incombe d'examiner et d'exprimer les orientations structurantes, pas de négocier le détail.

### Un processus partagé

Le schéma de référence a fonction de médiation et de cadrage. Il tire sa capacité à servir de socle aux interventions futures de la conciliation des points de vue en présence et de l'expression partagée par l'ensemble des parties prenantes de l'évolution souhaitable du territoire portuaire. L'efficience du document, sa solidité sur ce long terme et sa mise en œuvre effective reposent fondamentalement sur le caractère collégial, collaboratif et mutualisé du processus qui préside à son élaboration.

### Une souplesse intrinsèque

Le schéma de référence privilégie l'atteinte des objectifs sur le respect scrupuleux des moyens présupposés y parvenir. Il préfère la souplesse d'adaptation, apte à inclure les aléas inhérents au long cours, plutôt que la pétrification dans le marbre, généralement davantage synonyme en urbanisme, d'obsolescence prématurée.
À dimension prescriptive, le schéma de référence n'a pas de valeur contraignante. Son élaboration est néanmoins nécessairement inscrite dans la lignée et en cohérence avec les réflexions récentes ou en cours en termes de planification (Plan local d'urbanisme facteur 4, Schéma de cohérence territoriale, etc.).

### Un support de marketing territorial

Le schéma de référence a pour objectif implicite de favoriser les conditions d'une dynamique collective synergique, apte à enclencher l'évolution territoriale souhaitée.
Faire en sorte que la mobilisation des fonds publics puisse par effet d'entraînement, encourager l'investissement privé par la démonstration d'une trajectoire engageante, figure au titre des buts essentiels attendus du schéma de référence. Celui-ci recèle donc de facto une dimension de communication et de marketing territorial, influente sur sa forme même, par ailleurs fondamentalement conditionnée par l'exigence d'une appropriation la plus large.

BREST PORT 2040

**SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST**
Quelle trajectoire pour l'espace portuaire brestois à l'horizon 2040 ?



# 1 Hériter

Hériter c'est s'inscrire diligemment dans la chronologie des lieux. Depuis la seconde moitié du XIXe siècle et la séparation des activités portuaires civiles de celles de l'arsenal, les installations du port de commerce de Brest n'ont cessé d'évoluer et de se développer, déplaçant vers l'Est leur centre de gravité, et acquérant par-delà les océans l'élan de leur développement.
Hériter, c'est considérer le port contemporain sans préjugés, constater son évolution dans son environnement, y compris dans sa relation à la ville et à la rade, appréhender ses mutations récentes et connaître les réflexions structurantes antérieures dont il fut et demeure l'objet.

*Hériter : Première séquence en 2 temps, 3 actions*
**1 - PARCOURIR /** Un état des lieux chemin faisant.
**2 - INVENTORIER /** Bilan des schémas portuaires antérieurs.
*Action complémentaire parallèle :*
**3a - FIGURER /** Toile industrialo-portuaire brestoise* (phase de conception).

* La Toile industrialo-portuaire est un outil développé en parallèle de la démarche Brest Port 2040. Elle permet de représenter les liens qui unissent l'ensemble des parties prenantes de l'activité portuaire et offre la possibilité d'identifier pour celle-ci, des axes de développement. A contrario, elle permet aussi de saisir les risques systémiques, dans l'hypothèse de la défaillance d'un élément.

# 2 Se situer

Se situer, c'est prendre de la hauteur, considérer le port à différentes échelles, locale, régionale, internationale ; c'est inscrire l'action collective des parties prenantes portuaires dans une logique d'enrichissement et d'apport mutuel : l'économique pour l'urbain et réciproquement.
Se situer c'est tirer les enseignements du passé, anticiper les besoins du futur, intégrer l'ensemble des enjeux en présence ; c'est se mettre en capacité de concevoir une trajectoire préférentielle pour l'avenir du port, tenant compte de ses atouts, des opportunités et tendances caractéristiques de son environnement, qu'il soit terrestre (hinterland) ou maritime (foreland).

*Se situer : Deuxième séquence en 2 temps, 3 actions*
**1 - COMPRENDRE /** Diagnostic économique et spatial du port dans son environnement.
**2 - ARTICULER /** Identification et hiérarchisation des enjeux économiques et spatiaux.
*Action complémentaire parallèle :*
**3b - FIGURER /** Toile industrialo-portuaire brestoise (processus de renseignement).

Nota : L'approche stratégique portuaire par filières est réalisée par Inddigo-Catram consultants, dans le cadre d'une mission composée autour de quatre volets. Les volets 1 et 2 sont consacrés au diagnostic de l'existant traduit en analyse AFOM , ainsi qu'aux facteurs d'influence des trafics et des activités portuaires.

# 3 Adapter

Adapter c'est décider d'une attitude par rapport à l'existant, tirer parti des qualités en présence, effectives ou potentielles, évidentes ou latentes, matérielles ou immatérielles, chercher à les améliorer, choisir de s'y appuyer, d'une façon ou d'une autre.
Adapter, c'est poursuivre l'histoire du port, programmer et mettre en œuvre des changements d'usages, satisfaire la survenue de nouvelles donnes ; c'est permettre l'évolution de la place portuaire, apporter et favoriser l'innovation, influer sur les circonstances pour leur donner un cours cohérent, autoriser l'avènement d'opportunités, intégrer le principe de l'aléa.

*Adapter : Troisième séquence en 2 temps, 3 actions*
**1 - IMAGINER /** Esquisse des scénarios potentiels.
**2 - PROJETER /** Choix d'une trajectoire et formalisation du schéma de référence portuaire.
*Action complémentaire parallèle :*
**3c - FIGURER /** Toile industrialo-portuaire brestoise (mise en œuvre de l'outil).

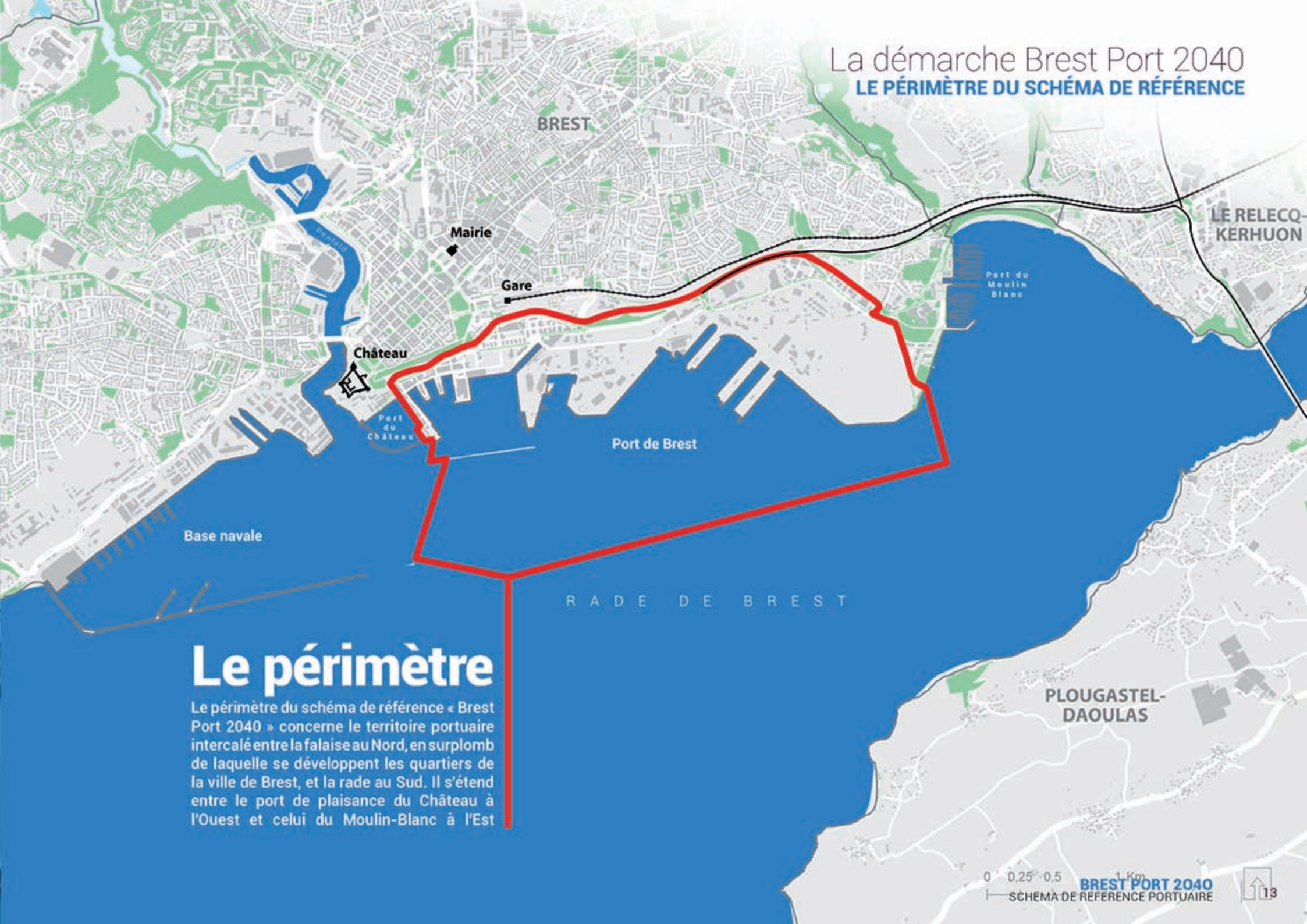
Nota : L'approche stratégique portuaire par filières est réalisée par Inddigo-Catram consultants dans le cadre d'une mission composée autour de quatre volets. Les volets 3 et 4 correspondent aux scénarios d'évolution et de développement du port, ainsi qu'aux préconisations d'actions concrètes pour le scénario retenu.

# 220 hectares artificiels

D'une superficie d'environ 220 hectares, le port de Brest communique librement avec l'Atlantique par le goulet qui ferme la rade, et la protège des humeurs volontiers redoutables de l'océan Atlantique. Il résulte de « poldérisations » successives, réalisées depuis un siècle et demi. Aujourd'hui, premier port breton pour le trafic de conteneurs et premier site français de réparation navale, la place portuaire brestoise traite jusqu'à trois millions de tonnes de fret annuelles. En sus de la base navale, l'activité portuaire civile y est remarquablement diversifiée, partagée entre commerce, pêche, petite et grande réparation navale, sécurité maritime, transport de passagers, accueil de croisières, base de missions océanographiques et scientifiques, plaisance, ou encore, course au large, sans oublier les énergies marines renouvelables en cours de développement, au travers de nouvelles installations dédiées. Ancien port d'intérêt national, Brest a été transféré en propriété à la Région Bretagne le 1er janvier 2007, laquelle assure depuis, les rôles d'autorité portuaire et concédante, en charge de la gestion et du développement des installations.



## LE PÉRIMÈTRE DU SCHÉMA DE RÉFÉRENCE




# Le périmètre

Le périmètre du schéma de référence « Brest Port 2040 » concerne le territoire portuaire intercalé entre la falaise au Nord, en surplomb de laquelle se développent les quartiers de la ville de Brest, et la rade au Sud. Il s'étend entre le port de plaisance du Château à l'Ouest et celui du Moulin-Blanc à l'Est



« C'est une chose merveilleuse que les détails d'un port et tout ce qui tient à la Marine. Cela donne une grande idée du génie inventif de l'esprit humain »

Mémoires de la Baronne d'Oberkirch, à Brest en juin 1782

Brest Métropole | M. Coquet

VOLUME 1

# Hériter

Hériter c'est s'inscrire diligemment dans la chronologie des lieux.
Depuis la seconde moitié du XIXè siècle et la séparation des activités portuaires civiles de celles de l'arsenal, les installations du port de commerce de Brest n'ont cessé d'évoluer et de se développer, déplaçant vers l'Est leur centre de gravité, et acquérant par-delà les océans l'élan de leur développement.
Hériter, c'est considérer le port contemporain sans préjugés, constater son évolution dans son environnement, y compris dans sa relation à la ville et à la rade, appréhender ses mutations récentes et connaître les réflexions structurantes antérieures dont il fut et demeure l'objet.

« 150 ans de bouleversements ininterrompus singularisent l'histoire du rivage brestois, depuis l'émancipation du trafic portuaire civil et son installation hors de Penfeld, en front de rade, en lieu et place de la grève de Porstrein »



# Une métamorphose perpétuelle

S'intéresser au port de commerce de Brest, c'est d'une part, réaliser son histoire relativement récente dans son implantation actuelle (seconde moitié du XIXè siècle) ; d'autre part constater sa mutation permanente : « poldérisations » successives depuis sa création jusqu'à nos jours et déploiement graduel des activités vers l'Est. À l'origine, il y a la volonté de traiter la congestion devenue caractéristique du port historique, celui de l'estuaire de la Penfeld, à la fois militaire et civil. Au XVIIIè siècle, il peut en effet y avoir jusqu'à trois semaines d'attente pour décharger un navire. L'idée de créer un port marchand est donc évoquée dès 1769. Pendant près d'un siècle, de nombreux projets sans suite sont conçus, jusqu'au décret impérial du 24 août 1859, qui créé le port de commerce dans l'anse de Porstrein, en lieu et place de la grève qui s'étend au pied du cours Dajot. Dès lors, à partir de la mise en service en 1865, des premiers bassins, les installations portuaires brestoises ne vont cesser d'évoluer, suivant une progression orientale, jusqu'à la limite que constitue aujourd'hui le port de plaisance du Moulin-Blanc, installé dans sa forme actuelle à la fin des années 2000. Débarquement des troupes américaines entre 1917 et 1919, destructions considérables de la seconde guerre mondiale, évolution des trafics en volume comme en nature (avec leurs incidences spatiales et conséquences industrielles), progrès du transport maritime, etc., constituent autant de circonstances déterminantes de cette mutation incessante de l'espace portuaire. Plus récemment, l'essor des politiques culturelles, celui du tourisme et des loisirs, représentent d'autres vecteurs d'évolution du port. Il devient aussi, un lieu plus ouvertement attractif, que consacrent de nouveaux équipements et de nombreuses manifestations, qui prennent place aux abords des bassins napoléoniens ; tandis qu'aujourd'hui, les transitions, en particulier environnementales et énergétiques, impriment à leur tour une nouvelle impulsion aux espaces portuaires. Hériter c'est considérer ces métamorphoses, celles accomplies, celles souhaitables.



La grève de Porstrein en 1858 au pied des bastions du cours Dajot, en direction de l'anse de Saint-Marc et du Moulin-Blanc.




# Quai Malbert, 20h30

L'Abeille Bourbon, remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS), amarré à la jetée de l'Ouest, sur le quai du Commandant Malbert. Basée à Brest, l'Abeille Bourbon est à la disposition permanente du Préfet maritime, afin d'assurer la sécurité du rail d'Ouessant. Cet imposant navire de secours bénéficie d'un authentique prestige, qui dépasse les limites de la pointe finistérienne, et lorsque sa visite est proposée, au profit d'une œuvre caritative, le public se presse nombreux sur le quai, pour embarquer à son bord.

Haut lieu du port de Brest, le quai Malbert présente une remarquable variété d'usages qui se superposent ou s'enchaînent au fil des heures de la journée et voit se côtoyer marins, flâneurs, charpentiers de marine, employés de bureaux, pêcheurs à la ligne, et même parfois, une autre figure locale bien connue des brestois : Randy le dauphin solitaire. Un cétacé très sociable, friand des caresses que lui prodiguent les badauds ébahis, depuis le ponton de la Recouvrance ou de la Bergère de Domrémy...

AOEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

1.1

# Parcourir

## Un état des lieux chemin faisant




La réception du pétrolier Ti Europe pour un arrêt technique en forme n°3 du chantier de réparation navale. 380 mètres de long, 68 de large, un tirant d'eau de 24.5 mètres en charge : le Ti Europe est ce qu'on appelle un Ultra Large Crude Carrier (ULCC)

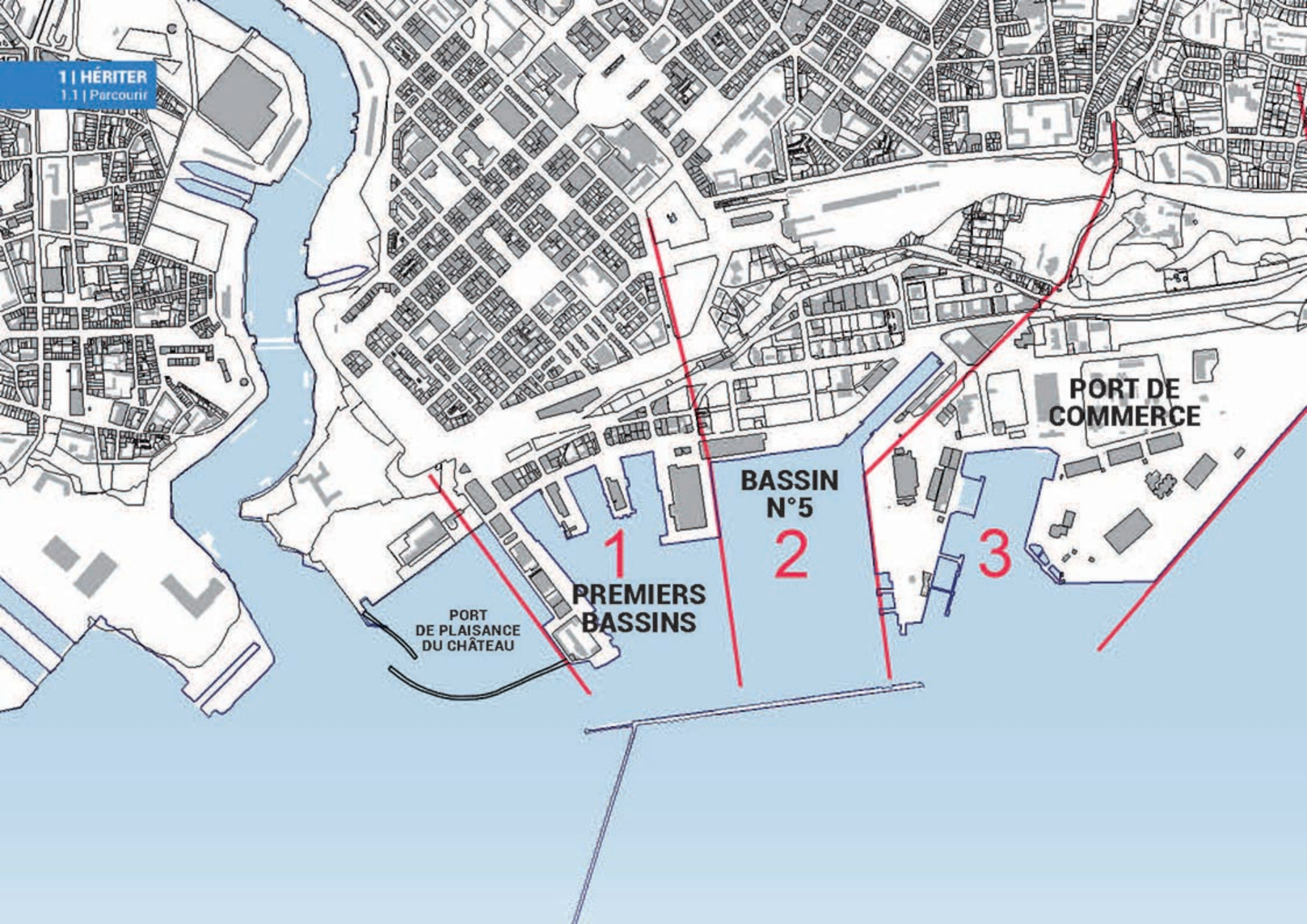
Brest Métropole | J.-Y. Guillaume

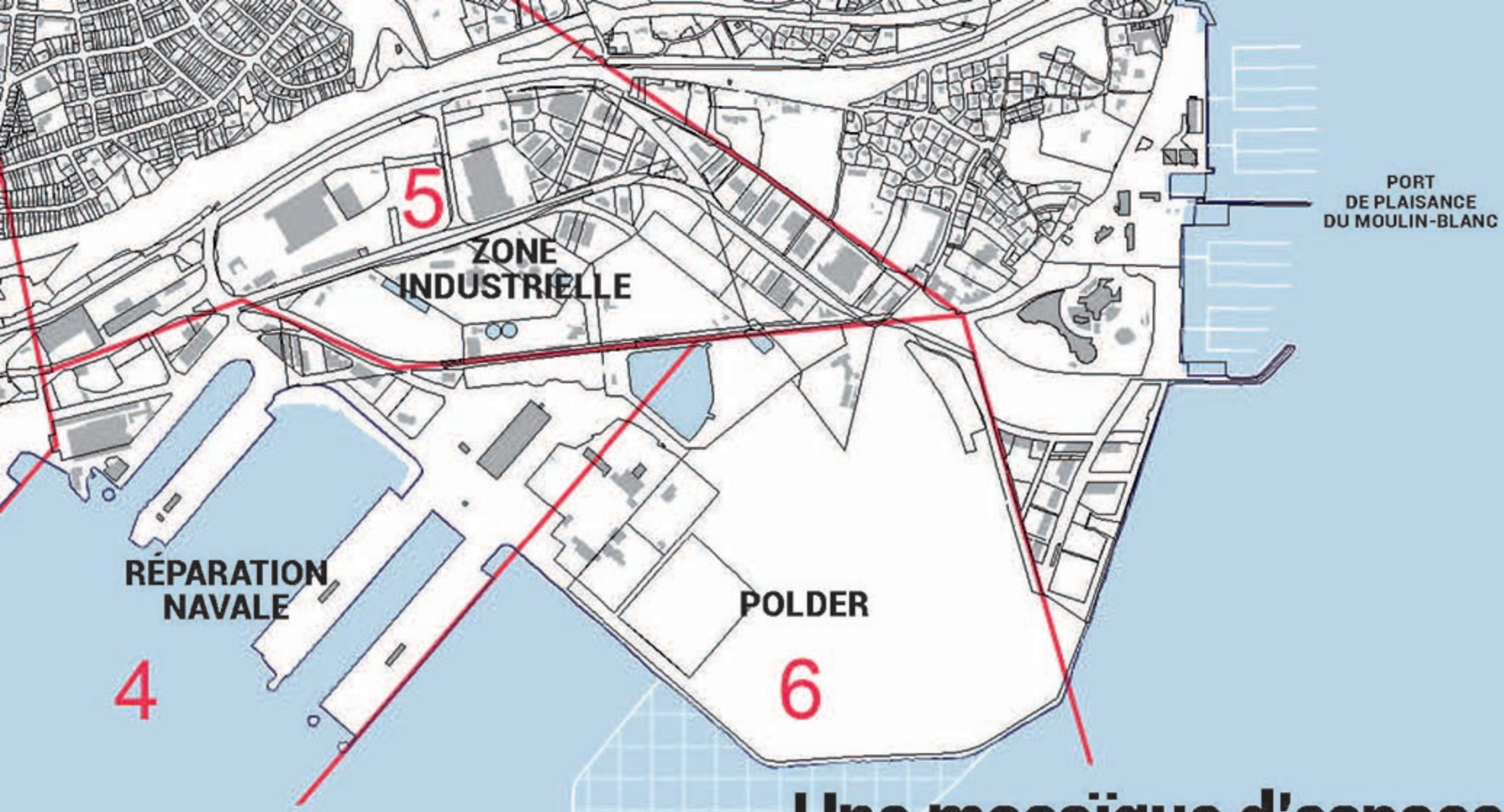


# Un état des lieux chemin faisant

Avant d'imaginer quelle pourrait être à l'horizon 2040, la trajectoire des espaces portuaires riches et complexes que couvre le périmètre du schéma de référence « Brest Port 2040 », interrogeons-nous sur ce qu'ils sont aujourd'hui. De quels espaces contemporains parle-t-on ? Quels enjeux, d'ores et déjà connus, ces lieux portent-t-ils, étant entendu que les échelles de cadrage de la réflexion sont nécessairement multiples et imbriquées : depuis la métropole brestoise et son front de mer urbain (développé sur une quinzaine de kilomètres entre le pont de l'Iroise et la Pointe du Diable), jusqu'à l'arc Atlantique ; depuis la rade de Brest en tant qu'écrin portuaire jusqu'à l'aire d'influence du port, autrement dit, ses hinterland et foreland, etc.

La vocation du présent document, au-delà du témoignage spatial et paysager à l'instant «T0» de la réflexion, est de proposer en guise de préambule et au travers d'une déambulation commentée à l'intérieur des différents espaces portuaires, une première approche factuelle des thématiques et questions en présence.
Visite guidée.


PORT DE COMMERCE
BASSIN N°5
1
2
3
PREMIERS BASSINS
PORT DE PLAISANCE DU CHÂTEAU




# Une mosaïque d'espaces

Entre le port de plaisance du Château à l'Ouest et celui du Moulin-Blanc à l'Est (tous deux hors ressort direct du futur schéma de référence portuaire), l'espace portuaire brestois présente un « découpage » communément admis, en six secteurs principaux, aux limites plus ou moins franches et aux spécialisations fonctionnelles plus ou moins affirmées. Par mesure de simplicité, l'état des lieux qui suit se conforme à ce principe de découpage sectoriel et à ses désignations usuelles, sans préjuger des contours et partitions que révèlera le cas échéant, le diagnostic lui-même.

# Premiers bassins, le port urbain

Au pied des fortifications du cours Dajot, le secteur des premiers bassins s'intercale entre le port de plaisance du Château à l'Ouest et le cinquième bassin à l'Est. Depuis le déplacement progressif des installations du port de commerce en amont, et la rénovation urbaine des années 1990-2000, en lieu et place des anciennes friches portuaires qui s'étaient développées au pied des fortifications, ce secteur des premiers bassins ou du « port traditionnel » est celui du port de Brest ou s'exercent les poussées les plus fortes, voire contradictoires, entre la vocation portuaire et le désir d'y faire ville. Créés par décret impérial de Napoléon III, ces bassins historiques sont aujourd'hui impropres au trafic commercial (à l'exception du cinquième bassin, remarquable par sa polyvalence). Ces bassins n'en demeurent pas moins authentiquement portuaires et accueillent notamment, quantité de navires de services (remorqueurs, patrouilleur des Douanes, pilotines, etc.). Y prennent place également, les bateaux du patrimoine, des navires à utilisation commerciale (NUC), ainsi que la flottille de pêche. De même, le service des liaisons avec les îles du Ponant s'effectue depuis ici. Parallèlement c'est sur cet espace que peuvent légitimement s'incarner la volonté d'une relation plus forte entre la ville et son port, et le désir d'hybrider les deux univers, au bénéfice en particulier, d'une culture maritime affirmée et davantage partagée. Plus qu'ailleurs, il est ici question d'équilibre à trouver, pour que s'accordent les aspirations des uns et des autres et, qu'avant toutes choses, soient sauvegardés la vocation portuaire et l'esprit des lieux.

Brest métropole | M. Le Gall

# 1 Premiers bassins



# Tonnerres de Brest

Des Fêtes maritimes qui sont aussi celles du port.

712.000 visiteurs ont participé en 2016 à la septième édition des Fêtes maritimes de Brest, lesquelles rassemblent tous les quatre ans dans une belle effervescence, une extraordinaire palette de navires, grands voiliers, bateaux du patrimoine, embarcations exotiques… venus de tous les océans du monde. Ces Fêtes maritimes sont aussi l'occasion de célébrer le port de Brest et la rade au sein de laquelle il s'abrite, joyau naturel qui a vu naître il y a vingt-cinq ans, cet évènement au retentissement désormais planétaire.

1

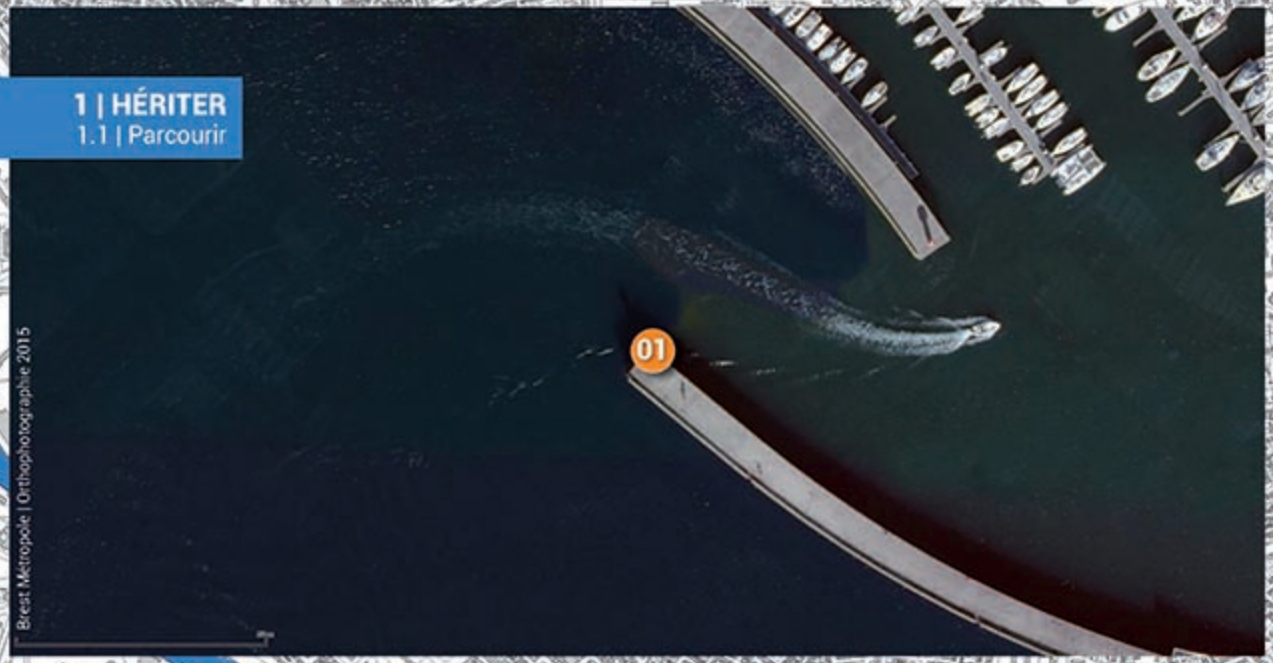
SECTEUR 1 **PREMIERS BASSINS**

# le parcours

itinéraire parcouru et localisation des points de vues


Porte Tourville
Porte Jean Bart
Port de plaisance du Château
Port Surcouf
Musée de la marine
Préfecture maritime
Jardin de L'académie de marine
Banque de France
Sous préfecture
Tribunal
Jardin V. Ségalen
Carène
Douane
Rue de Denver
Rue Jean-Marie
Rue Porstrein
Rue Blaveau
Rue Narvik
Rue Am. Nielly
Rue Joseph Conrad
Armand Considéré
Rue du Port
Rue du Goulet
Rue de la Rade
Commandant Malbert
Rp d'accès au Port
le Bris
la Marine
Pl. Gal de Gaulle
Rpt A. Philipon
Rue Cdt Malbert
Rue Voltaire
Rue Monge
Rue de Bassam
Rue des Colonies
Rue de Madagascar
Rue Porstrein
Rue Y. Bignon
Rue G. Roparz Hoy
Rue Sl-Yves
Rue Jean Macé
Rue Victor Ségalen
Rue Dr Caradec
Rue Ducouédic
Rue de la Mairie
Rue Pierre Brossolette
Rue Louis Pasteur
Rue Aristide Briand
Rue Amiral Réveillère
Rue Aristide Briand
Rue Jean-Marie
Rue Jean-Marie
Rue Jean-Marie

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Prisée des brestois, la digue La Pérouse revêt une forme d'exception en ce qu'elle offre un nouvel accès public au rivage portuaire, alors même que celui-ci tend à se restreindre en raison des contraintes de sûreté

1
2
3
4
5
6
01

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 01

Port de plaisance du Château. Digue Jean-François de La Pérouse

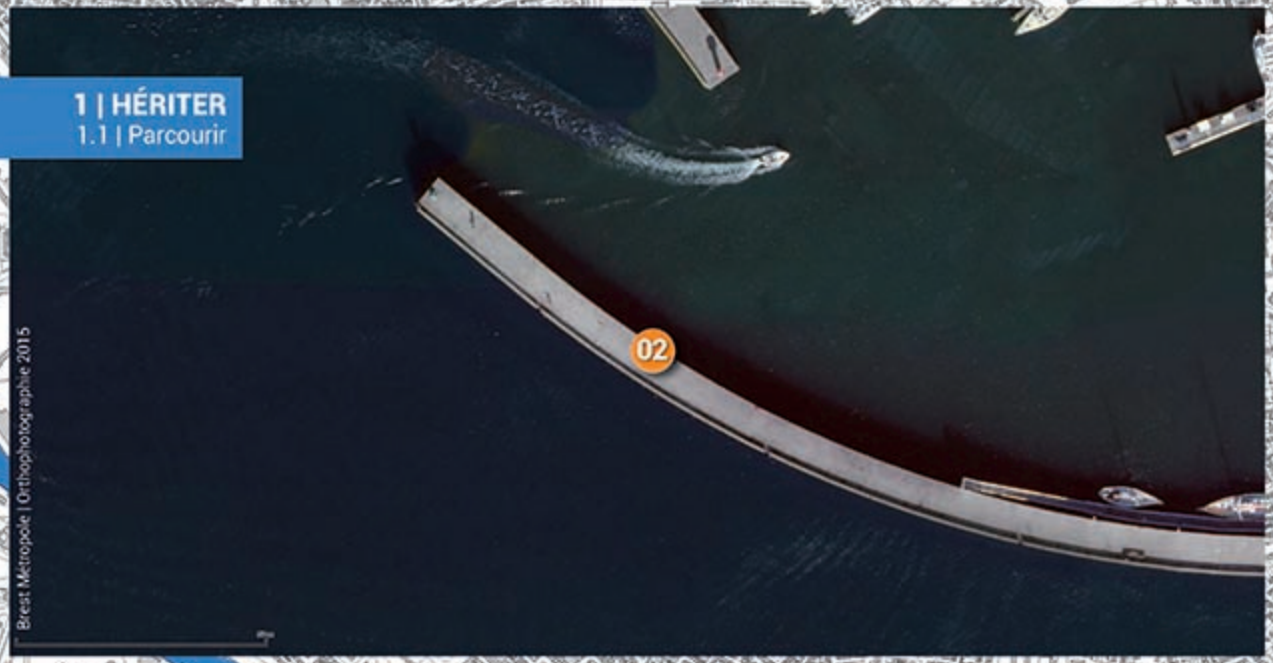
ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Au contact avec la mer

Ici commence notre parcours des espaces portuaires civils, à leur extrême pointe occidentale, au bout de la digue Jean-François de La Pérouse. Prisée des brestois, cette digue constitue l'un des rares rivages urbains accessibles au public. Elle offre un contact immédiat avec la mer, en l'occurrence, avec la rade de Brest qui constitue l'une des spécificités du port, celle de s'inscrire intégralement au cœur d'une « mer intérieure » de 180 km², à forte identité, caractérisée par la coexistence d'une grande variété d'usages, qu'ils soient civils ou militaires. On voit sur cette prise de vue, se dessiner à l'arrière-plan dans la brume, la silhouette de la côte septentrionale de la presqu'île de Plougastel, laquelle s'avance au cœur de la rade et la partage en deux entités contrastées, l'une « urbaine » au Nord, largement bordée par les installations portuaires brestoises, l'autre nettement plus naturelle au Sud, ourlée par la Presqu'île de Crozon. Raccordée à l'extrémité de la jetée de l'Ouest, la digue La Pérouse protège les onze hectares du port de plaisance du Château. Le tracé en longue courbe de l'ouvrage s'infléchit vers le Nord, offrant un point de vue privilégié sur le panorama foisonnant de l'estuaire de la Penfeld, entre Château, escarpements bâtis de Recouvrance et base navale à l'Ouest. Mais les 450 mètres de la digue offrent surtout aux brestois, une opportune avant-scène, pour apprécier l'arrivée ou le départ des navires d'exception qui font escale au port, tels l'Hermione, ou qui choisissent Brest comme base pour l'établissement de nouveaux records de courses au large. On vient ici volontiers à la rencontre des bolides monocoques ou multicoques, et autres grands voiliers de belle plaisance, saluer leurs navigateurs, solitaires ou en équipages.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Château et Moulin-Blanc :
le rivage civil brestois s'équilibre entre deux pôles portuaires dédiés à la plaisance, articulés tous deux autour de fonctions éminemment citadines. Ce sont les franges urbaines du port

1
2
3
4
5
6
02

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 02

Port de plaisance du Château. Digue Jean-François de La Pérouse

(ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

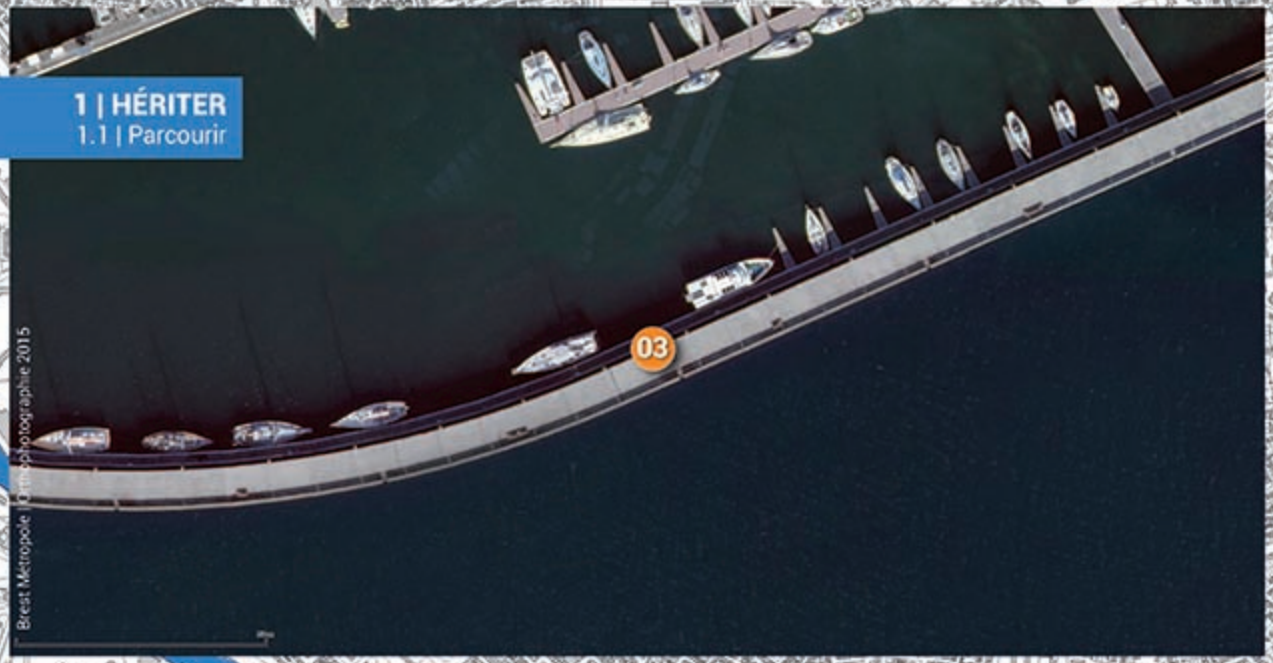


# Plaisance à bâbord et à tribord

À quelques encablures du centre-ville, le port de plaisance du Château a été mis en service en 2009. Nouveau port de plaisance brestois, c'est un élément d'attraction supplémentaire du rivage portuaire. Il a été aménagé à l'emplacement du plan d'eau qui relevait jusque-là de l'autorité militaire et était affecté au Club nautique de la Marine Nationale (150 places y sont d'ailleurs aujourd'hui réservées à l'usage de la Marine, gestionnaire des trois pannes Ouest, sur les 625 places à flot disponibles). Le port du Château complète son homologue oriental, celui du Moulin-Blanc (1460 places à flot dont 150 places pour les visiteurs). Elle encadre avec elle les installations du port civil qui s'égrènent le long de la côte. Ainsi, il est notoire de constater que le rivage brestois s'équilibre désormais entre ces deux pôles dédiés à la plaisance et possédant tous deux, des rôles éminemment urbains, qu'ils soient culturels, de loisirs ou plus prosaïquement, de satisfaction de l'aspiration au rivage, des habitants et visiteurs. Les deux ports de plaisance ne sont ni l'un ni l'autre expressément spécialisés, cependant celui du château de par ses facilités d'accès nautiques et sa proximité du centre-ville, se prête davantage aux fonctions de port d'escale, de réception des grandes compétitions sportives à la voile, ainsi que pour l'organisation des Fêtes maritimes. Toutefois, l'accueil des plaisanciers locaux n'est pas la vocation exclusive du port du Moulin-Blanc. Bien que les périmètres des ports de plaisance, qui relèvent pour leur gestion de Brest Métropole, ne soient pas placés sous le ressort direct du futur schéma de référence portuaire dont il est ici question, leurs espaces, localisés immédiatement aux franges du port de commerce, constituent néanmoins des interfaces et matières à relations essentielles avec lui, nécessairement interrogés à ce titre au cours de l'étude et présents dans ses conclusions. Il s'agit notamment de prendre en compte le fait, que ces deux entités urbaines liées par fonction, soient parfois décrites comme étant insuffisamment reliées dans les faits. Comment par exemple, mieux drainer et diffuser vers la ville et son centre, les flux générés par Océanopolis ?

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Metropole | Prise photographie 2015

Lieu brestois hautement symbolique, le site du château et ses abords incarnent à la fois le berceau originel de la ville et son renouveau contemporain, à l'aube du XXIè siècle

1
2
3
4
5
6
03

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 03

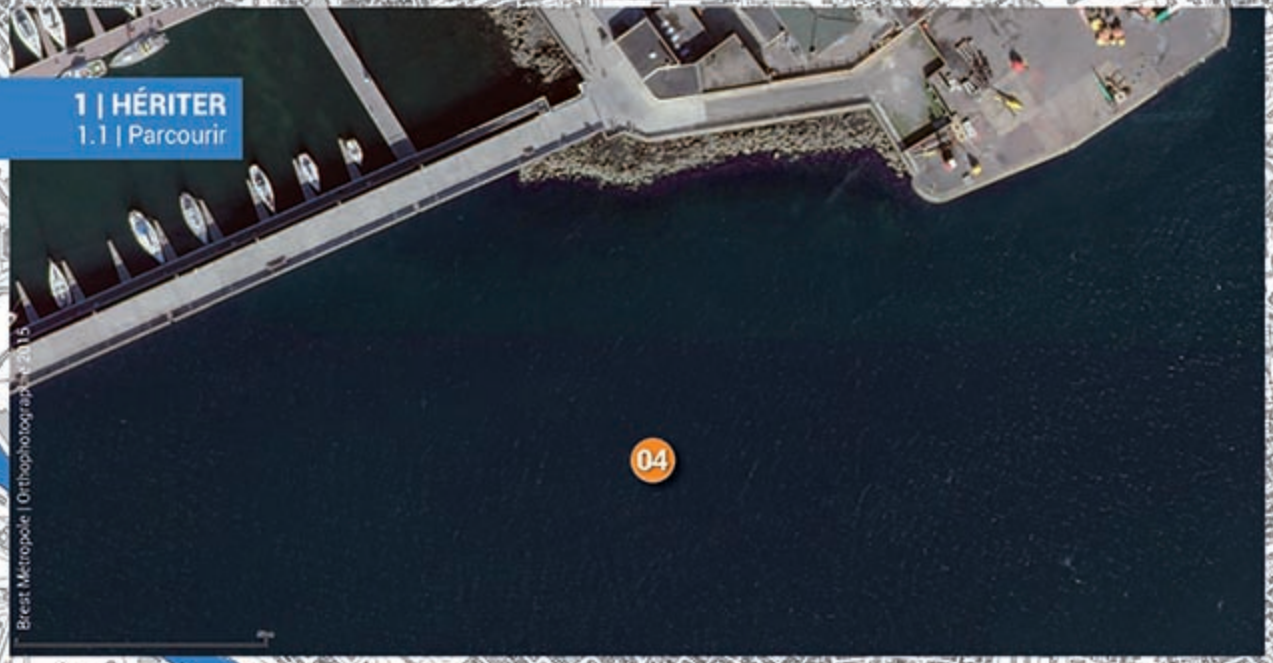
Port de plaisance du Château. Digue Jean-François de La Pérouse

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Renaissance aux sources

Tandis qu'on reconnaît au premier plan de cette prise de vue, la quête caractéristique des mâts de la Recouvrance, on distingue à l'arrière-plan sur la gauche, le Château de Brest, lequel donne son nom au port de plaisance. Lieu brestois éminemment symbolique, le site du château incarne à la fois le berceau originel de la ville et son renouveau, simultanément qu'il figure son visage civil et sa composante militaire. Lointain héritier du castellum romain fondé à cet endroit au troisième siècle après Jésus-Christ, le château de Brest continue d'incarner la vocation fondamentalement portuaire de la ville. Il abrite aujourd'hui la Préfecture maritime, le commandement de la Force océanique stratégique (Forces sous-marines - FOST), et l'un des cinq établissements du Musée national de la Marine.




Point de convergence de toutes les marines, le port de Brest est un espace urbain et socio-économique protéiforme, au sein duquel les bassins historiques continuent d'exercer d'authentiques fonctions portuaires

1

2

3

4

5

6

04

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 04

Passe de l'Ouest

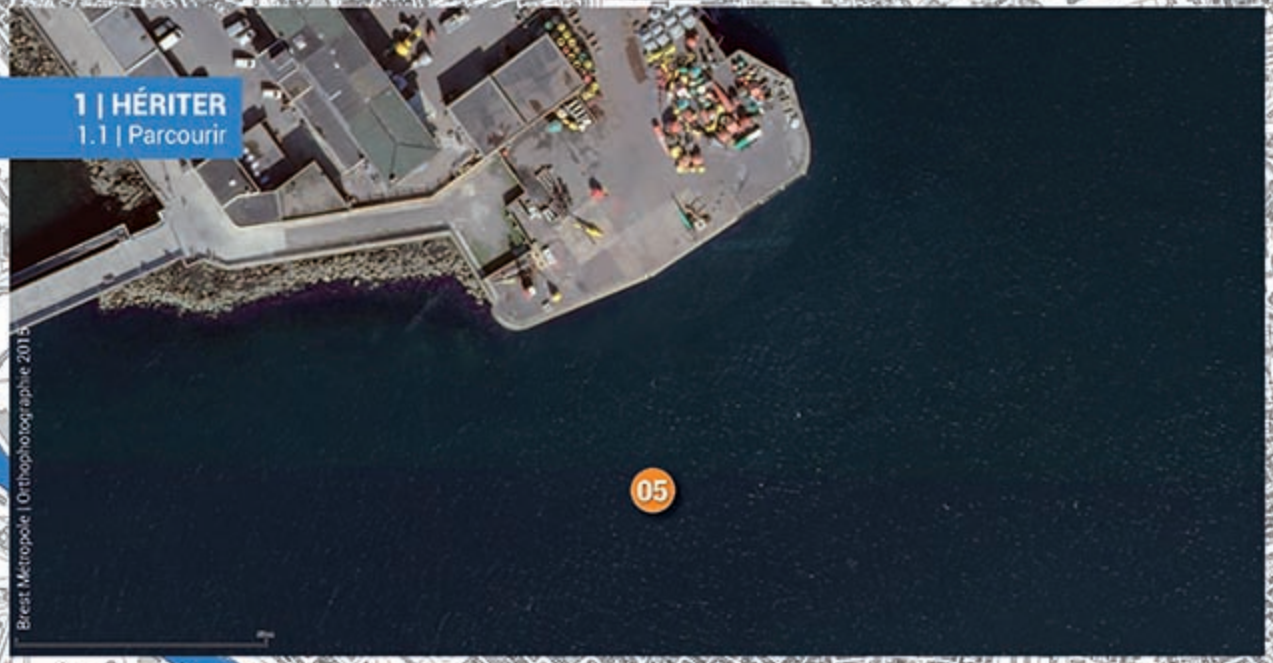
ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Un port protéiforme

Point de confluence de toutes les marines, qu'elles soient civiles ou militaires, le port de Brest est, de fait, remarquablement protéiforme. La diversité des conditions et statuts portuaires en présence (port de commerce, port de pêche, ports de plaisance, port militaire, port industriel et de réparation navale, etc.) légitimerait presque l'emploi du pluriel : « ports de Brest », si n'étaient le terre-plein commun, progressivement constitué, qui sert de support à ces diverses entités (à l'exception de la Marine qui a ses propres espaces), et les transformations qui au fil du temps, les impactent mutuellement. On aperçoit ici l'extrémité de la jetée de l'Ouest et l'amorce de la digue La Pérouse, tandis que se profilent à l'arrière-plan, le quai 5ème Est et une partie des installations du port de commerce, au pied de la falaise du Guelmeur. Les premiers bassins et éperons organisés en peigne, devant le « Quai de la Douane », constituent la partie historique du port, au sein duquel ils continuent d'exercer plusieurs rôles. Ils accueillent le trafic des passagers vers Molène et Ouessant, l'activité de pêche, et les navires de servitudes : remorqueurs, pilotines, embarcations du lamanage, et certains voiliers historiques en utilisation collective. Plus à l'Est, s'étendent les espaces affectés au port de commerce à proprement parler, à la réparation navale ainsi qu'aux autres activités industrielles en relation plus ou moins directe avec le port.






**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

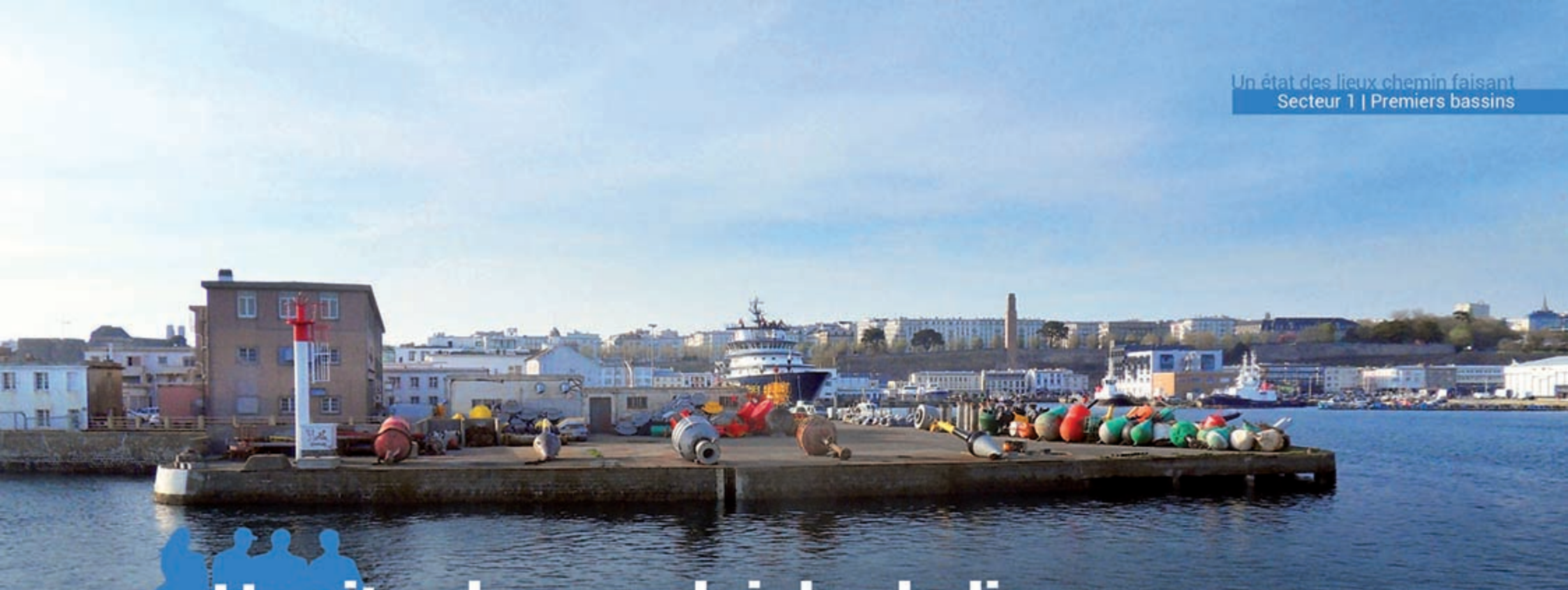
Péninsule urbaine brestoise la plus avancée sur les flots de la rade, l'extrémité de la jetée de l'Ouest est l'objet de convoitises ; elle est aussi le siège des Phares & Balises

1
2
3
4
5
6
05

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 05
Passe de l'Ouest

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

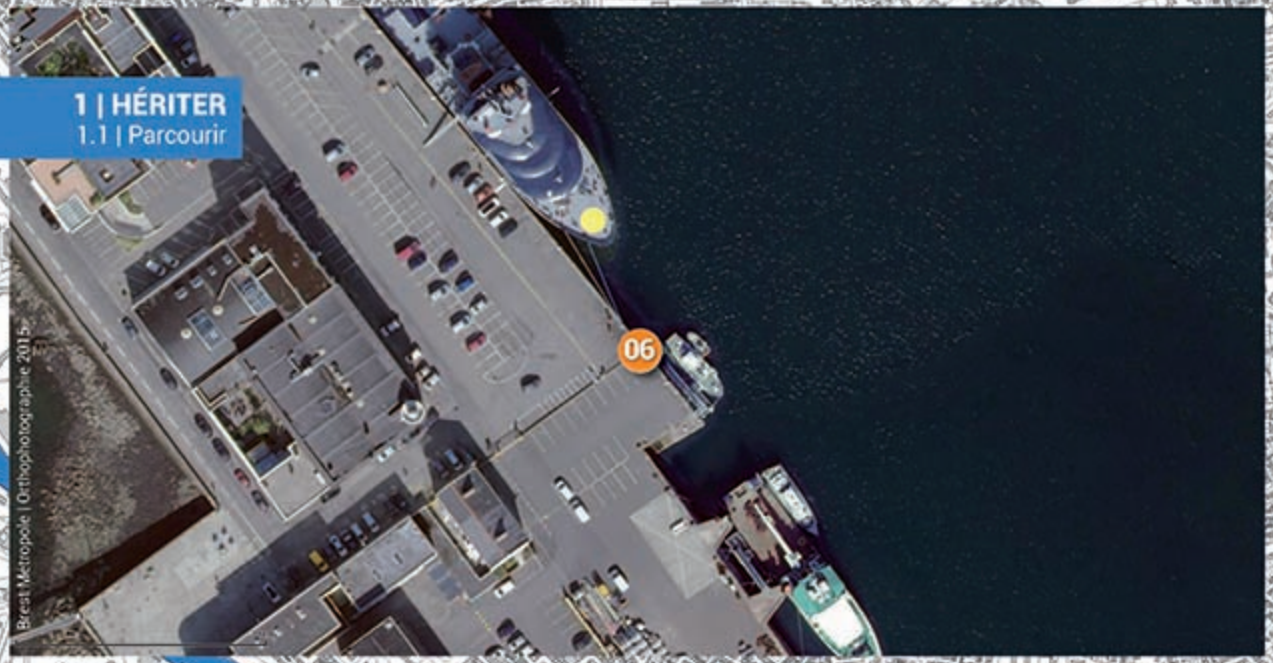


# Un site phare, celui des balises

La jetée de l'Ouest et le quai Malbert constituent le développement urbain brestois le plus « avancé » sur les flots de la rade. De fait, le caractère exceptionnel de son extrémité vaut au site, depuis les premières réflexions en faveur de la valorisation du front de mer, des velléités d'aménagement, désireuses d'en tirer davantage parti, et notamment, de permettre son ouverture au public. Les lieux ne sont cependant pas libres, et ils hébergent des fonctions éminemment maritimes : la Station de Brest des pilotes maritimes, le Centre de Sécurité des Navires (CSN) et la Subdivision brestoise du service des Phares & balises (Direction Interrégionale de la Mer, Nord Atlantique Manche-Ouest), laquelle gère 20% des établissements de signalisation maritime (phares, marques lumineuses et passives) dont le littoral breton est, comme on le sait, particulièrement foisonnant. Les lieux sont organisés pour ces différentes activités, en particulier celles du service des Phares & balises (accostage des navires du service, entreposage, entretien, réparation et fabrication de matériel). Indépendamment de la question de l'occupation actuelle des lieux, le périmètre de l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine de Brest (AVAP), qui comprend les premiers bassins portuaires, prend en compte le caractère de rareté du site et lui reconnaît un statut exceptionnel dans ses prescriptions, intégrant l'éventualité plusieurs fois évoquée, d'une implantation à cet emplacement symbolique, d'un équipement à vocation emblématique pour la métropole brestoise. La programmation de cet équipement n'est pas définie à ce jour. Elle gagnerait cependant à être hybride, en associant sur place, en bonne intelligence, à l'intérieur d'un ensemble immobilier spécialement conçu pour ce faire, plusieurs fonctions, dont celle du service des Phares & balises ; par exemple la création du Port Center brestois (au demeurant, le projet initial pour le Centre National des Phares prévoyait la réalisation de l'antenne brestoise du Musée d'Ouessant à cette extrémité du quai Malbert). La mixité programmatique génère potentiellement des architectures incomparablement plus intéressantes que celles qui se contentent d'être monofonctionnelles, pour peu que cette mixité préside à leur conception. En l'espèce, elle présente en outre l'avantage de satisfaire ces différentes légitimités en présence. En tout état de cause, l'évolution de ce site convoité suppose la réalisation de travaux d'infrastructure, en raison de la stabilité défaillante du quai, laquelle entraîne d'importants désordres structurels sur certains bâtiments.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Chignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Les installations portuaires brestoises sont l'héritage de grands desseins séculaires, concrétisés ou non, et qui se perpétuent aujourd'hui avec la création du polder dédié aux énergies marines renouvelables

1
2
3
4
5
6
06

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 06
Jetée de l'Ouest. Quai du Commandant Malbert

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Sans relâche, projeter le port

Vue des premiers bassins au pied de la ville, depuis le quai du Commandant Malbert, avec au centre, le premier éperon. Sur cette image significative de l'identité urbaine brestoise, se déploient, assises sur le socle des anciennes fortifications, les façades lumineuses caractéristiques de « Brest la blanche ». La lisière du quartier de Siam s'étire en balcon sur les premiers éperons portuaires, ponctuée par la silhouette singulière en « minaret », du monument américain habillé de granit rose. C'est la section du port la plus proche de la ville, constitutive en quelque sorte de sa partie basse. C'est aussi le secteur le plus urbain, ouvert au public et où l'idée de frottement social s'exprime le mieux. Ces bassins « historiques » n'ont pas deux siècles. Il y a cent cinquante ans s'étendait ici, en pied de falaise, la grève de Porstrein (photo en double page 16-17). Le décret impérial du 24 août 1859 allait y créer le port marchand, posant les premiers jalons du port que nous connaissons aujourd'hui. Il s'agissait alors de résoudre la congestion de l'estuaire de Penfeld où cohabitaient activités civiles et militaires, dans un encombrement peu propice à leurs développements réciproques. Le nouveau port, d'une superficie initiale de 59 hectares gagnés sur la rade, entre en service en 1865 avec l'achèvement des trois premiers bassins. Sa construction se poursuit jusqu'en 1879, avec l'aménagement des quatrième et cinquième bassins (le quatrième bassin n'existe plus aujourd'hui). Brest se dote alors d'un nouveau quartier conquis sur l'eau et concrétise des ambitions portuaires déjà anciennes. C'est aussi l'époque du plein essor pour les transatlantiques, et à Brest les projets d'infrastructures dédiées à leur accueil bénéficient déjà d'une certaine antériorité : projets de ports transatlantiques de Pierre-Marie Touboulic en 1819, ou d'Olivier Le Roy de Keraniou en 1857, notamment. Avec les nouvelles installations de Porstrein, Brest devient alors un port d'escale pour le service postal assuré par la Compagnie générale transatlantique sur la ligne Le Havre-New York. La suppression de l'escale en 1875 n'éteint pas pour autant les ambitions transatlantiques qui donnent lieu à d'autres projets d'aménagements, auxquels seront associés les noms de Duchesne, Claude Casimir-Perier ou Georges Milineau. Ces grands desseins ne verront pas le jour, mais ils contribueront à forger l'ambition portuaire et initieront l'ère d'extensions successives, qui tout au long du XXè siècle et jusqu'à aujourd'hui, verra s'étendre progressivement les installations vers l'Est. Ainsi, entre 1963 et 1980, 158 hectares seront aménagés sur l'estran pour constituer la zone industrialo-portuaire, actuellement complétés pour le développement de la filière des énergies marines renouvelables. Quant aux paquebots, ils ont fait leur retour à Brest au tournant du XXè siècle, à la faveur cette fois de l'essor des croisières. Se pose aujourd'hui la question de conforter leur accueil. La boucle est bouclée ?

AD/UP-Brest-Bretagne-La-Cité

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Génie des lieux.
Le quai du Commandant Malbert, est l'un de ces lieux de caractère, où l'anecdotique croise le spectaculaire ; le quotidien rencontre l'exceptionnel. Cet état n'en est pas moins fragile

1
2
3
4
5
6
07

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 07
Jetée de l'Ouest. Quai du Commandant Malbert

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Génie des lieux

Entre deux missions et sauvetages, l'Iroise, remorqueur d'assistance aux navires en danger, venait s'amarrer ici. À son commandement, le capitaine Louis-Marie Malbert, figure populaire du port de commerce, dont le nom en hommage, a été donné à ce quai, auquel Malbert et son équipage auront ramené des centaines de naufragés, sauvés du pire. Aujourd'hui encore, le quai du Commandant Malbert accueille navires de services et de servitude, tel ici l'Abeille Bourbon, descendant ultramoderne de l'Iroise, dont les brestois savent que lorsque sa haute silhouette n'est plus à quai, c'est que du gros temps s'annonce et que le puissant remorqueur se tient prêt, entre chaussée de Sein et rail d'Ouessant, pour conjurer les situations de détresse, potentiellement très fâcheuses aux navires, dans ces parages. Au sol, encastrés dans l'enrobé, les rails témoignent de l'ancienne activité marchande de la jetée, dont le statut a progressivement évolué depuis les années quatre-vingt dix avec l'implantation d'activités tertiaires, de logements, et celle du chantier de charpente navale du Guip. En dépit de cette notable métamorphose, qui a vu succéder aux entrepôts des chais Leduc, des appartements de standing, un authentique esprit des lieux perdure ici, où l'anecdotique croise le spectaculaire, le quotidien rencontre l'exceptionnel. Les promeneurs ne s'y trompent pas, qui viennent volontiers flâner sur ce môle symbolique, à pied ou transportés par leur voiture qu'ils stationnent sur le quai lui-même. Cette alchimie particulière est fragile. Elle relève de « détails », en apparence insignifiants. Elle tient à la vérité des choses, à leur simplicité, à leur l'imperfection aussi. Autant d'éléments que les velléités d'aménagement se doivent de saisir et de prendre en compte, au risque dans le cas contraire, de neutraliser et d'éclipser l'essentiel : l'âme du lieu. Bien aménager, c'est aussi parfois, avoir la sagesse sinon de s'abstenir de le faire, de savoir où s'arrêter.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis




L'ascendance brestoise de la « Sailing Valley » bretonne se manifeste dans ses ports, qu'on leur associe le substantif de « plaisance » ou celui de « records », qu'ils soient du « Moulin-Blanc » ou du « Château »

1
2
3
4
5
6
08

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 08

Jetée de l'Ouest. Rue Aldéric Lecomte

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Jetée Ouest côté plaisance

Vue de la rue Aldéric Lecomte. Le port de plaisance du Château s'adosse à la jetée de l'Ouest. Toutefois l'accostage n'est pas possible contre celle-ci, pas davantage que le long du quai Éric Tabarly, tous deux caractérisés par leur enrochement visible à marée basse. Les études initiales pour la Marina du Château avaient étudié la possibilité de réformer cette situation, conformément aux réflexions antérieures portant sur le front de mer, et visant à ouvrir davantage vers l'Ouest cette jetée principalement tournée à l'Est, côté quai Malbert. Significativement plus exigeante en termes de travaux d'infrastructure, cette option n'a cependant pas été concrétisée. On distingue ici à l'arrière-plan, sous les pins du jardin de l'Académie de Marine, les façades rectangulaires de l'Espace Bernard Giraudeau qui amorcent le quai Éric Tabarly, principale séquence du renouvellement urbain portuaire récent. Les « Docks du Château », pôle de restaurants et d'activités y ont remplacé les anciens garages de la Marine, partiellement restructurés pour ce faire, tandis que l'espace Giraudeau, créé à l'entrée du quai, propose à la location ses salles de réception avec terrasses ouvertes sur les mâtures ordonnées des voiliers et le paysage de la rade. Si le substantif « plaisance » est usuellement associé au port du Château, celui de « records » lui sied également. En témoignent notamment les dix-neuf plaques de bronze marquées des empreintes de mains des navigateurs détenteurs de records, disposées au fil du quai Tabarly. Florence Arthaud, Peter Blake, Franck Cammas, Thomas Coville, Eric Defert, Olivier de Kersauson, Francis Joyon, Philippe Monnet, Marc Pajot, Loïck Peyron, Bernard Stamm, Jean-Luc Van Den Heede, etc. Autant de records établis à Brest, en équipage ou en solitaire, sur monocoques ou multicoques ; Trophée Jules Verne, tours du monde et traversées de l'Atlantique. Toujours plus vite !

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Temple de la belle ouvrage,
modeste par ses dimensions,
considérable par son savoir-faire,
le chantier du Guip est l'un des
hauts lieux du port ; emblématique
de Brest avec la Recouvrance
qu'il a fait naître



Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 09
Jetée de l'Ouest. Quai du Commandant Malbert

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Guip, Belle ouvrage

Haut-lieu du quai Malbert, le chantier naval du Guip est spécialisé dans la restauration et la construction de bateaux en bois. Une équipe de 16 personnes y œuvre sur des yachts classiques et des bateaux du patrimoine pouvant peser jusqu'à 100 tonnes. Le chantier est implanté ici depuis 1991. À l'origine, cette installation, complémentaire à celle de l'anse du Guip sur l'Île-aux-Moines, fait suite à une commande de la Ville de Brest, passée dans la perspective de la première édition du rassemblement des bateaux traditionnels, programmée pour 1992. Il s'agissait alors de reconstruire un aviso de 41 mètres du début du XIXè siècle : la Recouvrance. Emblématique de Brest, la goélette est devenue depuis, son bateau ambassadeur, participant aux grands évènements nautiques, tandis que le chantier du Guip continue d'enchanter par ses activités, citadins, promeneurs et autres connaisseurs, fascinés par ce temple de la belle ouvrage, modeste par ses dimensions, considérable par son savoir-faire. Une compétence illustrée une fois encore, lors des Fêtes maritimes de Brest 2016, avec le rassemblement dans le premier bassin, d'une flottille de bateaux inscrits aux Monuments Historiques. Le Guip sur le quai Malbert, c'est bien sûr l'atelier, mais c'est aussi la plateforme qui lui fait face, sur laquelle stationnent aux côtés des pièces de bois qui seront bientôt travaillées, les prochains navires destinés à une restauration, offrant à hauteur de regard, les courbes élégantes de leurs bordés. Progressivement complété au fil des décennies, l'ensemble immobilier du chantier du Guip a reçu en 2017, une nouvelle extension. Par ailleurs, le fonctionnement de l'entreprise dépend également de l'assiette foncière dont elle dispose aux abords du 5ème Nord et de l'évolution du secteur du cinquième bassin, au travers des projets associés d'aire de petite réparation navale et d'élévateur à bateaux.

ADEUPa Brest- Bretagne | J. de Cignis




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Sur le 1er éperon,
la première et principale question
qui se pose est celle de la création
d'une gare maritime fonctionnelle,
digne de ce nom

1
2
3
4
5
6
10

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 10
Jetée de l'Ouest. Quai du Commandant Malbert

ADEUPa
BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres




# Rationalisation au 1er éperon

Encadréparles1er et2ème bassins,lepremieréperon,propriétédelaRégionBretagne, s'apprête à connaître une évolution significative au travers du double projet de nouvelle gare maritime et d'annexe du Centre national des Phares appelés à s'y installer. En l'état actuel des réflexions, cette section brestoise du Centre national des Phares, complémentaire de l'établissement ouessantin, constituerait en quelque sorte pour ce dernier, une antichambre continentale, invitant à la visite du musée insulaire. À l'instar d'un centre de culture scientifique, technique et industrielle, il reviendrait au site brestois de proposer une approche plus « technique », et d'assurer la conservation des œuvres non exposées à Ouessant. Ces deux projets portant d'une part, sur l'amélioration de la desserte des îles (qui avec la loi NOTRe relève aujourd'hui de la compétence Transports régionale) ; d'autre part sur la promotion du patrimoine des phares remarquablement représenté localement, font l'objet d'une étude de programmation, confiée en 2017 au cabinet Aubry & Guiguet. L'objectif qui lui est assigné est de considérer simultanément, l'ensemble des enjeux en présence et d'examiner l'opportunité le cas échéant, de la création d'un ensemble immobilier unique pour y satisfaire.

Le transfert en septembre 2015 de la criée du port de Brest vers ses nouvelles installations du 3ème éperon a constitué pour cette réflexion un élément déclencheur, posant de fait la question du devenir des locaux originels. Cependant, la nécessité d'une réflexion globale était déjà largement établie, les conditions offertes par la configuration de l'actuelle gare maritime étant réputées insatisfaisantes (que ce soit pour l'accueil des passagers, celui du fret insulaire, ou l'activité des vedettes touristiques*). Enfin, dans le cadre des interrogations quant à l'évolution du 1er éperon, se posent celle de l'accueil d'autres fonctions portuaires requérant une éventuelle relocalisation à court ou moyen terme (Station de Pilotage du Port par exemple), de même que celle du Yacht-Club de la rade de Brest (YCRB) et du Club de plongée (Groupe Manche Atlantique de Plongée) présents sur place.

* [ Désormais uniquement proposées par le Brestoâ, la société Azénor, dont le bateau est ici visible, ayant cessé son activité en 2016. Le navire a été racheté par la Compagnie Finist'Mer, qui opère principalement dans le golfe du Morbihan. ]

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Chigné

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Quai de la Douane, certains constats déjà anciens perdurent : statut confus de l'espace public, omniprésence du stationnement, usages inappropriés des quais



Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 11

Rue Albert Rolland

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Dénouement quai de la Douane

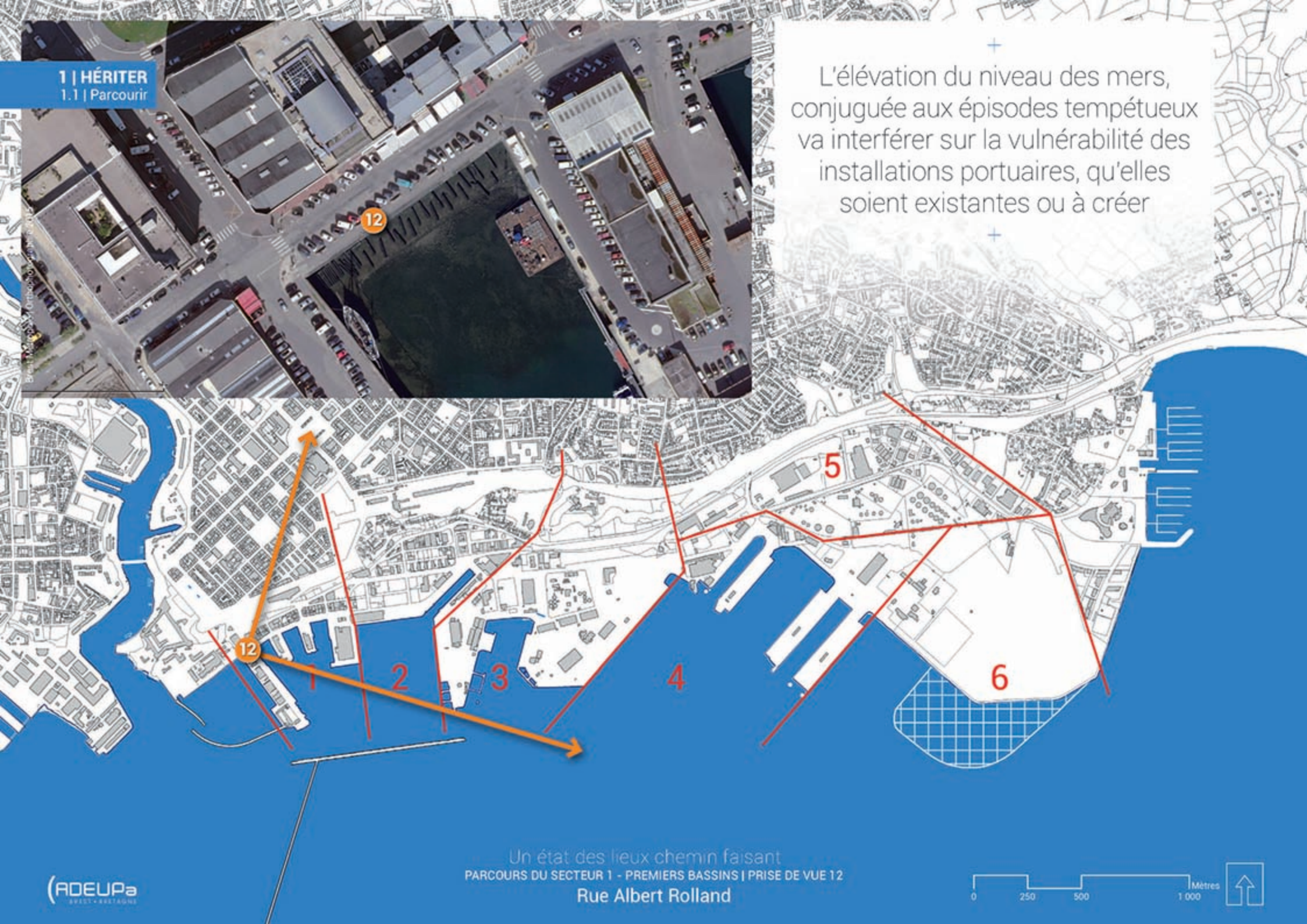
Vue de l'intersection entre les quais de la Douane et du Commandant Malbert. Ce croisement marque la jonction entre deux séquences distinctes, d'une part, à l'Est, celle du quai de la Douane, bordant les premiers bassins ; d'autre part, à l'Ouest, celle du quai Éric Tabarly en bordure de la Marina du Château. L'aménagement du quai Tabarly est récent. Il coïncide avec la création du port de plaisance. Son inauguration en 2013 a été complétée depuis par celle de l'emblématique promenade des records et ses plaques de bronze, en l'honneur des navigateurs d'exception qui incarnent la dimension course au large du port de Brest. En revanche, les aménagements du quai de la Douane, partiellement établis sur la base du « Cahier des charges des espaces publics du port de commerce » élaboré par Jacqueline Osty et François Grether en 1998 (prolongé par l'étude Faubourg 234/ Sareco en 2009), commencent à dater. Ils n'ont surtout, de surcroît, jamais été pleinement réalisés. Ainsi, certains constats anciens perdurent : statuts confus des espaces, omniprésence du stationnement, évolution inappropriée de l'usage des quais. La pleine réalisation du projet d'aménagement du quai de la Douane nécessitait cependant la réalisation de quelques préalables (la modification du plan de circulation, le réaménagement de la rue Jean-Marie Le Bris et celui de l'aire du parc à chaînes), afin d'alléger les quais tant en termes de trafic que de stationnements. Ces conditions prérequises étant à présent remplies, la question de la requalification du quai de la Douane est désormais concrètement envisageable. L'enjeu de requalification des quais, et de rationalisation de leurs usages, en privilégiant les fonctions maritimes, ne date pas d'hier. Il était déjà à l'ordre du jour des réflexions portant sur le front de mer, au début des années 1990, par ailleurs, anticipatrices du premier Schéma de référence portuaire. Ce feuilleton témoigne du temps qu'exige communément l'aménagement urbain, à plus forte raison, lorsqu'il est soumis à l'interférence de logiques d'acteurs multiples. Entre-temps, la capitainerie a déménagé, remplacée par l'Agence des Aires Marines Protégées puis par l'Agence Française pour la Biodiversité ; la criée a été transférée plus loin ; les immeubles « Frégate » et « Caravelle » désaffectés se cherchent un nouveau souffle, tandis que le Fourneau s'apprête à quitter le plateau portuaire pour celui des Capucins.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




L'élévation du niveau des mers, conjuguée aux épisodes tempétueux va interférer sur la vulnérabilité des installations portuaires, qu'elles soient existantes ou à créer




Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 12
Rue Albert Rolland

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Acqua alta aléa*

Vue du quai du Commandant Malbert depuis celui de la Douane par un coefficient de marée de 110. L'eau n'est plus qu'à quelques centimètres de la surface du quai (avec un marnage de 7,32 mètres, lors des marées extraordinaires de vive-eau d'équinoxe, le coefficient de marée maximal est de 120). À Brest comme sur d'autres littoraux, le niveau des marées est doublement déterminé. Il dépend d'une part, de facteurs parfaitement prévisibles : les conditions astronomiques, liées au mouvement des astres, en particulier celui de la Lune ; d'autre part, de données climatiques aléatoires : les contingences météorologiques (direction et intensité des vents, pression atmosphérique, tempêtes et précipitations, etc.). La survenue d'un phénomène de submersion marine résulte souvent de la conjonction malencontreuse de ces deux types de conditions, chacune en situation exceptionnelle : une marée haute à fort coefficient, conjuguée à une surcote marine provoquée par une vive tempête, un fort vent de mer, une puissante dépression terrestre, etc. À l'avenir, compte tenu des conséquences du changement climatique sur l'élévation progressive du niveau de la mer, le risque de submersion marine va s'intensifier. Dans le cinquième et dernier rapport en date du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), la hausse est évaluée selon les scénarios, entre 29 et 98 centimètres d'ici à 2100. À Brest, en l'état actuel, le risque de submersion marine ne fait pas l'objet d'un plan spécifique du type « Plan de prévention des risques littoraux ». La question de l'aléa submersion marine est traitée à l'intérieur du PLU facteur 4, qui intègre la cartographie des zones basses littorales exposées au risque, telle que révisée par l'État en novembre 2013. La cartographie distingue sur le port, trois types de zones. Une zone d'aléa liée au changement climatique (côte d'inondation comprise entre 0 et 40 centimètres), une zone d'aléa moyen (côte d'inondation comprise entre 0 et 1 mètre), et une zone d'aléa fort (côte d'inondation supérieure à 1 mètre). À ce jour, en l'état des données croisées, issues du modèle numérique de terrain (MNT), du Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM) et du Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF), la zone d'aléa fort, qui interdit notamment la construction de bâtiments d'habitation ou d'hébergement, couvre sur le port une superficie anecdotique, tandis que la zone d'aléa moyen, qui proscrit la création d'établissements sensibles recevant du public (écoles, maisons de retraite), concerne essentiellement les abords des premiers bassins. Bien que l'impact de l'élévation du niveau des mers soit encore mal appréhendé, nul ne peut plus ignorer que ce phénomène va interférer avec la vulnérabilité des territoires côtiers, en particulier celle des installations portuaires, qu'il va falloir adapter en conséquence.

* [ Acqua alta est l'expression qui désigne à Venise les épisodes périodiques de pics de marée, qui provoquent l'inondation d'une partie de la cité lacustre, en particulier la place San-Marco et ses abords. ]

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




La reconstruction envisagée de l'îlot du « Tex Mex » doit tenir simultanément compte, de sa situation remarquable de rotule urbaine, et de la qualité brute de l'environnement portuaire en présence

1
2
3
4
5
6
13

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 13

Premier éperon. Quai 1er Est

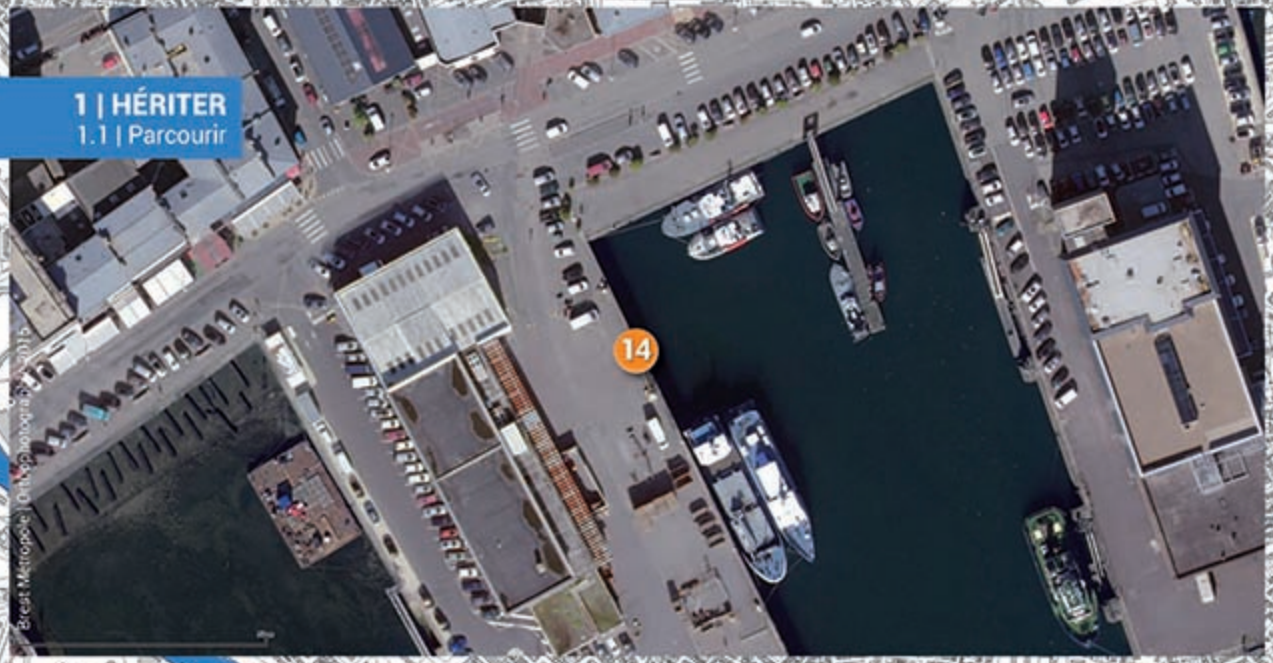
ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Tex Mex, pivot des docks

À l'amorce de la jetée de l'Ouest (Quai Malbert), l'îlot dit du « Tex Mex », en référence au restaurant qui occupe partiellement l'ensemble immobilier, présente la particularité d'être une enclave privée à l'intérieur du domaine public maritime (de même que les îlots résidentiels et de bureaux de « La Vigie » et du « Neptune » sur le même quai). Intercalé entre le petit bâtiment des Affaires Maritimes et l'immeuble du Service Historique de la Défense, cet îlot du « Tex Mex » se singularise par la variété de sa destination actuelle, que reflète le caractère composite de ses façades, appliquées sur une volumétrie d'entrepôts ordinaires. Ce site est destiné à connaître une évolution notable à brève échéance. Bien qu'à ce jour sans suite, plusieurs projets immobiliers ont en effet été esquissés sur cette assiette foncière particulièrement bien exposée, placée en situation de pivot, à l'articulation entre les premiers bassins et le port de plaisance du Château. Ainsi, la société de promotion immobilière Résideva dévoilait en 2015, son projet pour la création à cet endroit, d'un hôtel 5 étoiles, catégorie hôtelière à ce jour absente à Brest. L'établissement, d'une capacité de 100 chambres, agrémentées d'un restaurant panoramique, d'une piscine et d'un spa, intégrait également un parking en sous-œuvre. Mais ce projet, dont le montant d'investissement annoncé, avoisinait les 50 millions d'euros, a finalement été abandonné. Indépendamment des motifs particuliers à l'origine de cet abandon, celui-ci témoigne quoi qu'il en soit, de la difficulté de l'exercice qui consiste à imaginer et à concevoir sur ce site singulier, un programme et un ouvrage architectural parfaitement insérés et conformes à l'esprit portuaire « brut » qui caractérise les lieux. Pour autant, les plus beaux projets sont fréquemment le produit des contraintes les plus fortes, dès lors qu'ils s'y appuyent et s'en nourrissent. Parmi celles-ci, il en est une, ici non négligeable, qui consiste au travers de cette reconstruction de l'îlot du « Tex Mex », à assurer une meilleure continuité entre l'espace des premiers bassins et celui du port de plaisance du Château, autrement dit, entre les quais de la Douane et Éric Tabarly, l'un et l'autre aujourd'hui, trop compartimentés.

AUDUP Brest-Bretagne | J.-de-Crignis




Au-delà du manque de postes à quai, parfois évoqué pour les premiers bassins, en particulier pour l'accueil de la fonction « services », se pose la question de la rationalisation des activités qu'accueillent les éperons

1
2
3
4
5
6
14

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 14

Premier éperon. Quai 2ème Ouest

ADEUPa

0 250 500 Mètres 1 000



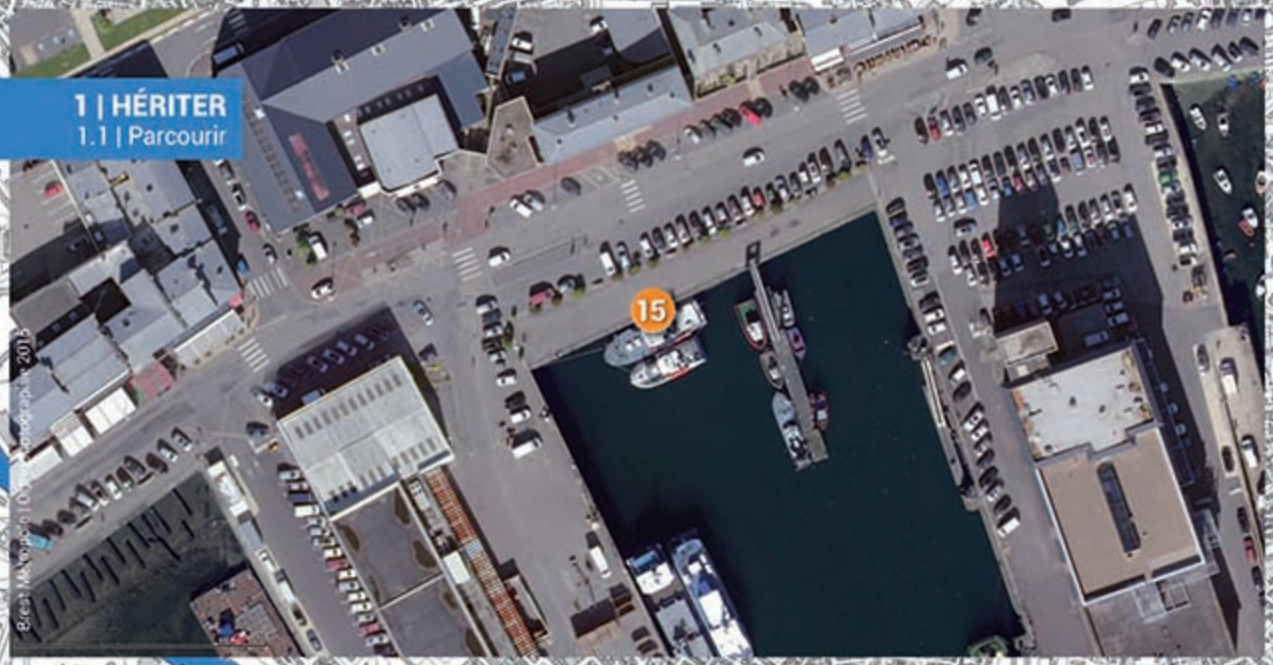

# Services compris

Vue du deuxième bassin et du patrouilleur garde-côtes Kermorvan accosté devant l'immeuble « Grand Large »*. Comme les bassins n°1 et 3 qui l'encadrent, le deuxième bassin n'est plus compatible avec les activités commerciales. Il contribue aujourd'hui à la fonction « port de service », et accueille entre autres les navires de servitudes, celui des Douanes, que l'on voit ici, les bateaux destinés aux trafics de passagers et de fret à destination des îles du Ponant (Penn Ar Bed), ainsi que le stationnement de navires de travail (Thomas services, anciennement Iroise Mer) et de remorqueurs (Boluda France). Depuis le déplacement de la criée en 2015, le déchargement des bateaux de pêche n'a plus lieu au deuxième bassin, où demeure cependant un manque de place, sur le ponton de servitude notamment, souligné par l'étude d'optimisation des premiers bassins, confiée par la région Bretagne à Egis en 2015 (À l'exception de la criée, les bassins n°1 à 3 ne sont pas concédés et sont directement gérés par la Région). De façon générale s'agissant des premiers bassins, au-delà du manque récurrent de postes à quai pour l'accueil notamment, de navires de travail, de grands bateaux du patrimoine (tels l'Hermione), ou de voiliers de passage, se pose la question de la rationalisation des activités que reçoivent les terre-pleins.

* [ L'immeuble « Grand Large » à vocation originelle d'entrepôt, a été reconverti en bureaux en 1987. Il est particulièrement représentatif de l'évolution urbaine de la partie la plus ancienne du port, progressivement ouverte à l'accueil de fonctions non portuaires, en remplacement de ses friches, y compris sur les éperons eux-mêmes. L'idée originelle que le « Grand Large » puisse accueillir un regroupement des services portuaires est finalement restée sans lendemain, remise en cause par l'attachement à leurs autonomies respectives des parties concernées. L'édifice abrite aujourd'hui à l'intérieur de cellules de 23 à 755m², une vingtaine de sociétés, parmi lesquelles Publicis Activ (marketing, communication), CGI France (services informatiques), Izimmo (conseil en immobilier de placement), ou encore, Le Roi de Bretagne (commerce de détail), etc. ]

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Par la reconstruction de la gare maritime, outre la satisfaction d'attendus d'ordre fonctionnels, c'est de la symbolique de l'une des entrées de Brest qu'il est question : la porte océanique

1
2
3
4
5
6
15

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 15

Quai de la Douane. Quai 2ème Nord

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000




# Gare maritime à l'horizon

Implantée sur le 1er éperon, la gare maritime permet le transit de 40.000 passagers annuels en moyenne, ainsi que d'environ 10.000 tonnes de marchandises vers les îles de Molène et Ouessant. Pour ce faire, la flotte du Conseil départemental met en œuvre la vedette rapide de transport de passagers André Colin, le navire de charge Molenez et le navire mixte Fromveur II. L'activité est assurée sous la forme d'une délégation de service public par la compagnie maritime Penn-ar-Bed, dont le siège est implanté sur place (Keolis Maritime). Depuis janvier 2017, l'autorité délégante, chargée d'assurer la continuité territoriale avec les îles habitées, est la Région Bretagne. Outre la desserte des îles du Ponant, le 1er éperon est aussi l'un des lieux d'embarquement de la vedette du Brestoâ, qui dispose d'un ponton flottant au 1er Ouest et d'un préfabriqué à vocation de billetterie, en bord à quai (la compagnie Azénor qui exploitait à partir du même quai un navire-restaurant, n'existe plus). Enfin, les liaisons régulières envisagées avec la presqu'île de Crozon (transrade civil) pourraient s'effectuer depuis cet éperon. Les infrastructures de la gare maritime datent des années 1950. Obsolètes et inadaptées, elles nécessitent d'être repensées, afin notamment, de mieux correspondre aux différentes composantes de transports en présence (desserte des îles, projet de transrade intégré à la DSP Transport collectif, et promenades nautiques). Par ailleurs, l'hypothèse que la gare maritime puisse également servir en saison, à l'accueil des croisiéristes a été envisagée. Cette hypothèse exigerait cependant le transfert de la gare maritime là où s'effectuerait à terme, l'accueil de paquebots de croisière, en tenant compte de l'objectif d'une relation la plus directe possible avec le centre-ville. Plus exigeante en termes d'aménagements, cette option en faveur d'une gare maritime commune, nécessiterait la conception d'un ensemble immobilier apte à traiter des flux de natures diverses, à l'instar de la plupart des terminaux qu'ils soient maritimes ou aériens.

AUDIP - Brest - Bretagne - J.-L. de Cagny

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Le croisement du quai de la Douane et de la rue Blaveau, face au « Grand Large », fonctionne comme une centralité spécifique, celle du quartier que les brestois appellent communément « le port »

1
2
3
4
5
6
16

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 16

Quai de la Douane. Intersection rue Blaveau

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

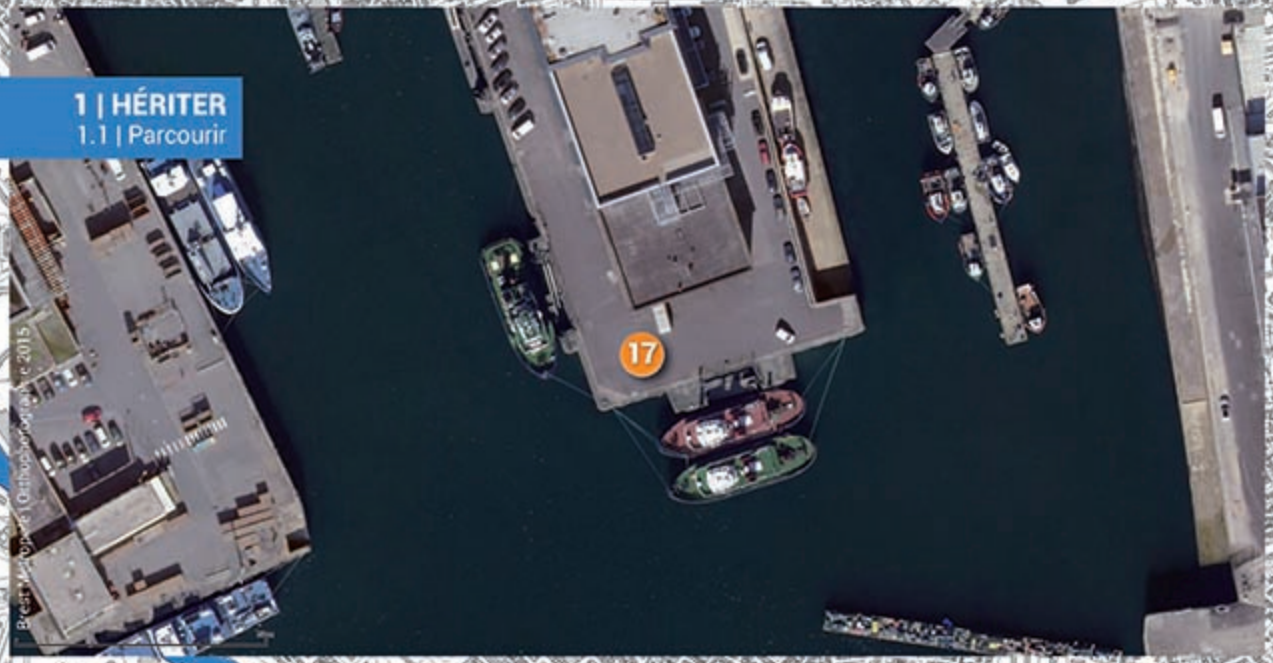



# Blaveau-Grand Large : Centralité portuaire

L'intersection de la rue Blaveau et du quai de la Douane forme avec l'esplanade du Grand Large, un espace central pour les premiers bassins. Il y a autour de ce point de ralliement du quartier, prosaïquement désigné par « le port », une forme de centralité spécifique. Coupé du centre-ville par le relief, ce quartier du port s'organise autour des trois premiers bassins. Il comprend comme on la vu, sur sa frange occidentale, la « Marina du Château » et s'étiole assez rapidement à l'Est avec les friches, aux abords de la rue des Colonies, puis les clôtures qui délimitent les espaces portuaires réservés. C'est le secteur où la relation ville-port est la plus manifeste, celui où le public peut accéder aux quais, approcher les navires, côtoyer la mer. C'est aussi le lieu où les fonctions sont les plus diverses, maritimes et portuaires bien sûr, mais aussi authentiquement urbaines, traduites par des logements, des équipements, des services et toutes sortes d'activités qui n'ont rien de spécialement portuaires ; un lieu où s'exerce le brassage social et pour lequel, les « Jeudis du Port » chaque été, constituent une sorte de couronnement convivial et festif. Ramassé en un périmètre irrégulier, en contrebas du seuil massif des fortifications, ce « quartier du port » prend son origine avec la création des bassins du XIXè siècle. Ils en découpent les contours et constituent aujourd'hui à l'intérieur de la ville une destination, celle de l'animation que génèrent les allées et venues d'embarcations les plus diverses et de ceux qui s'y affairent. À l'Est, le bassin n°5 marque la séparation progressive entre ces éperons historiques, accessibles au public, et le port de commerce proprement dit, auquel les barrières interdisent l'accès et dont les activités ne s'apprécient plus qu'à distance. La « ville basse » se prolonge timidement au Nord, en direction de la gare et schématiquement, aux alentours de la rue Jurien de la Gravière. Mais dans ce secteur, la forme urbaine change de registre, mêlant aux vestiges d'anciens îlots éventrés, une ponctuation d'immeubles tertiaires sériels et surtout, souffre d'une manière d'indécision, liée à son inachèvement.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Opposer par principe « urbain » et « portuaire » n'a pas de sens. Le port peut l'être authentiquement, remplissant certaines fonctions portuaires, tout en étant urbain et parfaitement intégré à la ville

1
2
3
4
5
6
17

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 17
Deuxième éperon. Quai 2ème Est

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



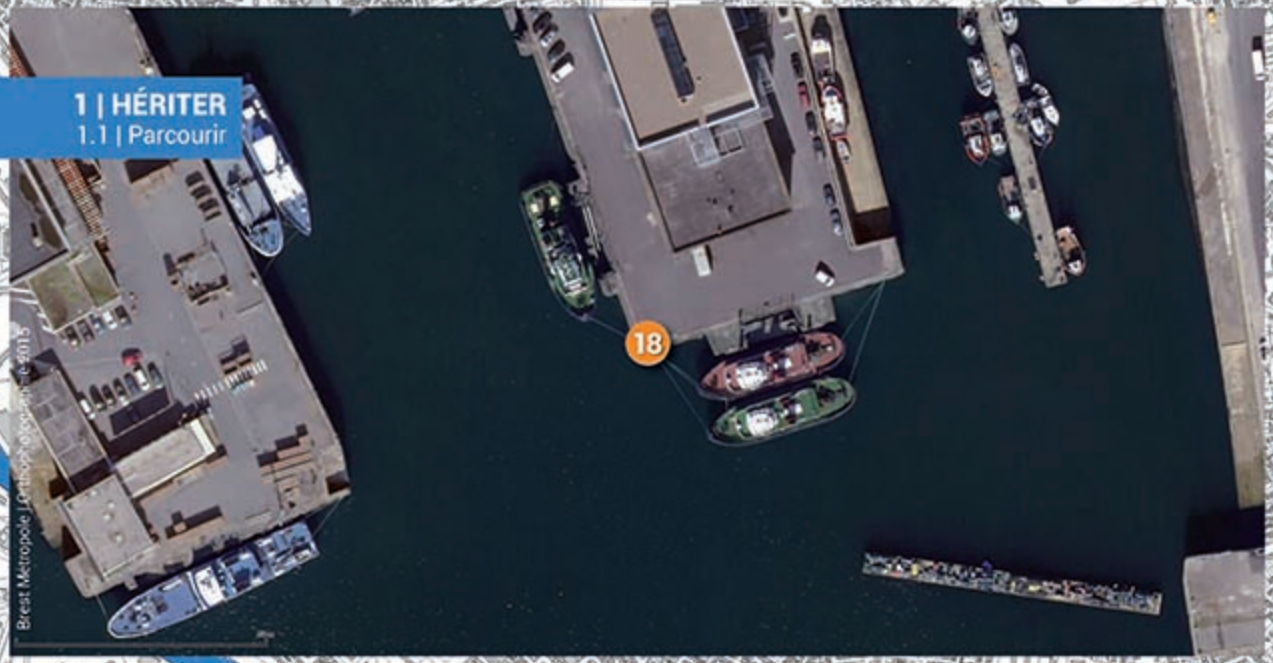
# Urbain ou portuaire ? Les deux mon capitaine

Nous sommes ici sur le deuxième éperon, aux abords de l'immeuble tertiaire « Grand Large », qui dialogue à distance avec le monument aux Américains, dressé sur le bastion du cours Dajot. On distingue au second plan, l'immeuble à attique de l'ancienne capitainerie du port de Brest, face au deuxième bassin, qui accueille aujourd'hui, l'un des trois pôles de l'Agence française pour la biodiversité*. L'espace mêle ici étroitement, des fonctions urbaines aux activités portuaires (accostage de navires de servitudes sur ce quai notamment). Définir avec précision ce que l'on qualifie « d'urbain » ou de « portuaire » était l'un des enjeux centraux des premières réflexions sur le front de mer, préalables à l'élaboration du schéma de référence portuaire de 1994. À l'époque, sur ce deuxième éperon, l'ancien entrepôt désaffecté, venait d'être reconverti en bureaux, et son fronton estampillé « Grand Large ». Cette transformation d'usage radicale manifestait la volonté de ne plus considérer le port comme un secteur autonome, pour l'englober davantage à la ville ; une aspiration alors encouragée par la multiplication des friches sur ce secteur historique du « port Napoléon ». Dans un contexte de mutation à la fois portuaire et économique, le geste avait valeur de symbole. Faire la distinction entre ce qui relève des fonctions portuaires ou urbaines et leur légitimité à occuper l'espace portuaire, demeure aujourd'hui encore, une nécessité, au risque d'une part, de contrarier des activités maritimes exigeant par nature, bords à quais, terre-pleins et infrastructures liées ; sous peine d'autre part, d'engendrer des situations conflictuelles d'usages et de voisinage. Pour autant, opposer par principe « urbain » et « portuaire » sans raisonner en termes d'activités n'a pas de sens. Depuis longtemps, le zonage d'inspiration fonctionnaliste s'est chargé de traiter les activités portuaires lourdes ou dangereuses, encouragé par la tendance au gigantisme du transport maritime, l'hypertrophie consécutive des installations portuaires et les clôtures imposées par les obligations de contrôle. Pour toutes les autres activités et fonctions, le port peut l'être authentiquement, tout en étant urbain et parfaitement lié à la ville. C'est là son attrait.

* [ L'AFB résulte de la fusion de six organismes et services existants dont l'Agence des aires marines protégées, créée et installée en 2006 sur le quai de la Douane. ]

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Sur le terre-plein comme sur l'eau, le mélange des genres caractérise la jetée de l'Ouest, tout comme la duplicité de son visage : animé côté quai du Commandant Malbert, assoupi côté rue Lecomte

1
2
3
4
5
6
18

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 18
Deuxième éperon. Quai Sud

ADEUPa BREST+BRETAGNE

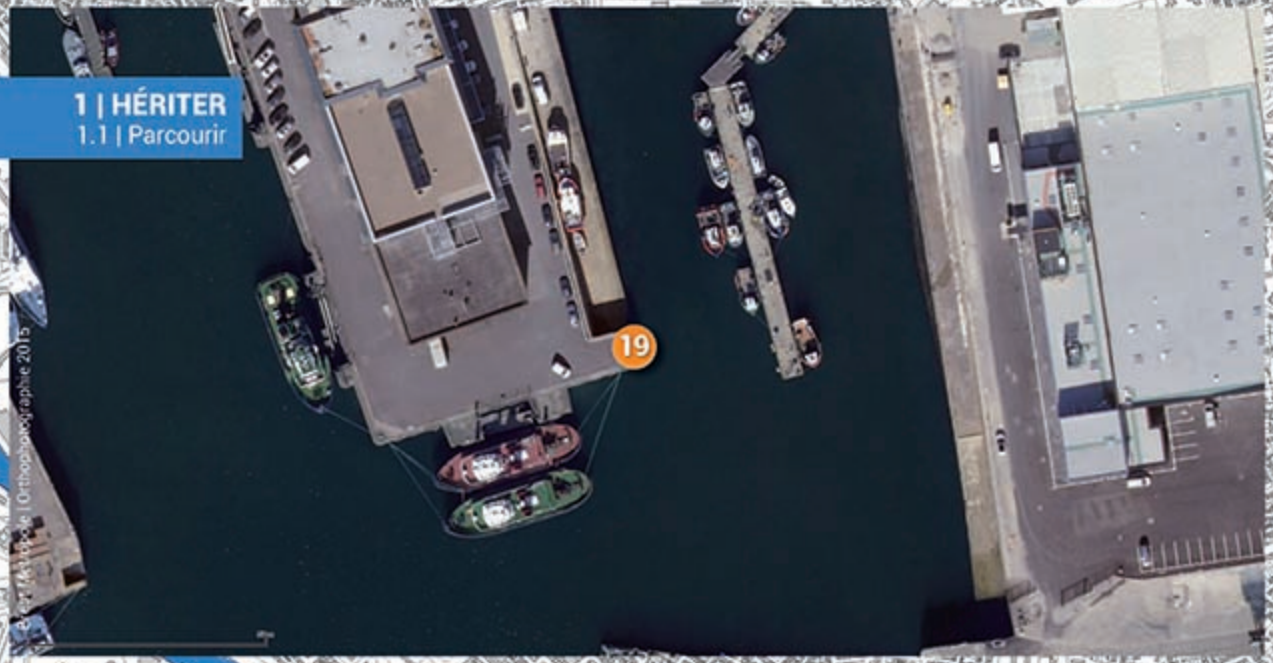
0 250 500 Mètres 1 000

# Jetée mixte, recto verso

Vue de la jetée de l'Ouest et du quai Malbert depuis deuxième éperon. Péninsule urbaine longiligne, la jetée de l'Ouest s'avance sur les flots de la rade, et avec elle, le chapelet architectural disparate qui concourt à son charme. Ici, la ville rencontre la mer. Dernier « filtre » avant la pleine étendue de la rade, les digues du Sud et de l'Ouest (en bordure gauche de la photo), la protègent ainsi que les premiers bassins, des trop fortes agitations. Dans les années 1990, les réflexions pour le front de mer proposaient déjà, que ces digues puissent être accessibles aux piétons, au moyen par exemple, d'une passerelle escamotable légère, et constituer ainsi, une promenade exceptionnelle entre le panorama de la rade d'un côté et celui de « Brest la blanche » de l'autre. La concrétisation de cette idée apparaît d'autant plus pertinente aujourd'hui, qu'entre temps l'accès public au rivage s'est considérablement réduit, par la fermeture des espaces portuaires, ce que n'avaient pas prévu les réflexions d'aménagement du littoral et le schéma de portuaire de 1994. La jetée de l'Ouest se caractérise par sa cohabitation de fonctions, à quai comme sur l'eau : Subdivision des Phares & Balises, bureaux, chantier de charpente navale, siège des Affaires Maritimes, commerces et restaurants installés dans d'anciens entrepôts, immeuble d'appartements (la réalisation en 1998 de logements sur la jetée, non programmée par le schéma de référence portuaire, est la conséquence d'une enclave privée à l'intérieur du domaine public maritime). Sur l'eau, la jetée accueille sur son linéaire Est, des navires de services, ainsi que des bateaux du patrimoine. Elle est aussi, à l'occasion, le support d'évènements (C'est ici que fut accueillie dans une belle effervescence, la réplique de l'Hermione, frégate de 26 canons du XVIIIè siècle, connue pour avoir acheminé le marquis de La Fayette aux États-Unis). Bolides des mers, kevlar laqué, profilés jusqu'à l'accastillage, viennent également régulièrement s'y amarrer, auréolés d'un ultime record, ou fébriles en attente d'une nouvelle performance. En revanche, l'accostage n'est pas possible à l'Ouest, côté port de plaisance, en raison de l'absence de souille. La jetée présente sur ce flanc occidental, son versant calme et une atmosphère ici ou là surannée, aux abords de façades « arrières » à l'esthétique brute.



**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Le quartier maritime de Brest est aujourd'hui doté d'une criée moderne aux capacités notoirement accrues, apte à centraliser l'ensemble des débarquements

1
2
3
4
5
6
19

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 19
Deuxième éperon. Cale des pêcheurs

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

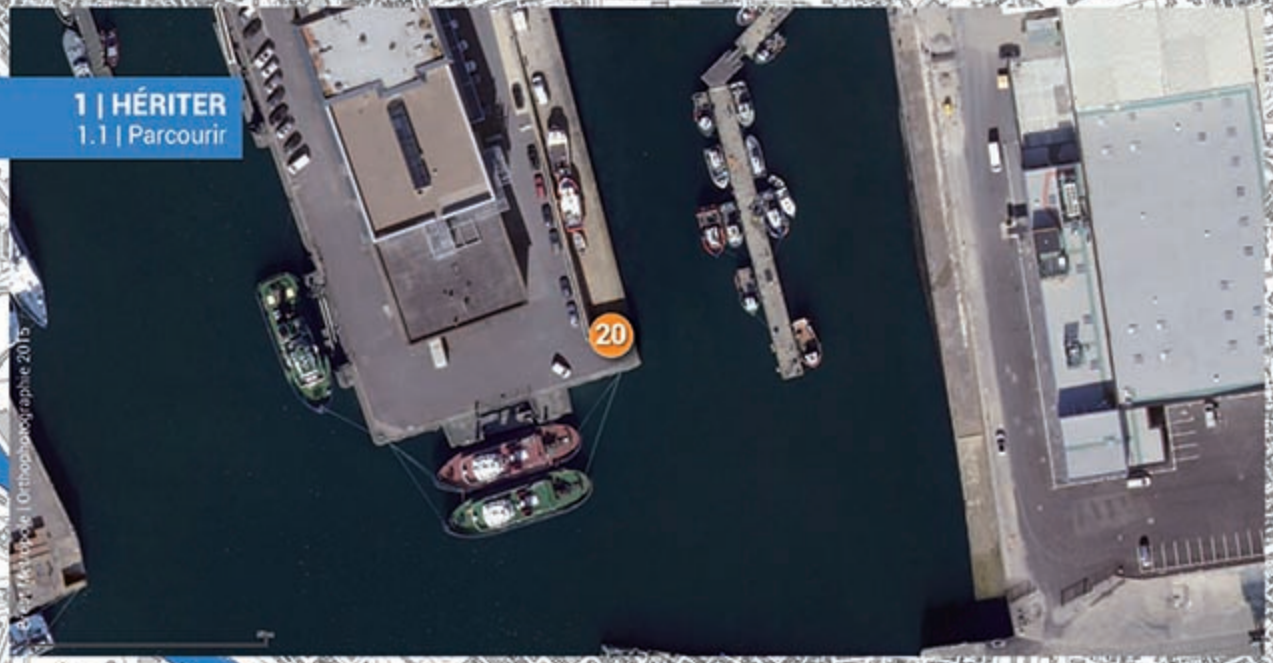



# Criée dernier cri

La nouvelle Criée a été mise en fonction en 2015. Son exploitation est confiée par la Région à une société d'exploitation associant Chambre de commerce et professionnels de la pêche. Implantée sur le 3ème éperon, elle a bénéficié d'un peu plus de cinq millions d'euros d'investissements, en remplacement partiel des anciens Entrepôts frigorifiques brestois, peu à peu désaffectés, corrélativement au développement de la conteneurisation. L'ancienne criée, installée sur le 1er éperon, et qui datait de 1992, ne répondait plus aux normes et sa capacité de traitement, limitée à 1.600 tonnes de marchandises annuelles, devenait insuffisante. Les nouvelles installations sont dimensionnées pour l'accueil de plus de 120 bateaux. Avec une surface de travail de 2.900m² (contre 1.200m² auparavant), elles permettent un traitement annuel de 2.500 tonnes de poissons et crustacés. La flottille actuelle se compose de 40 fileyeurs et 30 coquilliers en saison hivernale, soit un effectif d'environ 150 marins. Parmi les espèces débarquées, la lotte est majoritaire (400 à 600 tonnes annuelles), puis le lieu jaune (100 tonnes), la raie, des squales, le rouget et le turbo barbu. Chaque année, ce sont également 300 tonnes de coquillages (coquilles Saint-Jacques, praires, pétoncles noires et huitres pour la plupart) qui sont traitées, ainsi que 200 à 300 tonnes de crustacés. En 2016, 125 producteurs (originaires du Conquet, de l'Aberwrac'h, de la rade de Brest, des Côtes d'Armor, des îles Molène et Ouessant) y ont vendu leurs produits, pour un poids de 1.722 tonnes et un chiffres d'affaires de 8.33 millions d'euros. 90 % des achats sont réalisés à distance via internet. Avec ce transfert de la criée, l'accès au quai 3ème Est, a été privatisé, désormais sécurisé derrière une clôture et réservé aux professionnels de la pêche. En outre, une légère extension de l'éperon est également prévue (non encore réalisée). Par ailleurs, ce transfert devrait faciliter le projet actuel d'amélioration des conditions d'accueil de la gare maritime, à l'étroit sur le 1er éperon.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Photographie | Orthophotographie 2015

L'activité pêche représente à Brest plus de 1.700 tonnes annuelles de produits de la mer, caractérisées par une valeur ajoutée supérieure à celle enregistrée dans les grands ports de pêche voisins

1
2
3
4
5
6
20

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 20
Deuxième éperon. Cale des pêcheurs

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# 3ème bassin, vocation pêche

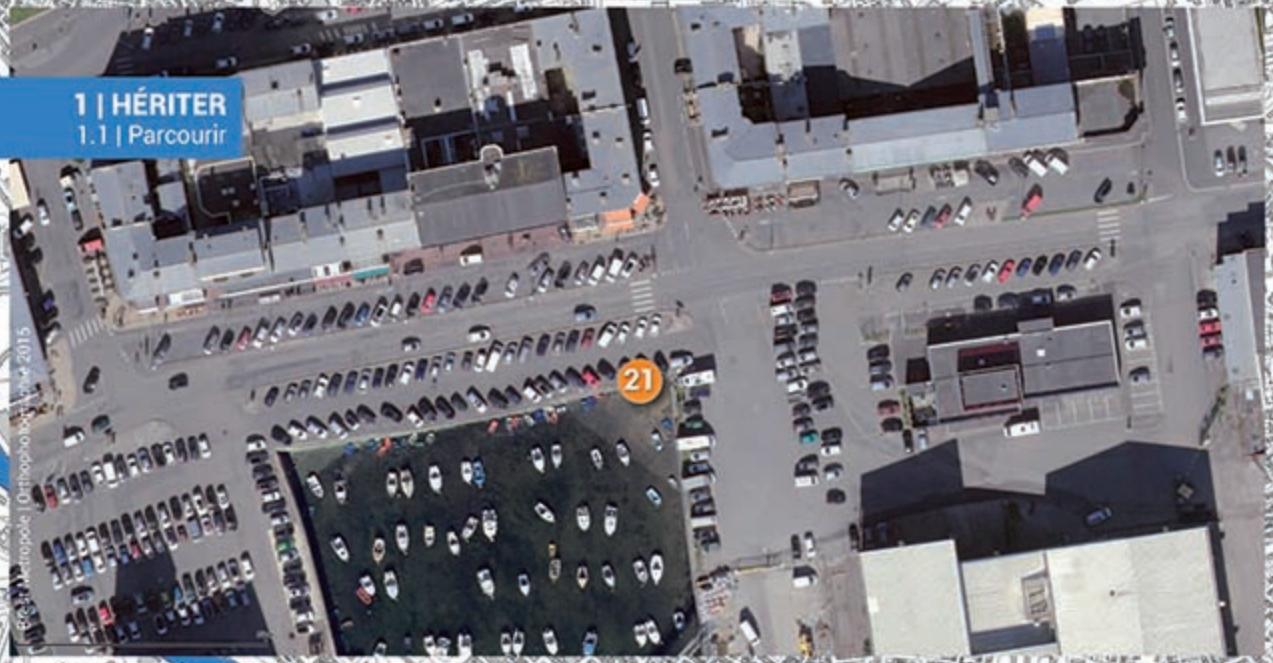
Le troisième bassin, parfois considéré comme le plus pittoresque, est réservé à l'activité pêche, laquelle fait l'objet d'une concession à la CCIMBO, reconduite par la Région Bretagne en 2015, pour une durée de quinze ans. En outre, aux côtés des bateaux de pêche professionnels, ce bassin accueille également la flottille des pêcheurs plaisanciers. À Brest, la pêche professionnelle embarquée reste diversifiée : fileyeurs, dragueurs, caseyeurs, ligneurs-palangriers, goémoniers, bolincheurs, etc. Néanmoins, la présence d'espèces nobles telles que le bar ou le lieu jaune, séduites par les conditions hydrodynamiques offertes par la mer d'Iroise, contribue ici à l'importance des métiers de l'hameçon et du filet. Parallèlement, le métier de la drague à bivalves demeure également relativement important dans le port de Brest. Les espèces ciblées sont la coquille Saint-Jacques, l'amande de mer et le pétoncle blanc ou vanneau. Toutefois, compte tenu du caractère vulnérable de la ressource, ce type de pêche est l'un des plus réglementés aujourd'hui.

Avec près de 50 % du tonnage national (qui s'établit à 93.000 tonnes), la Bretagne est la première région productrice de produits de la mer. Bien qu'en volume le port de Brest soit loin d'être le plus important (1.722 t. en 2016), il se caractérise cependant par ses produits à forte valeur ajoutée (8.33 M€ de chiffre d'affaires). En comparaison, Lorient traite 26.500 t. pour 85 M€, et Le Guilvinec 19.000 t., pour 74 M€. Mais sur le long terme, la lente érosion du nombre de navires et les difficultés de recrutement s'observent à Brest comme ailleurs, avec une crise des vocations pour les métiers de la pêche. À l'échelle régionale, l'organe de gouvernance « Pêche de Bretagne », a pour mission d'assurer une réflexion et une vision globales, partagées par l'ensemble des acteurs de la filière. Il s'agit de coordonner les ports de pêche autour d'une stratégie commune d'investissement, de commercialisation et de valorisation des produits. En jeu aussi, les questions de modernisation de la flotte, de transmission des entreprises, et d' installation des jeunes.



ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Cagny

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Idéalement placée à l'épicentre des ports, l'extrémité du 2ème éperon pourrait accueillir une architecture emblématique, celle du Port Center, espace de rencontres et d'interprétation dédié à la place portuaire brestoise

1
2
3
4
5
6
21

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 21

Quai de la Douane

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Port Center en tête

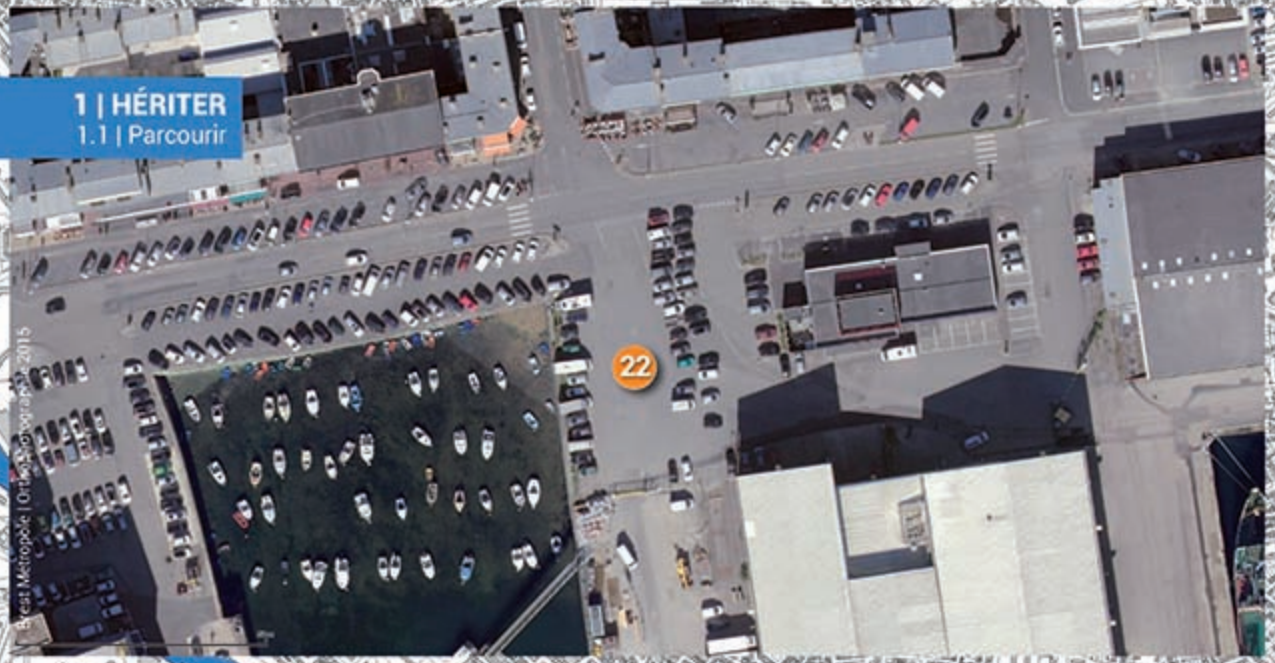
Vue du deuxième éperon et de l'immeuble de bureaux « Grand Large », créé dans les années 1980 en restructuration lourde de l'entrepôt préexistant, dont témoigne le petit bâtiment ocre, contre lequel il s'adosse, resté en l'état pour sa part. Placée au cœur du port urbain, cette extrémité du deuxième éperon pourrait être le lieu d'implantation du Port Center brestois, lieu de rencontres, d'éducation et d'interprétation consacré à la place portuaire. Compte tenu de la richesse et de la pluralité du contexte portuaire, qu'il soit civil ou militaire, ce principe d'un Port Center est particulièrement légitime à Brest. Cette création s'inscrirait logiquement dans le prolongement de l'action développée depuis près de trois décennies, en faveur d'une alliance renforcée entre la ville, ses habitants, leurs visiteurs et le port. Suivant ce même mouvement, de nombreuses villes portuaires se dotent aujourd'hui d'un tel équipement. Il s'agit notamment pour elles de répondre au dilemme de l'appétence du public pour un rivage portuaire, progressivement mis à distance et interdit d'accès par les nouvelles exigences de sécurité.

Vecteur de valorisation de la dimension portuaire d'une ville, le Port Center est en effet aussi, l'outil qui permet de concilier ouverture contrôlée des espaces portuaires au public et impératifs de sécurité, lesquels imposent depuis une quinzaine d'années leur fermeture croissante (code ISPS entre autres). Concilier l'attrait pour le rivage et l'intérêt pour le fait portuaire (qu'accompagne plus globalement le développement notable du tourisme industriel), en gérant la tendance à la distanciation physique des espaces portuaires : tel est ici l'un des enjeux. Lieu de convergences et de communication avec la mer, ressource économique articulant le proche et le lointain, vecteur abondant d'images et pourvoyeur d'imaginaires, le port est en effet un agent multiforme de développement local, y compris en termes d'animation et de tourisme. Jouant de l'ensemble de ces registres, les métropoles portuaires intègrent donc de plus en plus l'outil « Port Center », comme levier d'action transversal.



© EPA Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Les nouveaux générateurs de déplacements, permanents ou ponctuels, progressivement introduits sur la partie Ouest du port, exigent une offre de stationnement non concurrentielle des usages portuaires

1
2
3
4
5
6
22

Un état des lieux chemin faisant
SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 22
Quai de la Douane

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Quais? Parkings de fait

La question du stationnement automobile est un sujet récurrent des réflexions de la collectivité sur le secteur des premiers bassins et celui de la ZAC du port de commerce. Plusieurs études s'y sont diversement intéressées*. De fait, l'évolution urbaine de la partie occidentale du port, ces dernières décennies y a introduit de nouveaux générateurs de déplacements permanents ou ponctuels, lesquels se sont superposés aux activités portuaires (gare maritime, criée, plaisance, Douanes, Services portuaires et de sécurité maritime). Ces nouveaux générateurs de déplacements ou « attracteurs » portuaires sont de plusieurs ordres. Le développement d'activités tertiaires, commerciales et de services à l'intérieur du périmètre de la ZAC, mais aussi, l'apparition de l'offre culturelle (Fourneau et Carène), d'animations et d'évènementiels (Cirques, Jeudis du Port, Course au large, Fêtes maritimes), ont modifié et diversifié la fréquentation spatio-temporelle du port. Des travaux d'aménagements ont commencé de prendre en compte cette mutation, de même que les tentatives de renforcement des cadences offertes par les lignes de transports collectifs.

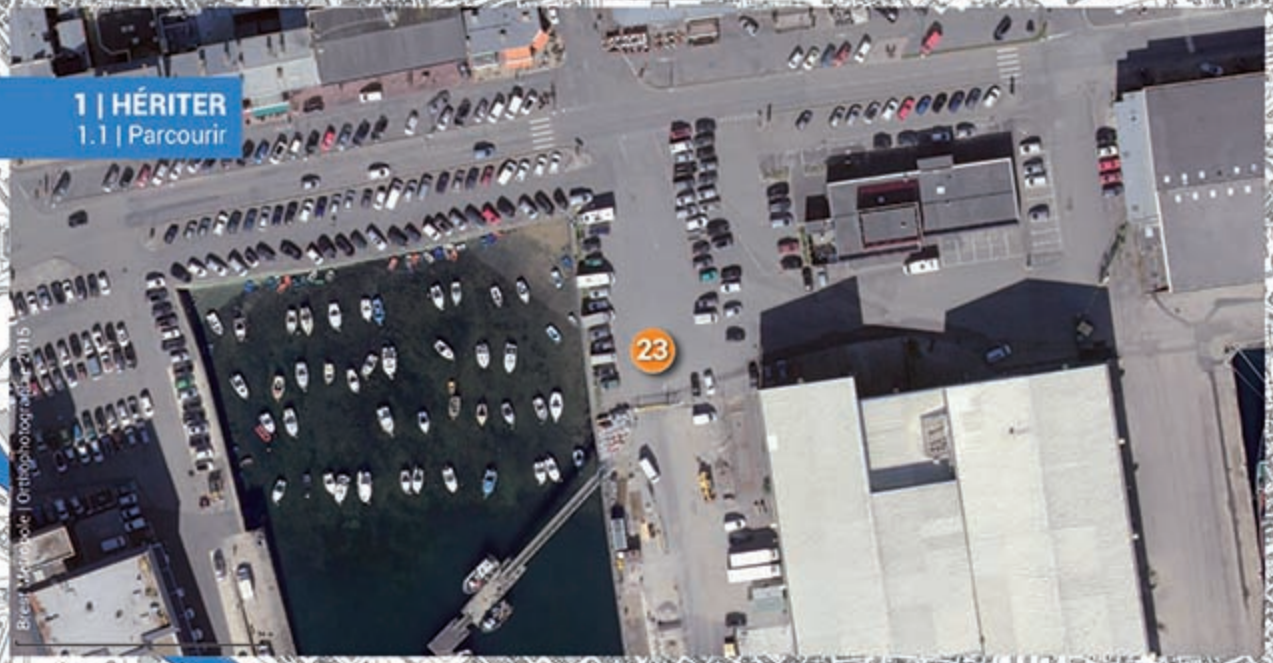
Des progrès restent toutefois à accomplir pour que l'objectif déjà ancien de clarification de l'usage des quais, contaminés par le stockage de véhicules sans rapport avec les activités maritimes, soit satisfait, et qu'à l'horizon 2040, le moindre espace libre du port ne soit plus considéré de fait, comme disponible pour le stationnement de l'automobile individuelle, fusse-t-elle électrique.

* [ Une première approche est réalisée dans les années 1990, au travers de la mission pour l'aménagement des espaces publics du port, confiée à Jacqueline Osty et François Grether, laquelle aborde la question du stationnement, en énonçant certains principes de réorganisation, sans toutefois se livrer à la nécessaire analyse des besoins. Là étaient ses limites. Cette lacune fut comblée avec l'étude Faubourg 234/ Sareco Ingénierie, réalisée en 2009-2010, pour le compte de Brest Métropole Aménagement (BMA), dans le cadre de la pré-programmation des espaces publics du port de commerce, et dont les travaux de réaménagement du parc à chaînes sont issus. Enfin, l'étude des conditions de faisabilité économique d'un parking-silo, également réalisée par Sareco Ingénierie pour le compte de BMA en 2014, procède de la même préoccupation, visant à mieux réguler une situation urbaine ordinaire et symptomatique, d'occupation progressive et hégémonique des espaces par l'automobile. ]




ADEUPa Brest-Bretagne/J.-de Chirin

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




La qualité architecturale est utile et nécessaire sur le port aussi. Il n'est de lieux qui la méritent et d'autres qui en seraient dispensés, au motif par exemple, qu'ils répondent à des usages techniques ou logistiques

1
2
3
4
5
6
23

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 23
Quai de la Douane

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



Un état des lieux chemin faisant
Secteur 1 | Premiers bassins

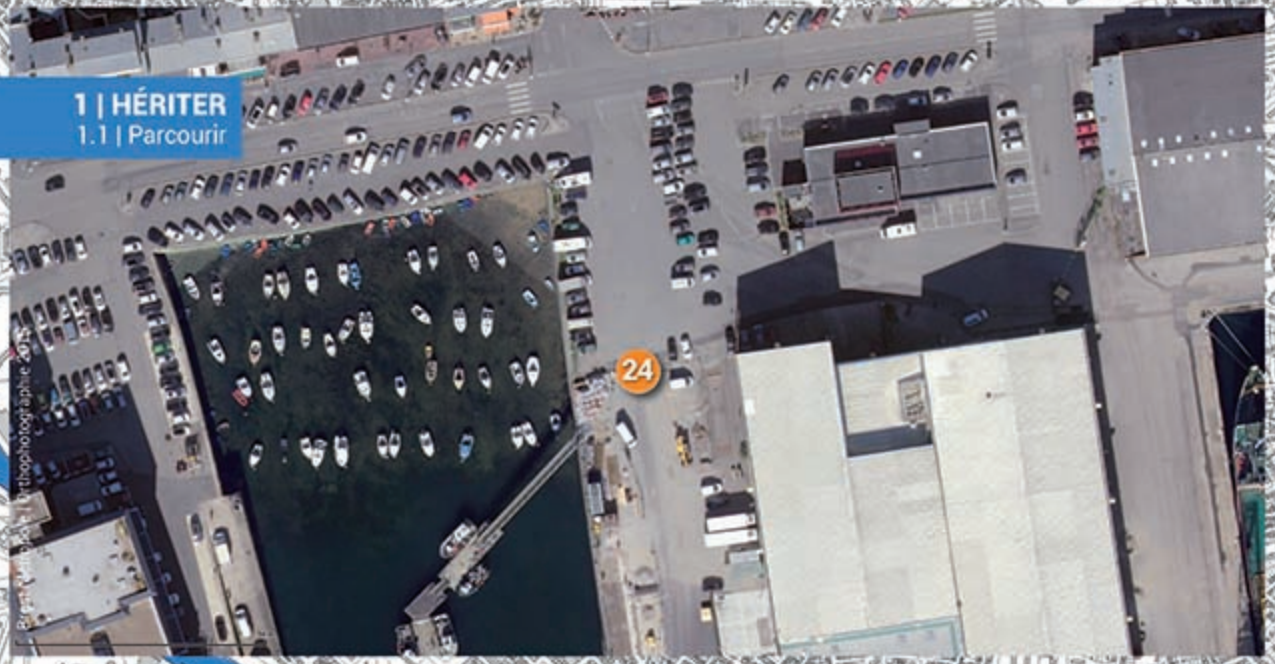
# Architecture à bon port

Quai de la Douane, face à face contrasté entre des édifices en tous genres : les entrepôts frigorifiques brestois ; l'ancien siège de la Chambre de Commerce et d'Industrie (aujourd'hui, celui d'Investir en Finistère) ; le magasin D (autrement désigné « hangar à patates ») ; l'immeuble Bassam (qui héberge notamment la Région Bretagne, le siège local du Télégramme ou celui de KPMG, etc.) ; le Pôle social maritime, ancien « Bureau d'embauche des dockers », qui abrite l'association La Touline, le Service social maritime et le Seamen's Club*. L'architecture est utile et nécessaire partout, y compris sur le port. Il n'y a pas des lieux qui la méritent et d'autres qui en seraient dispensés, au motif par exemple qu'ils répondent à des fonctions essentiellement techniques ou logistiques. L'architecture procède de bien d'autres choses que de la discussion du « beau » ou du « laid ». Elle se caractérise par un ensemble de valeurs, d'ordre social, spatial, économique, technique, etc. Ce qui la distingue et qui en a fait historiquement, le vecteur privilégié de la fonction symbolique, ce sont sa capacité à signifier, sa faculté à émouvoir et à interagir avec notre sensibilité. Promouvoir une « architecture portuaire », c'est donc prendre en compte sur le port aussi, l'essence éminemment narrative des lieux, de leur mémoire et des usages qui en sont faits ; respecter la vocation portuaire des espaces, tout en offrant de nouvelles formes d'hospitalité ou d'urbanité ; encourager l'action ordinaire sur la ville, au moyen de constructions qui soient contextualisées, vivantes et soucieuses d'altérité, etc. S'intéresser à l'aménagement du port, c'est reconnaître la singularité de la situation portuaire, la comprendre, faire avec ; Avoir le souci de l'intégrité de l'esprit du lieu, autant que celui de l'intégration d'un esprit du temps ; Tenter de s'inscrire ici comme ailleurs, avec courtoisie et sans tapage, en tous cas, spécifiquement ; Tirer parti des conditions trouvées, même ténues (vestiges immobiliers, voies ferrées, grues, etc.), valoriser ce « déjà-là », le cas échéant, faire dialoguer, mettre en relation les éléments en présence (outillage, édifices, architecture, paysage, etc.), catalyser, provoquer une réaction. À l'inverse, aborder scrupuleusement le programme d'un nouvel édifice à créer peut conduire jusqu'à tenter de le dissimuler, ambitionner son « invisibilité », feindre de laisser intact le site d'accueil, faire comme si l'apport du nouvel élément ne changeait rien... Il y a encore beaucoup à accomplir sur le port de Brest ; des programmes significatifs, d'ores et déjà connus ou non (nouvelle gare maritime, Port center, accueil croisières, etc.), mais aussi, la poursuite du renouvellement urbain au quotidien. Tous deux ont leur importance. Et peut-être à Brest plus qu'ailleurs, tant il est vrai que la ville, par sa position dominante, offre sur le port, des points de vue privilégiés. Enfin, l'architecture ce n'est pas que des constructions, et l'identité des espaces ne tient pas qu'aux édifices. Lampadaires, mats, signalétique, mobilier urbain et édicules divers... : « l'accessoire » aussi a son importance et procède de cet esprit des lieux si précieux.

* [ et, accessoirement sur cette prise de vue, l'ancien croiseur Colbert, de passage au quai 5ème Nord, avant son départ pour sa déconstruction à Bordeaux ]

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Le 3ème éperon, plus encore que la jetée de l'Ouest ou que les deux premiers éperons, recèle d'importants enjeux, à la croisée délicate du portuaire et de l'urbain

1
2
3
4
5
6
24

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 24

Troisième éperon. Quai de la Douane

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

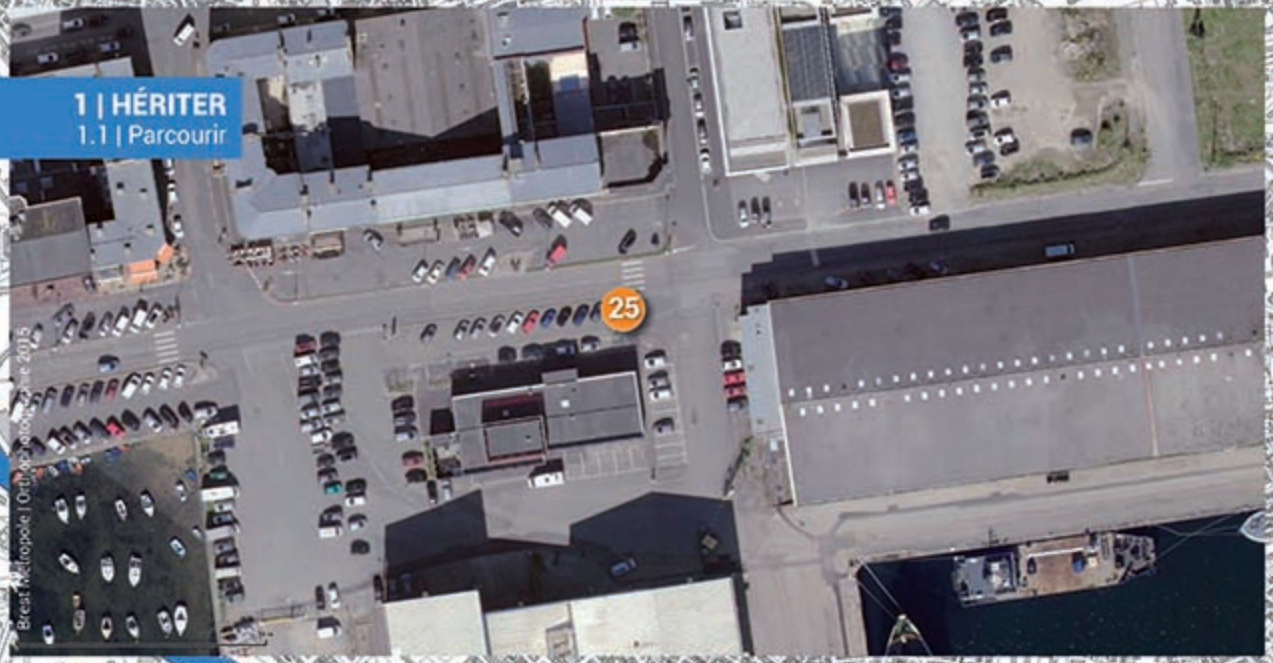


# 3ème éperon. Superposition d'enjeux

Vue du quai 3ème Ouest, entre flottille de pêche et nouvelle criée, implantée sur le site des entrepôts frigorifiques brestois. À l'instar de la jetée de l'Ouest et des deux môles voisins, le troisième éperon recèle lui aussi, d'importants enjeux de développement tant urbains que portuaires. Ils sont liés d'une part à la filière pêche, récemment confortée sur place. Ils concernent d'autre part, la séquence du « Lien ville-port », programmée dans le schéma de référence de 1994, amorcée depuis, par les premiers développements immobiliers (Carène et immeuble Bassam), et dont le troisième éperon constitue l'aboutissement. Cette séquence du « Lien ville-port » pourrait notamment s'y matérialiser par l'aménagement pérenne d'un accueil pour les croisières au quai 3ème Est, ainsi qu'il fut envisagé pour des navires de moins de 200 mètres. En ce qui concerne la filière pêche, les réflexions méritent là encore d'être prolongées. En complément du déménagement sur place de la criée, réalisé en 2015, le projet global de reconversion de ces entrepôts, aujourd'hui obsolètes en raison de l'avènement du transport frigorifique conteneurisé, s'inscrivait dans une logique de valorisation et de développement de la filière pêche.Il s'agissait, en lien direct avec le transfert sur place de la criée, de valoriser in situ le produit de la pêche. L'implantation d'une activité de transformation et de préparation de plats cuisinés était ainsi envisagée dans les volumes disponibles des anciens bâtiments frigorifiques (73.000m³ dont 21.000m³ en température dirigée jusqu'à -30°). Cette opportunité, identifiée par l'étude stratégique réalisée en 2006 par le BCEOM, demeure envisageable en complémentarité de celles développées sur Lorient ou Concarneau. Elle suppose cependant l'apport supplémentaire de matières premières, y compris de poissons (première région productrice de produits de la mer, la Bretagne importe néanmoins chaque année, 30.000 tonnes de poissons en moyenne, soit 2.400 conteneurs EVP déchargés à Brême et au Havre, puis acheminés par voie routière). Autre élément significatif concernant le troisième éperon : c'est ici que débute à présent le périmètre portuaire en accès restreint (À l'occasion du transfert de la criée, le quai 3ème Ouest a été clôturé). L'accès du public au rivage est désormais interdit le long d'un périmètre de près de six kilomètres, jusqu'à la rue des Fulmars, à l'Ouest du polder, dans le secteur du Moulin-Blanc.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




L'espace découverte régional du projet de développement du polder préfigure une fonction objectivement manquante à Brest, compte tenu de son statut portuaire conséquent : celle de Port Center

1
2
3
4
5
6
25

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 25

Quai de la Douane. Intersection rue de Bassam

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000




# Promouvoir le port

Juxtaposition de générations quai de la Douane, entre l'ancien siège de la Chambre de Commerce et d'Industrie (1923)*, et l'immeuble « Bassam » (2012), dont la région Bretagne occupe depuis l'été 2016, le rez-de-chaussée au profit de l'Espace Découverte du projet de développement portuaire. Très pédagogique, la scénographie de cet Espace Découverte raconte le port, ses origines et son avenir : histoire, état des lieux des fonctions portuaires actuelles, présentation des énergies marines renouvelables et des travaux d'aménagements en cours, destinés à l'accueil d'activités en lien avec la production d'énergie en mer. D'une certaine façon cet Espace préfigure une fonction aujourd'hui objectivement manquante à Brest, celle d'un Port Center. Contribuer au rapprochement entre le public et le port après une longue période au cours de laquelle les liens se sont fréquemment distendus, par suite du décrochage à la fois spatial et social entre les villes et leurs ports ; Expliquer au grand public les enjeux (sociaux, économiques, etc.) des activités portuaires, tels sont les objectifs d'un Port Center. Le Havre, Anvers, Rotterdam, ou encore Gênes disposent de tels lieux d'animation, d'exposition, de conférences et de rencontres. Espace représentatif et interactif des dynamiques et savoir-faire locaux, maritimes et portuaires souvent méconnus du grand public, le Port Center permet aussi de créer des opportunités de rencontres entre les acteurs multiples du port, ceux de l'éducation, et de susciter des vocations chez les plus jeunes. La concrétisation de cette fonction à Brest, devra en tout état de cause choisir avec soin son lieu d'implantation, en veillant à ce que la localisation elle-même témoigne ostensiblement de l'intensité portuaire.

* [ L'ancien bâtiment de la Chambre de Commerce et d'Industrie est l'œuvre de l'architecte Gaston Chabal (1882-1965), figure prolifique de l'architecture locale, connu pour ses réalisations à Morgat. En face, l'immeuble Bassam, est avec la Carène, la première réalisation inscrite sur l'axe du « Lien ville-port » entre centre-ville, gare SNCF et premiers bassins. Il présente la particularité rare sur le port, d'être édifié sur un parking en sous-sol. ]

AUDIP Brest-Bretagne | © Cnes

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Quais de la Douane et Éric Tabarly : la courte section urbaine centrale et inégalement valorisée, où l'accès du public aux bords à quais est encore autorisé

1
2
3
4
5
6
26

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 26

Toiture-terrasse du Télégramme. Quai de la Douane

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Accès libre (rare)

Le quai de la Douane et les premiers bassins vus depuis la terrasse de l'immeuble « Bassam ». Ce linéaire de quais encombrés de véhicules constitue la courte section urbaine publique du port. Celle où l'accès de tout un chacun aux bords à quais est autorisé (à l'exception, comme nous l'avons vu, de l'extrémité du quai Malbert [Subdivision des Phares & Balises] et du quai 3ème Ouest [Criée], tous deux réservés aux professionnels). Ailleurs, le public est mis à distance des activités portuaires par des clôtures, notamment celles imposées par les normes ISPS*. À Brest, la rareté de l'accès libre aux bords à quais est d'autant plus prégnante que la fonction portuaire fut d'abord de guerre avant d'être de commerce, et que la composante militaire demeure essentielle pour la ville et omniprésente en elle. Les espaces dévolus aux activités de Défense sont nombreux sur le rivage, avec leurs implications logiques en termes de restriction d'accès (arsenal en Penfeld et base navale de Laninon, laquelle s'étend sur toute la frange côtière occidentale de la ville, jusqu'au vallon des Quatre-Pompes, à sa sortie). Cette rareté de l'accès libre au rivage dans la ville, accentuée aujourd'hui par sa raréfaction côté port civil, lui confère un caractère précieux et recherché. Il suffit de constater l'afflux régulier de visiteurs aux grilles des installations portuaires, dès qu'accoste un navire un peu singulier par son statut ou ses dimensions, ou lors des Journées du Patrimoine, lorsque des visites sont proposées en zone fermée, pour se convaincre de l'appétence du public pour le fait portuaire et de la faculté de frustration qu'a pu receler l'extension progressive de ces grilles au cours des dernières années. Ces visites sont l'occasion d'expliquer au public qu'en l'absence de ces clôtures, le port de Brest, dépourvu d'agrément verrait son activité lui échapper et sa mort prononcée. Voici aussi pourquoi la création d'un « Port Center » s'impose à Brest, à l'image d'autres villes portuaires qui ont su faire de cette contrainte forte, un véritable atout.

* [ International Ship and Port Facility Security : procédure de sûreté en vigueur sur les navires et leurs interfaces terrestres, imposée par les États-Unis consécutivement aux attentats du 11 septembre 2001. ]



Brest métropole / M. Le Gall

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Le secteur du port « historique » exige un renouvellement urbain vigilant et spécifique, sans entrave pour les fonctions portuaires qui restent sa vocation première et fondent son attrait

1
2
3
4
5
6
27

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 27
Rue Amiral Nielly

0 250 500 Mètres 1 000



# Renouveler sans contredire

La multiplication autour des décennies 1980-1990, de friches dans le secteur du « vieux-port », y a encouragé le renouvellement urbain, matérialisé par l'apport de nouvelles fonctions et constructions, éparses ou groupées, dans le cadre en particulier, de la ZAC du Port de commerce. Par ce qu'on appelle « renouvellement urbain », c'est le développement de la ville sur elle-même, réutilisant ses friches et valorisant ses réseaux, qui est désigné. Face au constat de l'étalement urbain, un changement de posture a émergé qui progressivement s'affirme : employer pour le développement de la ville, les lieux déjà occupés par elle, mais tombés en désuétude, plutôt que de poursuivre en périphérie et sans retenue, la consommation de nouveaux espaces sur la nature ou l'agriculture, avec les conséquences cumulatives que l'on sait, en termes d'empreinte écologique, d'atteintes à la biodiversité, aux paysages, etc.

Le renouvellement urbain, forme palimpseste de production de l'urbain, s'impose en tant qu'objectif à atteindre. Il est à ce titre, inscrit et quantifié dans le PLU facteur 4 de Brest métropole. Favoriser activement ce renouvellement urbain est une entreprise de première nécessité. Pour autant, il ne suffit pas d'inscrire une opération immobilière sous l'égide louable du renouvellement urbain pour que ce projet soit nécessairement pertinent. De la prise en compte attentive du contexte, dépend le bien fondé et la justesse du projet. Ainsi le renouvellement urbain du port doit d'abord veiller à ce que la diversité des fonctions portuaires puissent perdurer et prospérer, sans être gênées par des fonctions, qui n'ont d'autres rapports aux bords à quais que celui de la « vue mer ».

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

La question résidentielle nécessite sur le port davantage qu'une posture opportuniste, au risque sinon, d'altérer la vocation des lieux, et de générer des conflits d'usages

1
2
3
4
5
6
28

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 28
Rue Amiral Nielly

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Habiter le «Port de co.»?

Le port abrite aujourd'hui peu d'habitants et la tendance globale est à son dépeuplement. Environ 450 habitants y sont recensés si on englobe Poullic Al Lor et le Merle-Blanc, c'est-à-dire, les coteaux ouverts sur le port, placés en contrebas de la ville et du plateau de la gare SNCF. Les habitants du port sont exclusivement présents sur sa partie occidentale, à l'Ouest du rond-point Herman Melville (à l'extrémité Est, le secteur de Kerangal, très autonome et hors ressort direct du schéma de référence, est de fait, exclu du présent recensement). La population portuaire résidente, qui a compté jusqu'à 2500 personnes avant-guerre, n'a cessé de décliner ensuite pour atteindre 1850 personnes en 1968 ; 650 en 1982 et 464 en 2015. Yffic Dornic, l'ancien docker, figure locale bien connue de la communauté portuaire qui l'a plébiscité « Maire du Port De », est l'un de ces habitants, parlant volontiers du port de commerce comme de son « village ». Ce « village » a bien changé et présente aujourd'hui un visage plutôt bigarré. Considérer l'habitat portuaire, c'est constater une grande variété typologique et de standings : la palette d'habitat est large entre les appartements du quai Malbert, ceux de la rue Amiral Nielly ou du quai de la Douane, auxquels s'ajoute la présence éparse d'anciennes copropriétés à l'intérieur du périmètre PME-PMI (aux abords des rues Amiral Troude et Jurien de la Gravière), ou encore les maisons hétéroclites du coteau du Merle-Blanc. À la suite des actions entreprises par la collectivité pour favoriser une meilleure valorisation et intégration urbaine du front de mer, on assiste aujourd'hui à une évolution du regard porté sur le secteur des premiers bassins, et l'expression de manifestations d'intérêt de la part de promoteurs. Ainsi, les îlots Porstrein (Fourneau), Bassam-Colonies et de Madagascar font l'objet d'études de faisabilité et de projets, en vue d'y créer des logements. Dans un autre registre, les projets pour l'îlot dit du « Tex Mex » quai Malbert, témoignent de cet attrait pour le port, que confirme à sa manière la récente résidence « Les jardins de la falaise » en contrebas de la rue Poullic Al Lor, jouant de la plus-value « vue mer ». Enfin, les résidents occasionnels du port sont plus nombreux à l'être, depuis l'ouverture en 2013 d'un nouvel hôtel : deux enseignes de la gamme économique du groupe Ibis, « Style » et « Budget », se partagent un même ensemble immobilier édifié entre les rues Jean-Marie Le Bris et Amiral Nielly (à gauche sur la photo).

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Porte ouverte sur l'océan, le port est par nature dans l'inconscient collectif, évocateur de liberté ; à plus forte raison, lorsque ses mutations y produisent des friches en quête de nouvelles destinées

1
2
3
4
5
6
29

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 29

Rue Amiral Nielly

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Quand port rime avec liberté

Vue de la rue Amiral Nielly, à l'arrière des bureaux « la Goélette » qui bordent le quai de la Douane. D'anciens ateliers accueillent à présent une boîte de nuit. Leurs modestes façades, parées d'une fresque rutilante, évoquent cette période pas si lointaine, où les friches portuaires représentaient un « champ libre », notamment pour les graffeurs. Au tournant du XXè siècle, les espaces délaissés et marginalisés du port en mutation ont constitué dans l'imaginaire collectif, un espace de liberté au sein de la ville. Le processus de dégradation physique du bâti et de l'environnement urbain des anciens bassins, associé à la symbolique portuaire, favorisaient pour ces lieux, la perception d'un domaine de plus grande licence. Progressivement, à mesure de la mise en œuvre des politiques de reconversion et d'animation urbaines, le port s'est affirmé dans sa faculté à produire du frottement social, par le biais en particulier, de la dimension festive, qu'elle soit nocturne ou occasionnelle (Fêtes maritimes, Jeudis du port et autres festivals). Cette fonction urbaine assumée par le « vieux port » d'espace de « liberté » s'est ainsi progressivement institutionnalisée. Aujourd'hui, sur le quai Éric Tabarly, c'est à la faveur d'une opération publique, que les ancien garages et ateliers de la Marine reconvertis (« les Docks du Château ») accueillent une discothèque, entre autres lieux de détente. De l'époque « des possibles », du port en friches, comme aire de liberté accrue, demeurent quelques traces. Du reste, quel autre endroit de la ville pourrait mieux que le port assumer ce rôle ? Cette représentation, favorisée par le processus de mutation, contribue à expliquer l'étonnante cohabitation de fonctions qui caractérise aujourd'hui, ce quartier dit du port, et fait se voisiner la Caisse à clous avec l'Ordre des médecins, un centre de massages avec une casse automobile, les Arts de la rue avec les Douanes, un cabinet d'experts comptables avec une boîte de nuit, etc.

AUDIP - Brest - Photographe - J.-L. de Cagny

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Vestiges des fortifications brestoises, les trois bastions et courtines du cours Dajot constituent le fond de scène monumental des premiers bassins, et un providentiel belvédère sur leur animation et celle de la rade

1
2
3
4
5
6
30

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 30

Rue Amiral Nielly. Rond-point du parc à chaînes

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Monumental podium

C'est une marche monumentale qui sépare la ville du port. Ce colossal ensemble constitue le fond de scène des bassins historiques. S'étirant sur 650 mètres de long, les trois bastions et courtines du Cours Dajot reconfigurent intégralement la falaise originelle et constituent les vestiges les plus conséquents des anciennes fortifications brestoises. Ailleurs, -et si l'on excepte Quéliverzan-, les remparts ont disparu, arasés au lendemain de la seconde guerre mondiale, en préalable à une reconstruction, qui préféra parachever la tabula rasa accomplie par les bombes, pour affronter la désolation du champ de ruines, au milieu duquel pourtant, les archaïques fortifications avaient bien résisté. Et ce que les lois Cornudet n'étaient à Brest, pas parvenues à faire, la Reconstruction s'en est chargée, liquidant l'encombrante ceinture défensive, qui venait de démontrer son anachronisme. La ville moderne, appelée à ressusciter des cendres brestoises et déjà embarrassée par le relief naturel d'un site tout en creux et bosses, n'avait que faire de la topographie artificielle de ces anciens bastions, lesquels auraient pu pourtant, constituer le support providentiel d'une promenade bucolique, en contre-point de la ville rationnelle qu'on s'apprêtait à bâtir. Il reste donc aux brestois d'aujourd'hui, le Cours Dajot, du nom de son initiateur, Louis-Lazare Dajot, directeur des fortifications de Bretagne qui, en 1759, avait opportunément proposé l'aménagement de cette promenade plantée. De guerre il est ici encore question avec le monument américain qui commémore l'engagement de la Marine américaine dans les eaux européennes lors du premier conflit mondial. Inaugurée en 1937, avant d'être presque aussitôt détruite par les Allemands (1941), la tour fut reconstruite à l'identique à la fin des années cinquante. L'accès à son sommet n'est pas public. Enfin, on peut lire ici, à la base du rempart, les profils fantomatiques des anciens entrepôts qui, il n'y a pas si longtemps, s'y adossaient, dans le désordre d'un port, aux marches de la ville.

AUDUP - Brest-Bretagne - J.-L. de Séguin

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Aire de stationnement à temps partiel, le « parc à chaînes » consacre le tiers de son temps à l'accueil de manifestations festives et culturelles et démontre, ce faisant, qu'il peut être dispensable en tant que parking

1
2
3
4
5
6
31

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 31

Parc à chaînes, rue Jean-Marie Le Bris

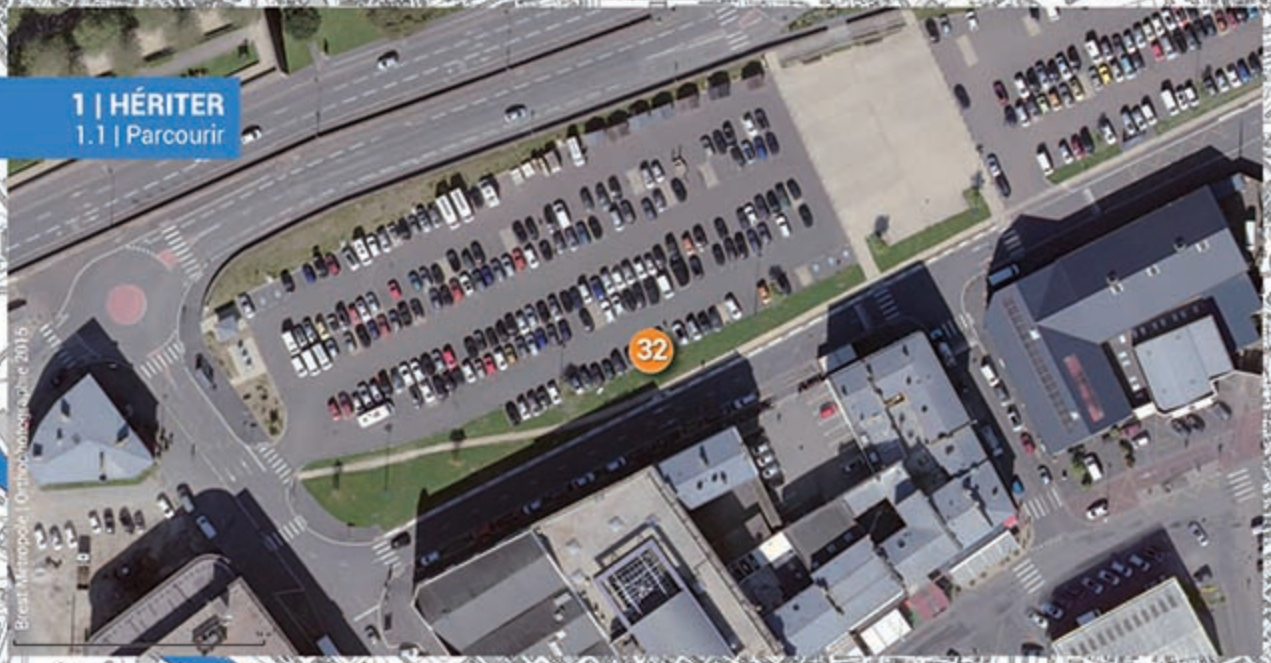
0 250 500 1 000 Mètres

# Parc ~~à chaînes~~ à autos

Les deux espaces du parc à chaînes n'accueillent plus de chaînes depuis longtemps, mais des autos (environ 300 véhicules). Cette fonction de parking fut à double titre, au cœur des réflexions menées en 2012 sous l'égide de Brest Métropole Aménagement, en vue des travaux de requalification du site. D'une part parce que telle était déjà, la destination, de fait, des lieux ; d'autre part, parce que se posait (et se pose toujours) à l'échelle de la ZAC du Port de commerce, la question de la satisfaction des besoins en stationnement. Il s'agissait alors d'optimiser la capacité de stationnement présente, suivant une vision élargie au secteur des premiers bassins : permettre le stationnement ici pour pouvoir le restreindre ailleurs (sur les quais en particulier, là où il n'est pas légitime, lorsque sans relation directe avec l'activité portuaire). La réflexion comportait également trois autres enjeux. Premièrement, celui de pérenniser l'accueil sur place de manifestations temporaires événementielles et d'en faciliter les conditions ; deuxièmement, celui de contribuer à la réorganisation du plan de circulation aux abords des premiers bassins, étant entendu que la transformation de la rue Jean-Marie Le Bris en voie à double sens, accessible aux bus (arrêt de transport en commun) et poids lourds, participe à l'allègement de la circulation de transit sur le quai de la Douane et permet d'envisager la requalification de ce quai ; troisièmement, celui d'améliorer l'espace public au pied du bastion du cours Dajot et de contribuer à la mise en valeur de ce dernier. En tout état de cause, l'accueil régulier sur l'esplanade du parc à chaînes, durant environ un tiers de l'année, de manifestations festives et culturelles qui occupent tout ou partie de l'espace, démontre la capacité de délestage spontané et de report partiels du stationnement automobile. La question globale du stationnement n'est pas réglée pour autant ; et l'idée de mettre à profit la falaise (déjà entrelardée d'immenses tunnels), pour y garer en ouvrages souterrains, ces encombrants véhicules qui partout, accaparent l'espace public, demeure pleinement d'actualité.



**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Entre ville et port, fortifications et premiers bassins, le site exceptionnel du « parc à chaînes » demeure un sujet d'interrogation quant à sa valorisation urbaine la plus pertinente

1
2
3
4
5
6
32

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 32

Parc à chaînes, rue Jean-Marie Le Bris

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Champ libre

Ici débarrassé des automobiles habituelles, le parc à chaînes s'apprête à l'accueil d'un cirque. Ce site exceptionnel, placé à l'articulation entre la « ville haute » et le « vieux port », et qui couvre une surface d'un peu plus d'un hectare, pose plusieurs questions quant à sa valorisation urbaine la plus pertinente. À l'avenir, cet espace est-il destiné à rester simplement une surface de parking ? Si oui, doit-on chercher à y concentrer sous la forme d'un parking en ouvrage, le stationnement trop envahissant, toujours constaté autour des bassins et jusque sur les éperons eux-mêmes ? Comment permettre la poursuite de l'accueil temporaire de manifestations diverses (cirques, festivals) ? Doit-on au contraire, compte tenu de la situation urbaine remarquable du lieu, le considérer comme potentiellement constructible et méritant mieux que l'emploi afin de stockage de véhicules ? Dans ce cas, quelles fonctions y programmer ? Enfin, l'aménagement actuel du parc à chaînes esquisse une amorce de mail piétonnier en direction du premier éperon, dans l'axe de la rue Porstrein, à l'arrière du Fourneau. Suivant quelles modalités poursuivre demain cette intention, pour le cas échéant, la matérialiser jusqu'au quai de la Douane, dans la perspective notamment, du départ programmé du Fourneau pour le site des Capucins ?

AUDIPLAN Brest Métropole © Cégid

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

La voie ferrée tangente au « parc à chaînes » fut longtemps d'importance stratégique pour la Marine. À long terme, elle pourrait l'être également pour la ville, dans l'hypothèse de l'évolution urbaine de l'estuaire de la Penfeld

33

1

2

3

4

5

6

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 33

Rue Commandant Malbert

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres



# L'avenir du rail

Récemment réaménagée, l'esplanade du parc à chaînes n'en est pas à sa première évolution, dont témoigne au demeurant son appellation, évocatrice de l'une de ses vocations antérieures. Le site servait en effet d'entreposage : chaînes, barriques de vin, matériel divers à destination par exemple de recherches pétrolières. Ce fut jadis un square planté d'arbres, avant que les américains n'y installent le chemin de fer, à son tour démantelé pour d'autres usages. De chemin de fer, il reste cependant une trace, en bordure de la rue Jean-Marie Le Bris et jusqu'au voisinage de la porte Surcouf où les rails se perdent momentanément, absorbés dans le bitume. Mais régulièrement cette voie ferrée reprend ses droits et recouvre son intégrité fonctionnelle. Pour la Marine qui en est propriétaire, elle demeure en effet d'importance stratégique, car elle permet de relier l'arsenal au réseau ferroviaire national. La Marine entend donc garder opérationnel ce précieux accès, auquel elle a eu recours il n'y a pas si longtemps encore, pour l'acheminement de tôles destinées aux frégates, de fers pour la réhabilitation des bassins, ou encore, ainsi qu'il fut révélé a posteriori, lors du passage à l'euro, lorsque des fonds transportés par wagons pour la Banque de France, avaient été temporairement stockés dans les tunnels de l'arsenal. Et cette voie ferrée pourrait bien à l'avenir être à nouveau très utile [Cf. ci-après : Porte Surcouf, liaison Penfeld].

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Le tunnel ferroviaire Surcouf qui permet l'accès aux rives de la Penfeld, pourrait à l'avenir recouvrer pleinement sa vocation et contribuer au réseau de transports en commun du cœur de métropole



Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 34

Porte Surcouf, rue Aldéric Lecomte

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres



# Porte Surcouf. Accès Penfeld

Rue Aldéric Lecomte, la porte Surcouf (à l'arrière de l'immeuble du Centre Historique de la Défense) permet pour ceux qui sont autorisés à la franchir, l'accès à la base navale depuis le port. Elle rappelle l'autre visage portuaire de Brest, son versant militaire, caractéristique du rivage occidental de la ville. Après le franchissement de la porte, légèrement en retrait sur sa droite, s'ouvre dans la muraille du bastion du château, un tunnel. Celui-ci transite sur une centaine de mètres sous le jardin de l'Académie de Marine, et débouche par l'ancienne douve du château, sur les quais de la base navale, en rive gauche de la Penfeld. Il est exceptionnellement ouvert au public lors des Fêtes maritimes. Ce passage ferroviaire, ainsi qu'en témoignent les rails encore présents au sol, permet depuis les lignes de chemin de fer classiques, l'accès au réseau de desserte de l'arsenal, en partie souterrain et désaffecté. Le tunnel Surcouf constitue la seule liaison directe entre les espaces portuaires et les quais de Penfeld. À ce titre, l'ouvrage d'art constitue un élément stratégique pour l'évolution à long terme du site de l'arsenal, à la fois connecté au réseau ferroviaire depuis l'embranchement du Rody et desservant le cœur de Brest par les rives de la Penfeld jusqu'au Salou.

AUDUP - Brest-Bretagne - J.-L. de Cligny

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest | Vue aérienne | Photographie de 2015

À Brest, l'interrogation quant aux limites du territoire portuaire concerne moins son périmètre global, plutôt évident, que le découpage des différents secteurs ou sous-espaces spécialisés, qu'il contient

1
2
3
4
5
6
35

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 35

Jardin de l'Académie de Marine

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Questions de limites

Vue depuis le jardin de l'Académie de Marine, du port, au pied des bastions et de l'ancienne falaise côtière. De fait, poser à Brest la question des limites du port, donne lieu à une réponse relativement simple : ce sont les espaces conquis sur la rade en contrebas des fortifications et des coteaux abrupts du rivage ; et l'interrogation quant aux frontières du territoire portuaire concerne moins son périmètre global, rendu plutôt évident par la limite formée par le relief, que le découpage des différents secteurs plus ou moins spécialisés qu'il contient. Ces limites, qu'elles soient par ailleurs administratives (Domaine Public Maritime), ou liées à la sûreté portuaire (International Ship and Port Facility Security), recouvrent des sous-ensembles, correspondant aux diverses activités portuaires, services de complément et secteurs mêlant des fonctions moins strictement portuaires. Visibles au premier plan de cette prise de vue, le petit îlot du parc à chaînes (dont la forme tronquée est dictée par le tracé de l'ancienne voie ferrée militaire, autrefois destinée à la desserte de l'arsenal, via la porte Surcouf), et sur la droite, le bâtiment du Service Historique de la Défense de Brest (SHD)* entre les rues Aldéric Lecomte et Commandant Malbert. Le centre brestois constitue l'un des six pôles portuaires du SHD (dont la direction est à Vincennes). Chargé des archives de la Marine en Atlantique et dans le Pacifique, il conserve aujourd'hui un linéaire de dix kilomètres d'archives. Là aussi, il est question de limites : l'accroissement régulier du fond (+375 mètres linéaires par an, en moyenne), impacte l'organisation des locaux et posera inévitablement la question de l'extension du stockage.

* [ Les collections du centre brestois du SHD, qui remontent au XVIIè siècle, comprennent notamment les fonds hérités de l'Académie de Marine, fondée à Brest en 1752, dédié aux sciences et techniques maritimes. Outre les archives, le SHD est également chargé de répertorier et conserver les éléments de la symbolique militaire (emblèmes et insignes). Ses fonds et collections, qui couvrent cinq siècles et dépassent les cadres strictement militaire et français, offrent de précieuses ressources aussi bien à l'historien et à l'archéologue qu'au géographe, au sociologue ou au généalogiste. Le centre brestois possède également une bibliothèque spécialisée dans le domaine maritime. ]



**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Dès lors qu'il s'agit de cultiver les liens entre la ville et le port, deux axes urbains s'imposent avec évidence : Place de la Liberté / 3ème éperon, et Pont de Recouvrance / jetée de l'Ouest

1
2
3
4
5
6
36

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 36

Jardin de l'Académie de Marine

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# De la ville au port et réciproquement

Vue d'ensemble du jardin de l'Académie de Marine, aménagé entre ville et rade, sur le bastion du Château, au pied des murailles des tours Madeleine et Paradis. Remarquable belvédère sur la rade et la partie occidentale du port, magnifié par ses imposants pins maritimes, le site constitue une articulation urbaine majeure, d'une part, sur le parcours du « Tour de ville » et la séquence des bords de Siam entre le pont de Recouvrance et la gare ; d'autre part, entre la ville et le port. Jusqu'à présent, cette articulation entre le centre-ville et le quartier du port a surtout bénéficié aux automobiles, au moyen d'espaces de circulation généreusement dimensionnés et d'aires de stationnement nombreuses (6 parkings prennent place aux abords du jardin du Général De Gaulle, auxquels s'ajoute le stationnement linéaire offert en bordure des voies). Ce sont près de 15.000 véhicules qui empruntent en moyenne chaque jour ouvré cette entrée/sortie du centre-ville formée par la rue Franklin Roosevelt entre Siam et le rond-point du parc à chaînes. Les piétons disposent pour leur part d'un escalier en deux parties nettement distinctes, la première à l'extrémité du jardin Louis Hémon, la seconde un peu plus bas, en bordure de l'avenue Franklin Roosevelt. Mais dans l'ensemble, pour le piéton, cette séquence entre Siam et le port, aux abords du Château, souffre d'un compartimentage excessif, en grande partie produit par la trame viaire démultipliée et la manière dont elle est traitée. Deux axes s'imposent pourtant avec évidence en faveur d'une relation renforcée entre le centre-ville et le port ; celui du bas de Siam, dont il est question ici (axe jardin du Général De Gaulle / quai Malbert), et celui de la gare (axe jardin Kennedy / troisième éperon), que le schéma de référence portuaire de 1994 qualifiait « d'Espace-Lien ville-port ». Tous deux sont à considérer en complémentarité l'un de l'autre (valorisation des lieux, partage de l'espace entre modes de déplacement, implantation éventuelle de systèmes de liaison verticale mécaniques, fonctions reliées, etc.).



ADEUPa Brest-Bretagne | J.-C. Ghirinis




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

L'intérêt de la desserte du centre-ville par un transport en commun performant depuis son accès Sud rejoint ceux d'une meilleure desserte du port, et de la continuité territoriale (liaisons insulaires et transrade)

37

1

2

3

4

5

6

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 37

Avenue Franklin Roosevelt. Rampe d'accès au port

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Transports et intérêts en commun

Le jeu de rampes qui accompagne les bastions du cours Dajot draine une part significative des flux motorisés entre le port et la ville. En toute logique, une partie des flux de la pénétrante Sud se retrouve ici. 15.000 véhicules transitent en moyenne chaque jour ouvré par l'avenue Franklin Roosevelt qui relie le port au bas de Siam, tandis que ce même trafic excède les 11.000 véhicules sur l'avenue Salaün Penquer, qui réalise la liaison entre le port et la gare. Permettant l'accès ou la sortie du centre-ville, ces rampes partagent ce rôle de sas avec la rue Pierre Sémard à l'Est (où sont également comptabilisés une moyenne de 15.000 véhicules par jour ouvré) ; tandis que dans une moindre mesure, la rue Poullic Al Lor absorbe, elle aussi une partie du trafic entrant au centre-ville, bien qu'elle ne soit pas adaptée pour ce faire. De fait, le principe d'un réseau de transport en commun en site propre, assurant la desserte du centre-ville à partir de l'entrée portuaire, et dotée en tête de ligne, d'un parc de stationnement de grande capacité, permettant le report modal est envisagé. Les premières hypothèses ébauchées en vue de la création de cette ligne, assurant la desserte respective du port et du centre-ville, ont examiné le principe d'un tracé empruntant l'avenue Salaün Penquer et la rampe d'accès au port qui la prolonge en partie inférieure.

Cette hypothèse modifie profondément la situation actuelle de prééminence de l'automobile, et contribue à l'allègement des trafics constatés au centre-ville. Sa réalisation serait en outre encouragée par la mise en place1 d'un Transrade civil. Ainsi, l'intérêt de la desserte du centre-ville par un transport en commun performant depuis son accès Sud, rejoint celui de la desserte du port et de la continuité territoriale (transrade et desserte insulaire). Aujourd'hui, trois lignes de bus desservent le port : la ligne n° 1 (Fort Montbarrey - Hôpital Cavale), dont le tracé emprunte les rampes en contrebas du cours Dajot et contribue à la desserte du port sans y descendre complètement. La ligne n°4 (Hôpital Cavale - Port de commerce), conduit pour sa part jusque sur le port, mais n'en dessert que les premiers bassins. Son terminus se situe rue de l'Elorn, à proximité de la forme de radoub n°1. La ligne n°22 Resago (Liberté- Chevillotte), draine en ce qui la concerne la totalité du plateau portuaire, mais c'est une ligne à la demande. Son itinéraire et ses arrêts sont fixes comme pour une ligne régulière, mais le déclenchement du service exige une réservation préalable. Enfin à ces trois lignes de bus s'ajoute dans une moindre mesure, la ligne n°3 (Lambezellec - Océanopolis) dont le terminus dessert la frange orientale du port (arrêt Ty-Yann, près du rond-point des Macareux).



ADEUPa Brest-Bretagne | J.-J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Le port de Brest héberge de nombreux navires renommés tels l'Abeille Bourbon, la Recouvrance, le Pierre-de-Fermat ou le Pourquoi Pas? Rares sont ceux, cependant, dont le public peut s'approcher

38

1

2

3

4

5

6

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 38

Jardin Louis Hémon. Cours Dajot

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

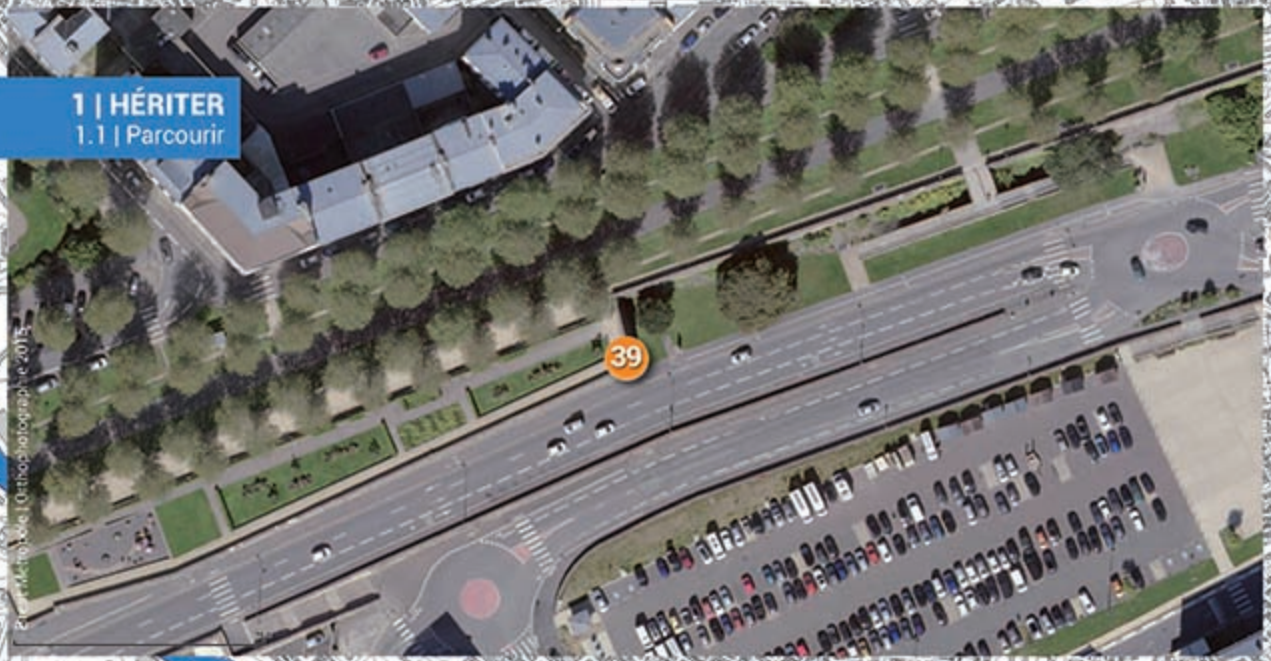
# Vedettes à distance

Un port c'est aussi des navires, mais pouvoir s'en approcher devient rare. Ici, le quai Malbert et la silhouette de l'Abeille Bourbon. Basé à Brest, il fait partie des rares navires-vedettes brestois dont le public peut s'approcher, les autres étant amarrés en zones d'accès restreint, ou tout simplement rarement présents à quai. Tenant à la fois du Saint-Bernard et du taureau, affichant une force de traction de 200 tonnes, l'Abeille Bourbon est capable de porter secours et de remorquer un pétrolier ou un porte-conteneurs en perdition. Propriété du Groupe Bourbon, ce remorqueur affrété par l'État, est à la disposition permanente du Préfet Maritime de l'Atlantique. Dès qu'un coup de vent à plus de 25 nœuds s'annonce, l'Abeille appareille pour se rapprocher du rail d'Ouessant afin d'intervenir au plus vite en cas d'alerte. De nombreux autres navires emblématiques sont basés à Brest, tels la Recouvrance dans la catégorie des bateaux du patrimoine. La plupart sont cependant peu accessibles au public. Le Pourquoi Pas ? fait partie de ceux-là. Baptisé en référence à Jean-Baptiste Charcot, il est conçu pour des missions d'hydrographie, de géoscience et d'océanographie, utilisé à la fois pas Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) et par la Marine Nationale, au profit de son Service hydrographique et océanographique (SHOM). Dans la même catégorie, le Beautemps-Beaupré est lui à statut strictement militaire. C'est l'un des bâtiments de la Marine basés à Brest qui navigue le plus. Pionnier de la motorisation électrique, il a servi de référence à la conception des bâtiments de projection et de commandement (BPC) et aux frégates multi-missions (FREMM). Au chapitre des navires vedettes brestois, le Pierre De Fermat pourrait être mentionné ici également. Navire câblier, il a vocation à poser et à entretenir du câble optique ou de puissance (tel celui reliant à la terre, les éoliennes offshore et hydroliennes). La liste est longue de ces « personnages navigants », résidents ou de passage qui font le port de Brest. Mais la présente revue, très sommaire, serait passablement tronquée, sans que ne soit évoqué le Marion-Dufresne. Brest a parfois sa visite, quand il ne navigue pas du côté des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), ravitaillant depuis La Réunion, les îles Kerguelen, Crozet, Saint-Paul et Amsterdam, ou qu'il n'est pas en campagne scientifique quelque part autour du globe. Armé par la Compagnie Générale Maritime (CMA-CGM), le Marion-Dufresne est en effet à la fois une unité de soutien logistique, un transport de passagers et une base mobile de recherche océanographique de pointe pour le compte de l'Institut polaire français Paul Emile Victor (IPEV).



Brest métropole | M. Le Gall

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Depuis 1989, le Fourneau, Centre National des Arts de la Rue, contribue par l'animation, à la meilleure intégration du port à la ville et participe du Lien ville-port. Quid après son déménagement aux Capucins ?

1
2
3
4
5
6
39

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 39

Jardin Louis Hémon. Cours Dajot

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000




# Spectacle total

Les installations du cirque Bouglione, soigneusement agencées au millimètre sur le parc à chaînes, sont en elles-mêmes une féerie ; un spectacle qui s'additionne à ceux du port et de la rade en fond de scène. On aperçoit au second plan, les hangars bleus du Fourneau, Centre National des Arts de la Rue, qui œuvre à Brest depuis 1989 (sous l'appellation « Grains de Folie » à l'origine puis « Le Fourneau »), afin de porter le spectacle, là où à priori il n'est pas, et pour cultiver une présence artistique au plus près des habitants, dans leur quotidien. Très lié au port, le Fourneau, à la fois pôle de création et de diffusion, y conçoit en particulier « les Jeudis du port », manifestation estivale qui fait la part belle aux créations des arts de la rue. L'association accueille également dans ses locaux portuaires, des compagnies en résidence, fournissant aux artistes hébergés les moyens techniques de fabrication, nécessaires à leurs créations. Il est cependant prévu que Le Fourneau délaisse ses anciens hangars à charbon repeints en bleu du quai de la Douane, pour migrer vers les ateliers reconvertis du plateau des Capucins, aux côtés de la nouvelle médiathèque et de la Place des Machines. Dans cette perspective, Brest Métropole Aménagement a confié en 2016 à l'Atelier de l'île, une étude de faisabilité en vue de la transformation de du site en logements. Outre la programmation d'habitat, le cahier des charges de cette consultation intégrait la volonté du prolongement du mail central du parc à chaînes jusqu'au quai de la Douane et le maintien du magasin « Roi de Bretagne ».

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Quatre liaisons strictement piétonnes desservent aujourd'hui le port au moyen d'escaliers, parfois discrets et méconnus, dont les itinéraires méritent meilleurs traitement et jalonnement

1
2
3
4
5
6
40

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 40

Escalier de 1867, dit du « parc à chaînes ». Cours Dajot

(ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Escaliers, notoires ou dérobés

L'escalier de 1867, usuellement appelé « du parc à chaînes », constitue aujourd'hui encore la liaison piétonne la plus notoire entre la ville et le port*. Outre cet escalier, trois autres liaisons, strictement piétonnes, existent entre ville et port : D'une part, l'escalier qui flanque le jardin Louis Hémon, et que prolonge légèrement en contrebas, celui de l'avenue Franklin Roosevelt (tous deux, très proches de l'escalier de 1867, ils desservent avec lui la partie occidentale du port) ; d'autre part, l'escalier Porstrein-Lapierre qui, à l'autre extrémité des bastions, débouche aux abords de La Carène et permet la liaison avec le centre-ville et la gare SNCF, via la rampe Messiliau et son petit escalier inférieur ; et enfin, l'escalier du Merle-Blanc, qui assure la liaison entre les rues Poullic Al Lor et Amiral Troude, et permet via la rampe du Merle-Blanc et la passerelle SNCF de rallier le quartier Saint-Michel. En outre, la création de liaisons mécaniques complémentaires, de type ascenseur urbain, est envisagée dans son principe par Brest métropole, sans qu'une implantation ne soit précisément arrêtée à ce jour.

* [ Au titre de l'anecdote, l'escalier de 1867 a notamment été immortalisé par le film de Jean Grémillon « Remorques » et la séquence au cours de laquelle, Jean Gabin en descend les marches sous une pluie battante. Jean Vercel, l'auteur du livre à l'origine du film, s'était inspiré de la vie de Louis-Marie Malbert, commandant du remorqueur Iroise, dont l'Abeille Bourbon, visible ici au second plan, est le successeur contemporain. ]



**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




En dépit d'une géographie contraignante, le port de Brest possède aujourd'hui, la chance rare d'avoir à disposition de nouveaux espaces pour son développement

1
2
3
4
5
6
41

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 41

Cours Dajot. Bastion central

(ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Espace contraint, mais disponible

Le port de Brest possède aujourd'hui la chance rare d'avoir à disposition, des réserves foncières pour son développement. L'espace y demeure cependant contraint, et par conséquent, précieux. Caractérisé par le relief et les flancs abrupts de son rivage, Brest a en effet créé ses terre-pleins portuaires en les conquérant sur l'eau (plus de 200 hectares ont été progressivement gagnés sur la rade entre le Second Empire et aujourd'hui, où l'on s'apprête à l'ouverture d'une nouvelle extension de 14 hectares). Mais cette conquête graduelle de l'estran de la rade a bien entendu ses limites, lesquelles étaient déjà, du reste, l'une des données clés du schéma de référence portuaire de 1994, fortement axé sur les questions foncières et domaniales. Cette contrainte du site perpétue la forme de proximité entre ville et port, caractéristique de Brest, et confère toute sa légitimité à la notion d'interface ; notamment, au rôle essentiel que joue la falaise dans la jonction entre la ville et les installations portuaires.

Ainsi, le processus ordinaire de décrochage spatial et social entre la ville et son port, qu'on observe dans la plupart des grandes places portuaires, et qui défait progressivement l'intégration portuaire originelle, au profit d'une séparation nette des fonctions, est moins manifeste ici. Certes, l'observateur historien pourra reconnaître ce mouvement à Brest, à partir de l'attribution exclusive de l'estuaire de Penfeld à la Marine, et du transfert des activités commerciales sur Porstrein. Il constatera de même, le déplacement du centre de gravité portuaire vers l'Est, au travers des créations successives de « polders ». Mais il observera finalement, que l'apparition de friches autour des premiers bassins napoléoniens, a permis, au tournant du XXè siècle, d'envisager à nouveau cette question de l'intégration portuaire, tandis qu'était parallèlement réinterrogée, la vocation à long terme, du berceau portuaire lui-même, la Penfeld, dans l'hypothèse où la Marine n'en aurait plus l'usage.



**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Depuis Colbert, chaque siècle marque Brest de son empreinte. Et si le sceau du XXIè siècle s'écrivait sur l'eau, à Porstrein, en consacrant d'une création urbaine originale, l'intégration du port et de la Cité ?

1
2
3
4
5
6
42

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 42

Mémorial américain, Cours Dajot

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Un peu d'utopie ? Porstrein XXI

Au second plan de cette photo, s'étire la ligne des digues du Sud et de l'Ouest, lesquelles protègent de l'agitation, les bassins historiques. Ces ouvrages encadrent un stock de sédiments de dragage, bien visible à marée basse. De fait, l'opportunité de créer un polder, sur ce site de Porstrein, calé dans l'angle des digues, a plusieurs fois été envisagée (notamment en 2012, par l'étude de développement du port établie par Artélia, pour le compte de la Région Bretagne). Cette éventualité perpétue à sa façon les rêves brestois de ville sur la mer, ceux notamment de l'ingénieur Duschesne « Brest, port océanique » ou de Claude-Casimir Perrier « Brest transatlantique ». L'ouverture formée par les deux ouvrages permettrait en effet, l'aménagement d'un terre-plein triangulaire théorique de 26 hectares, offrant potentiellement, de l'ordre de 3.000 mètres linéaires de quais. Accessoirement, sa réalisation permettrait en outre, d'assurer le dragage des souilles non concernées par les travaux actuels, liés à la création du polder destiné à l'accueil des énergies marines renouvelables. En tout état de cause, elle constituerait un évènement majeur pour le port et la ville de Brest. Dès lors, c'est de la conception d'un nouveau quartier maritime qu'il s'agirait, à l'image de ceux développés ces dernières décennies par certaines villes d'Europe du Nord. Cette hypothèse atteste s'il en était besoin, de l'existence à Brest, d'opportunités remarquables pour poursuivre la lignée des grands desseins d'aménagement qui jalonnent l'histoire de la Cité du Ponant.




ADEUPa Brest-Landerneau | Le dépôt

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Depuis le cours Dajot,
le promeneur contemple le port :
un objet équivoque qui relève
pleinement de la question du « beau »
en même temps qu'il s'y soustrait
totalement

1
2
3
4
5
6
43

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 43
Mémorial américain, Cours Dajot

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Un paysage. Dépaysement

Se tenir sur le belvédère du cours Dajot, ou l'un de ceux qui offrent le port en spectacle, c'est faire l'expérience de contempler un paysage démultiplié, où se rencontrent nature et culture. L'attrait que recèlent ces espaces sur le promeneur provient de leur faculté particulière à le rendre présent au monde. Il est ici rigoureusement question du « beau », en même temps, que « l'esthétique » n'est pas le sujet. Peut-être plus qu'un autre, le paysage portuaire superpose le naturel et le social, c'est-à-dire, à la fois le paysage au sens premier et historique du terme, celui de la rade, et un paysage urbain particulier, celui du port, qui procède d'une esthétisation, d'un jugement et d'une distanciation culturels. Accoudé sur le parapet, l'observateur contemple un objet qui simultanément relève de la question du beau et s'y soustrait. Il voit des ressources et des contraintes, de l'agrément et des risques, de la coordination et du hasard : autant de manifestations plus ou moins autonomes du milieu, qui appartiennent au lieu autant qu'à l'époque. En outre, cet espace ouvert, offert au regard du flâneur, change perpétuellement. Les circonstances et les mouvements (marées, brumes, navires, etc.) reconfigurent les scènes à l'infini. La ville portuaire se mue en récit, le spectacle en signifiant. Voilà pourquoi, fréquemment, le brestois vient ici faire sa « piqûre de rappel », celle qui le connecte à la mer et au destin maritime de la Cité du Ponant.




AUDIP - Brest Bretagne - J.-L. de Dignin

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




L'attrait du quartier portuaire tient à sa différence, à son caractère brut « d'outil » et au dépaysement qu'il procure. Là est la limite d'une intégration urbaine du port bien comprise

1
2
3
4
5
6
44

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 44

Cours Dajot. Bastion central

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Port fêté, port festif

Créé en 1989, le festival estival, les « Jeudis du Port » mêle musique et arts de la rue, offerts au public sur le quai de la Douane et alentour des premiers bassins. À l'origine, l'évènement fut conçu alors que la mutation des espaces les plus anciens du port était déjà manifeste. Bientôt la démarche « Front de mer » et les réflexions subséquentes, allaient s'intéresser au sort de ces espaces délaissés, en quête de reconversion. Et l'objectif déjà en germe, de favoriser l'appropriation de la façade maritime de la ville par ses habitants, allait être consolidé. Éclectique et davantage intergénérationnel qu'à ses débuts, l'évènement rassemble chaque année, un cumul d'environ 80.000 spectateurs. À leur manière, les Jeudis du Port témoignent de la métamorphose qui s'est opérée progressivement sur les espaces portuaires historiques. Ils consacrent autant qu'ils ont contribué à l'émergence d'un quartier portuaire plus attractif, substituant aux friches issues de l'évolution des activités portuaires et de leur déplacement vers l'Est, de nouvelles fonctions plus urbaines ; un quartier davantage ouvert à la ville, dans ses usages et sa dimension sociale. Cette transformation, encore inachevée, continue de s'accomplir aujourd'hui. Elle doit persévérer au maintien de l'équilibre délicat entre exigences d'efficacité de « l'outil portuaire », et souhait d'intégration urbaine en quête notamment, de convivialité. Un principe y préside : ce qui fait l'attrait du port, c'est précisément son caractère portuaire et sa destination maritime.




AUDIPO Brest-Bretagne Aéroport Digital

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotoplan - 2015

C'est un atout rare que possède Brest d'être en position dominante par rapport à son port, en balcon sur les activités qu'il accueille et en prise directe avec son site remarquable de rade



Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 45

Cours Dajot

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Promenade dominante

C'est un atout rare que possède Brest d'être en position dominante par rapport à son port, et de pouvoir apprécier en même temps que l'animation de celui-ci, le grand paysage remarquable de la rade, en bordure de laquelle la ville s'est développée. Cet atout, Louis-Lazare Dajot, ingénieur militaire du XVIIIè siècle, l'avait bien compris en faisant aménager en promenade publique arborée, le cours qui porte son nom. Vestige des fortifications, ce cours offre un panorama spectaculaire sur la rade et la partie occidentale du port, la plus ancienne, qu'il domine d'une trentaine de mètres. Le sentier de grande randonnée du littoral (GR34) ne s'y trompe pas. Son itinéraire transite par ici, profitant de cette promenade dominante, qui en sus des vues surplombantes sur les activités portuaires offre, une vue panoramique de la rade, depuis la pointe du Portzic et son phare, en avant-scène du goulet à l'Ouest, jusqu'aux installations du port de commerce et de la réparation navale à l'Est. Après cette séquence spectaculaire, le randonneur littoral -ou le promeneur citadin- cheminant vers l'Est, emprunteront le sentier du Merle-Blanc, tracé en balcon à la rupture de pente, juste sous le plateau ferroviaire de la gare. Puis, faute de pouvoir poursuivre sur la ligne de crête de l'ancienne falaise côtière, ils zigzagueront momentanément parmi les rues du quartier du Guelmeur, avant de retrouver un parcours dominant, au-dessus de la zone industrialo-portuaire, entre le Dour Braz et le Dour Menez, le long de la rue du Brigadier le Cann.




Brest métropole / M. Le Gall

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Havre propice à l'établissement d'un port, les 180 km² de la rade de Brest incarnent aussi, toute la délicatesse d'un savant et fragile équilibre écosystémique d'estuaires, entre terre et océan

1
2
3
4
5
6
46

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 46

Jardin Victor Ségalen

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Rade de Brest, l'écrin portuaire

Au commencement fut la rade. Et le port de Brest tire parti des qualités exceptionnelles de ce site : vaste baie fermée en eaux profondes, déployée sur quelque 180 km², protégée des humeurs de l'océan et reliée à lui par le goulet, étroit bras de mer d'à peine un mille nautique de large par trois de long. Cet espace géographique à forte identité est le théâtre d'une grande variété d'activités, dont témoigne la diversité des embarcations qui le fréquentent. La partie septentrionale, celle qui nous intéresse en premier lieu ici, offre un chenal d'accès aux ports civils et militaires, ouvert aux navires de grand tonnage, affectés à toutes sortes de commerces ainsi qu'aux missions régaliennes de protection et de défense. Ce vaste plan d'eau est aussi un remarquable stade nautique pour les plaisanciers, régatiers et autres adeptes de sports de glisse. On vient ici s'entraîner pour l'America's Cup, tandis que des générations d'écoliers y font leurs premiers pas sur l'eau en centres nautiques. C'est également le lieu de travail de professionnels de la pêche et de la mariculture, que symbolisent dans le port de Brest le troisième bassin et la criée qui le borde. Cette multiplicité et diversité d'usages qui coexistent, se croisent et se superposent, dans le temps comme dans l'espace, démontre de longue date, l'extraordinaire capacité de la rade de Brest à « faire vivre ensemble » ; une singularité que soulignait déjà en 1972, le Schéma d'Aménagement du Littoral Breton et des Îles (SALBI). Mettant en évidence cette notion angulaire qui perdure aujourd'hui encore pour la rade, d'équilibre entre plusieurs vocations. À la suite du SALBI, d'autres approches systémiques, ont poursuivi cette analyse telles, en 1977, le Schéma d'Aptitude et d'Utilisation de la Mer (SAUM), puis une vingtaine d'années plus tard, le Contrat de Baie. C'est que ce « merritoire » où se mêlent eaux douces et eaux salées, incarne aussi, toute la délicatesse d'un savant équilibre naturel. Biodiversité, flore, faune, géologie..., la rade offre un foisonnement de richesses naturelles vulnérables. Songeons simplement qu'au cours d'un cycle de marée, seul 1/140ème du volume d'eau à basse mer s'y renouvèle. Environ 87 jours sont donc nécessaires pour que la totalité des eaux soit remplacée.




Atelier Brest Métropole, droits réservés

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Élément majeur du schéma de référence portuaire de 1994, la séquence du «Lien ville-port», entre le centre-ville et les 3ème éperon / 5ème bassin, n'est à ce jour, que partiellement concrétisée

1
2
3
4
5
6
47

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 47

Jardin Victor Ségalen

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Lien ville-port, le chaînon manquant

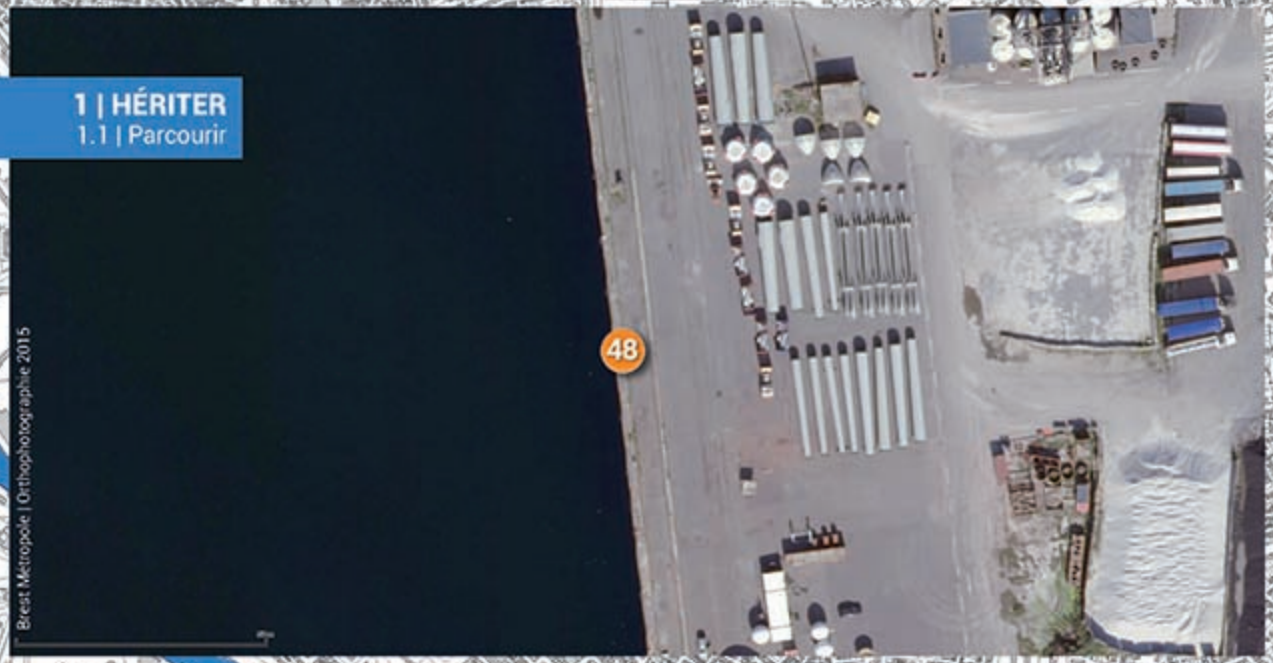
Vue des rues de Narvik et de Bassam, que prolonge le 3ème éperon. L'hôtel au centre et l'immeuble Bassam à gauche, témoignent de l'évolution urbaine du « vieux-port » et des actions entreprises pour sa meilleure intégration à la ville, depuis les années 1990. Le schéma de référence portuaire de 1994 qualifiait cet axe stratégique entre le centre-ville et la rade, « d'Espace-Lien ville-port », son assise portuaire couvrant schématiquement le rectangle compris entre le square Beautemps-Beaupré au Nord, la rue Armand Considère au Sud, les rues de Bassam à l'Ouest et des Colonies à l'Est. Ainsi, la réalisation de la Carène, scène de musiques actuelles, au pied des remparts, procèdait de cette visée qui n'est cependant, encore qu'esquissée aujourd'hui. Les prescriptions du schéma de 1994 décrivaient cette liaison entre la ville et le port, en tant que séquence de transition entre la zone portuaire « dure » à l'Est, et l'espace mixte, urbain et portuaire des premiers bassins. Ces orientations, inscrites dans la Charte de place portuaire, ont commencé d'être développées par Brest métropole. La conception de l'îlot Bassam-Colonies structure l'espace autour d'une promenade Nord/Sud, à laquelle le « Bassam », premier immeuble réalisé, se conforme. Cependant, la pleine concrétisation du « Lien ville-port », appelle également d'autres interventions, en particulier à ses deux extrémités, telle la réalisation d'une liaison mécanique entre le sommet du rempart et le plateau portuaire (dont l'implantation précise et les modalités techniques sont à définir : ascenseur ou autre système de transport dédié). Elle doit tenir compte également du projet d'accueil de paquebots de moins de 200 mètres, envisagé au 3ème éperon, au plus près du centre-ville, consolidant cette activité avec laquelle Brest a renoué•, en lui offrant des conditions améliorées et pérennisées, par la création en particulier, d'un terminal croisières, qui constituerait un excellent attracteur sur le port, utile pour que vive pleinement cette relation ville-port, revendiqué de longue date.

• [ Loin d'être une idée nouvelle, l'accueil de paquebots a donné lieu au XIXè siècle, à plusieurs projets ambitieux d'aménagement portuaires et fut une réalité lorsque Brest était un port d'escale transatlantique sur la ligne Le Havre-New York, entre 1864 et 1875. ]



AUDIAR Brest-Bretagne | J. de Chanis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Matériels ou immatériels,
les déterminants de l'identité portuaire
sont multiples. Ils sont aussi
diversement considérés, tantôt
classés Monument Historique,
tantôt, traités sans égard

1
2
3
4
5
6
48

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 1 - PREMIERS BASSINS | PRISE DE VUE 48
Cinquième bassin. Quai 5ème Est

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

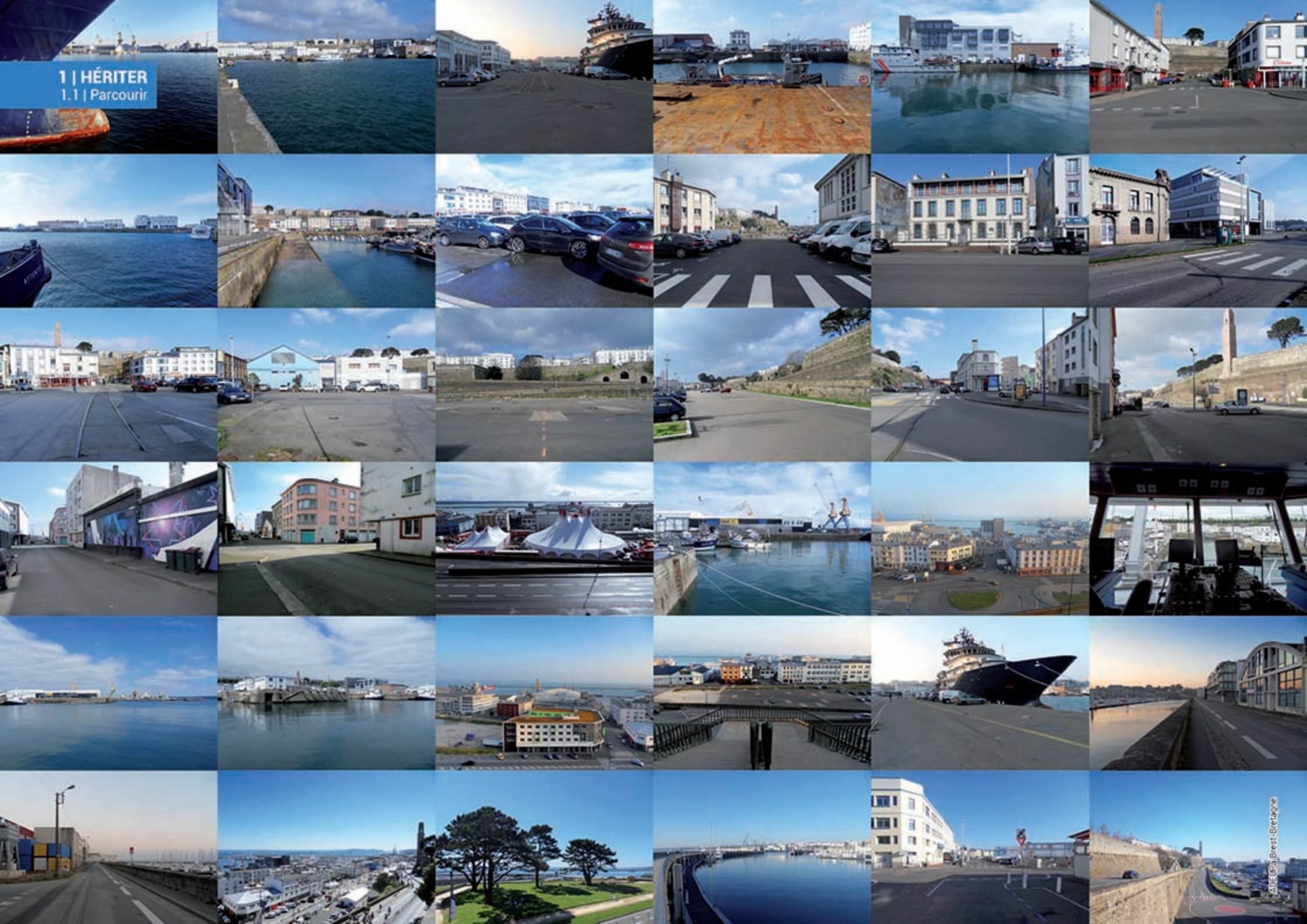
# Paindavoine, patrimoines

L'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine de Brest (AVAP)* inclut une partie du port, celle des premiers bassins. Au-delà des objets patrimoniaux au sens strict, tels qu'entendus usuellement et qui peuvent le cas échéant, faire l'objet d'une protection au titre des Monuments Historiques, l'AVAP s'intéresse aux éléments qui concourent à l'identité du lieu et relèvent des déterminants de l'ambiance portuaire. À l'articulation entre ces deux dimensions, la grue Paindavoine n°4 du troisième éperon, est classée aux Monuments Historiques depuis 2013. Elle appartient au type à relevage de flèche, dit aussi « grue kangourou ». C'est le dernier exemplaire du dispositif d'outillage mis en place lors de la Reconstruction à Brest, dans le cadre du Plan Marshall. Construite par l'entreprise lilloise Paindavoine, elle contribuera au dépassement du million de tonnes de marchandises traité par le port de Brest dans les années 1950. Désaffectée en 2004, c'est un témoignage devenu rare, que partage une autre grue Paindavoine, implantée sur le site de l'armement Seegmüller à Strasbourg, dans le secteur de mise en valeur du port autonome. Également visibles sur cette photo, à gauche, les deux grues Peiner sur rail, ne sont plus utilisées. L'une d'entre-elles est aujourd'hui en attente de ferraillage, de même que les deux grues Fives Cail Babcock des quais 6ème Est et Sud, en fin de vie, elles aussi destinées à la casse. L'évolution des modalités de transport et la disparition progressive de la manutention de vracs et de marchandises diverses au profit du conteneur, conditionnent les besoins en outillage. Mais il va sans dire que par le retrait de ce matériel, particulièrement les deux grues Peiner du 3ème éperon aux qualités esthétiques reconnues, c'est une part supplémentaire de l'âme portuaire et de l'identité brestoise qui risque de disparaître.

* [ L'AVAP se substitue à l'ancienne Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP), étendue sur 689 hectares de part et d'autre de la Penfeld. À l'intérieur de ce périmètre, 4.320 immeubles sont répertoriés dont 155 sont protégés. Quatre édifices sont classés Monuments Historiques : le château ; la villa Mathon rue Poullic al Lor, aujourd'hui à l'état d'abandon ; une partie de l'hôpital Morvan et le bâtiment aux lions à l'extrémité des formes de radoub de Pontaniou à Recouvrance, lequel vient d'être rénové. ]



ADEUPa Brest-Bretagne | J.-C. Cloarec


1 | HÉRITER
1.1 | Parcourir
AGEP Brest-Bretagne

# BILAN DE PARCOURS | **SECTEUR 1 "PREMIERS BASSINS"**

## Principaux questionnements rencontrés au fil de l'itinéraire (1/2)

*Les questions rencontrées au travers du parcours de ce premier « secteur » sont multiples. En voici un premier recensement. Bien entendu, certaines d'entre-elles présentent un caractère de généralité, et s'appliquent également au reste du territoire portuaire, ainsi que nous le verrons lors des itinéraires réalisés ci-après.*

**GÉNIE DES LIEUX.** Pourquoi aime-t-on « le port » et que vient-on chercher dans le quartier des bassins « historiques » ? Au-delà des fonctions portuaires et maritimes présentes, à quoi tiennent la spécificité, voire le génie des lieux ? Comment les préserver ; permettre l'évolution du port sans en perdre l'âme ?

**VOCATION PORTUAIRE.** Comment concilier au mieux la vocation portuaire fondamentale et diversifiée des premiers bassins (navires de sécurité et de services, pêche, liaisons insulaires, plaisance, course au large, charpente navale, bateaux du patrimoine, etc.) et l'évolution urbaine contemporaine du secteur ? À plus forte raison, comment pleinement satisfaire la vocation prioritairement portuaire et maritime des éperons eux-mêmes ?

**FONCTIONS URBAINES.** Jusqu'où tolérer l'accueil de fonctions rigoureusement urbaines (bureaux, logements, services, équipements notamment culturels, etc.) sans banaliser, dénaturer l'espace portuaire, ni entraver son fonctionnement ? Où et à quelles conditions permettre aux opérateurs porteurs de programmes immobiliers sans rapport avec l'activité portuaire, à vocation en particulier d'habitat et/ou tertiaire de le faire ?

**ANIMATION.** Comment poursuivre la politique d'animation comme vecteur d'intégration urbaine du port, développée depuis plus d'une vingtaine d'années et prolonger la démonstration que l'intégration du port et de la cité ne passe pas nécessairement pas l'aménagement et des travaux lourds, mais peut se réaliser par les usages ?

**ACCÈS AU RIVAGE.** Comment satisfaire le désir du public d'accès au rivage, contrarié par la clôture progressive des espaces au contact de l'eau, peu à peu réservés aux seuls professionnels ?

**FLUX AUTOMOBILES.** Comment mieux gérer l'ensemble des flux automobiles qui transitent par le port, lequel assume également un rôle d'entrée de ville majeure ?

**ESPACE PUBLIC.** De quelle façon rééquilibrer le partage de l'espace public jusque-là excessivement permissif aux automobiles, tout en satisfaisant les besoins spécifiques en stationnement, des fonctions présentes ?

**TRANSPORT EN COMMUN.** Comment concrétiser de projet de transport en commun en site propre inscrit au PLU facteur 4, depuis la gare SNCF jusqu'à l'entrée de ville (jonction RD165 / rond-point Herman Melville), avec parking-relais et report modal, et mieux prendre en compte au regard de la desserte, la dimension portuaire fondamentale d'interface (entre la terre et la mer, le continent et les îles, la périphérie et le centre-ville, mais aussi entre différents quartiers de la ville) ?

**LIAISONS PIÉTONNES.** Comment mieux valoriser les liaisons physiques piétonnes (escaliers, cheminements) entre la ville et le port, rares et souvent méconnues ? Suivant quelles modalités (urbaines, architecturales et techniques) traduire les projets de liaisons mécaniques complémentaires, en s'inscrivant en cohérence avec le plan piéton de Brest métropole et l'OAP déplacements et transports du PLU facteur 4 ?

**LIEN VILLE-PORT.** Comment faire pleinement aboutir le principe de « Lien ville-port », posé dès le premier schéma de référence portuaire et la Charte de place portuaire pour Brest, en particulier sa séquence centrale, sur l'axe jardin Kennedy / troisième éperon et celle additionnelle, de l'axe bas de Siam / jardin du Général De Gaulle / quai Malbert ?

./...


1 | HÉRITER
1.1 | Parcourir

# BILAN DE PARCOURS | **SECTEUR 1 "PREMIERS BASSINS"**

## Principaux questionnements rencontrés au fil de l'itinéraire (2/2)

**QUALITÉ URBAINE.** Comment traiter dans le respect de la condition portuaire, les différents sites à enjeux, effectifs ou potentiels, en termes de plus-value urbaine et d'apport positif à la qualité de ville : Parc à chaînes, secteur Bassam-Colonies, abords du 5ème Nord, îlot dit du «Tex Mex» quai de la Douane, jetée de l'Ouest, etc. (pour ne mentionner que les sites significatifs du secteur 1) ?

**PÊCHE.** De quelles façons mieux valoriser et pérenniser l'activité pêche, notamment symbolisée par la nouvelle criée ?

**CHÂTEAU/ MOULIN-BLANC.** Comment compenser la carence de liaison entre les deux pôles portuaires urbains, que sont le secteur des premiers bassins à l'Ouest et celui du Moulin-Blanc à l'Est, et la fonction port de plaisance qui y déploie ses deux entités ?

**SUBMERSION MARINE.** Comment intégrer l'accroissement du risque de submersion marine des espaces portuaires, entraîné par la hausse progressive du niveau des mers, consécutive au réchauffement climatique ?

**ÉPERONS.** Comment optimiser chacun des éperons (y compris la jetée de l'Ouest), qui tous, posent d'importantes questions d'aménagement (site exceptionnel de la subdivision des Phares et Balises à l'extrémité de la jetée de l'Ouest (quai Malbert) ; projet de reconstruction de la gare maritime ; projet de transrade civil ; projet d'accueil de la fonction croisières au plus près du centre-ville ; projet d'annexe brestoise du Centre national des Phares et Balises de Ouessant ; projet de Port Center ; sort des entrepôts frigorifiques du 3ème éperon ; etc.) ?

**PORT DES RECORDS.** Comment mieux valoriser le substantif « record » associé au port de Brest, au travers des challenges de courses au large et des évènements sportifs nautiques ?

**PROMENADE-BELVÉDÈRE.** Comment tirer pleinement parti de la position urbaine dominante et du contexte remarquable de belvédère offert sur les installations portuaires et le grand paysage spectaculaire de la rade, par les bastions des anciennes fortifications et l'itinéraire côtier qui accompagne la falaise ?

**ARCHITECTURE PORTUAIRE.** Comment promouvoir la qualité architecturale, utile et nécessaire sur le port comme ailleurs, et garantir la production aujourd'hui, du patrimoine dont seront soucieuses les générations de demain ? Comment favoriser dans la conception architecturale portuaire, la prise en compte du contexte de vues surplombantes sur les cinquièmes façades que sont de fait, les toitures des immeubles portuaires ?

**PATRIMOINE.** Comment préserver le patrimoine portuaire dans toutes ses dimensions, en tant que partie intégrante de l'identité brestoise, contributive de son statut de Ville d'Art et d'Histoire ? Que serait le visage du port, privé de la puissance symbolique et esthétique de son outillage monumental ; celui de Brest sans cette signature caractéristique de son rivage qu'il soit civil ou militaire ?

**HAUTS FONDS DE PORSTREIN.** De quelle meilleure façon traiter les hauts fonds constitués par les dépôts sédimentaires effectués entre les digues du Sud et de l'Ouest et bien visibles à marée basse ? Comment mieux tirer parti de l'existence de ces deux digues et de l'expérience rare qu'elles offrent potentiellement : celle du contact immédiat avec la rade ?

# 5ème bassin, le couteau-suisse du port

Vue du quai 5ème Est, en direction du centre-ville. Sur l'espace portuaire, les abords du cinquième bassin constituent un nœud où se rencontrent fonctions urbaines et portuaires. Cette particularité contribue à expliquer l'état d'inachèvement des lieux, en même temps qu'elle démontre les limites du schéma de référence de 1994, relativement inopérant à concilier sur cette frange, des enjeux contradictoires. C'est à partir du cinquième bassin que la fonction commerciale à proprement parler du port, commence à se manifester. Sur le quai 5ème Ouest (troisième éperon), les entrepôts frigorifiques brestois ne sont plus utilisés pour le froid conventionnel. Ils ont été détrônés par le conteneur réfrigéré, assuré aux QR3 et QR5 de la plateforme multimodale. Le volume du trafic froid conventionnel, par exemple les viandes congelées en palettes, a en effet, été divisé par 6 en l'espace de dix ans au profit du conteneur. Sur le quai 5ème Nord, le magasin D trouve encore usage pour l'export de semences de pommes de terre, qui lui vaut son appellation courante de « hangar à patates ». Mais c'est un trafic très ponctuel (seulement trois navires en 2016). Le quai 5ème Est, est quant à lui partagé entre marchandises diverses et l'activité récente de déconstruction de navires, en lien avec la forme de radoub n°1, connectée au bassin par son angle Nord-Est. Le cinquième bassin est aussi concerné par le projet d'aire de petite réparation navale et celui d'élévateur à bateaux, lesquels prendraient place sur le terre-plein Nord et l'îlot Colonies-Madagascar. Ce bassin multi-usages, dont les quais sont à l'occasion, encombrés de « bateaux-ventouses », en avarie ou abandonnés, est également le site d'accroche du « Lien ville-port », tel que conçu au travers des différentes réflexions portuaires, et notamment formalisé, il y a une vingtaine d'années, dans la Charte de place portuaire pour Brest. C'est à ce titre que le principe d'un accueil de paquebots de croisières, au plus près du centre-ville, est régulièrement envisagé au troisième éperon. Enfin, ce secteur du cinquième bassin est aussi, par la zone PME-PMI qui occupe sa frange Nord, le théâtre d'une mutation urbaine, là encore non complètement aboutie et stabilisée, caractérisée par l'installation d'activités tertiaires de toutes sortes.



AUCEPV Brest-Bretagne | A. Lehoerte

# 2 Cinquième bassin



2

# Bureaux en blanc

Témoignage de la reconversion partielle des espaces portuaires historiques, délaissés au cours des années 1990, des immeubles de bureaux standardisés ont peu à peu remplacé les anciennes friches et s'égrènent en peigne le long de la rue de l'Elorn. Bureaux d'études, comptables, banques, promoteurs, assureurs, sièges d'entreprises et autres institutions y prennent place, entre services publics et cabinets de professions libérales, architectes, ostéopathes, avocats, etc. Derrière les austères façades tertiaires neutres, ces nouvelles activités composent une cohorte bigarrée, sans grand rapport avec la chose portuaire. La plupart de ces occupants étaient autrefois installés au centre-ville. Ils ont fait le choix du port, séduits par l'attrait d'un nouveau quartier en devenir à vue de quais ; intéressés par l'accessibilité routière, charmés par des locaux modernes répondant aux normes ; intéressés surtout, par la promesse de facilités de stationnement. Mais ces alléchantes perspectives ont aussi leurs revers. Le quartier en devenir s'attarde à le rester, tandis qu'ailleurs d'autres zones d'activités voient le jour et vantent des conditions d'accessibilité (automobile, il va sans dire) encore meilleures et des locaux conformes aux derniers standards. Parallèlement, au pied des immeubles le moindre espace accaparé pour garer les véhicules ne suffit pourtant pas à satisfaire les besoins d'un public qu'on sait peu enclain à marcher ne serait-ce que quelques dizaines de mètres entre son véhicule et sa destination. Et toutes ces voitures colmatant l'espace public, n'arrangent rien à la sévérité des lieux. Las, certains occupants sont tentés d'opter pour d'autres implantations, tandis que les droits à construire restants peinent à trouver preneurs. Quadrature du cercle.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

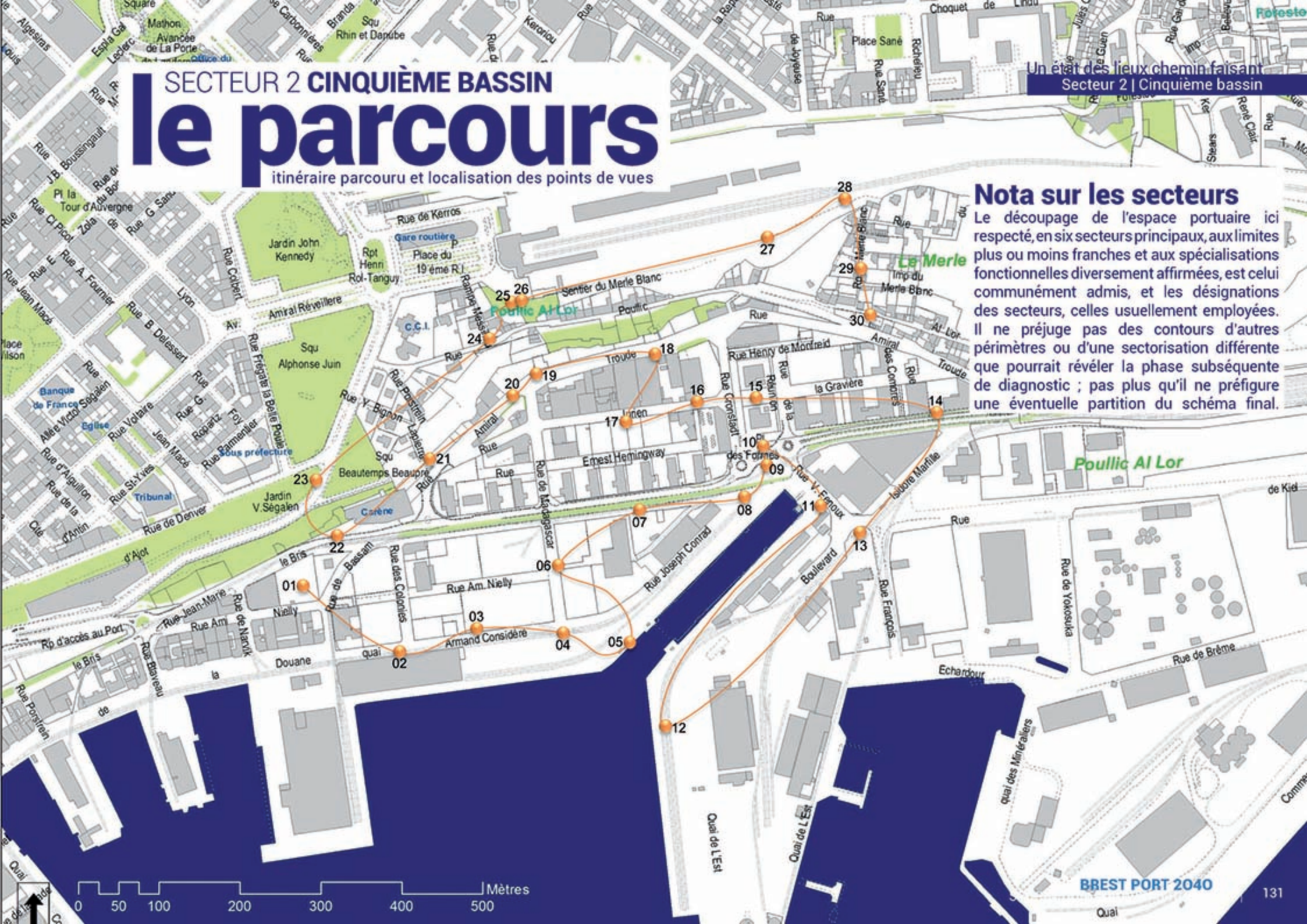
SECTEUR 2 **CINQUIÈME BASSIN**

# le parcours

itinéraire parcouru et localisation des points de vues

## Nota sur les secteurs

Le découpage de l'espace portuaire ici respecté, en six secteurs principaux, aux limites plus ou moins franches et aux spécialisations fonctionnelles diversement affirmées, est celui communément admis, et les désignations des secteurs, celles usuellement employées. Il ne préjuge pas des contours d'autres périmètres ou d'une sectorisation différente que pourrait révéler la phase subséquente de diagnostic ; pas plus qu'il ne préfigure une éventuelle partition du schéma final.



**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Au cœur du port, aux abords de la Carène et du cinquième bassin, plusieurs projets émergent presque simultanément, à vocation urbaine d'une part, portuaire d'autre part. Accord ou conflit d'usages ?

01

1

2

3

4

5

6

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 01

Terre-plein Jean-Marie Le Bris - Amiral Nielly

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

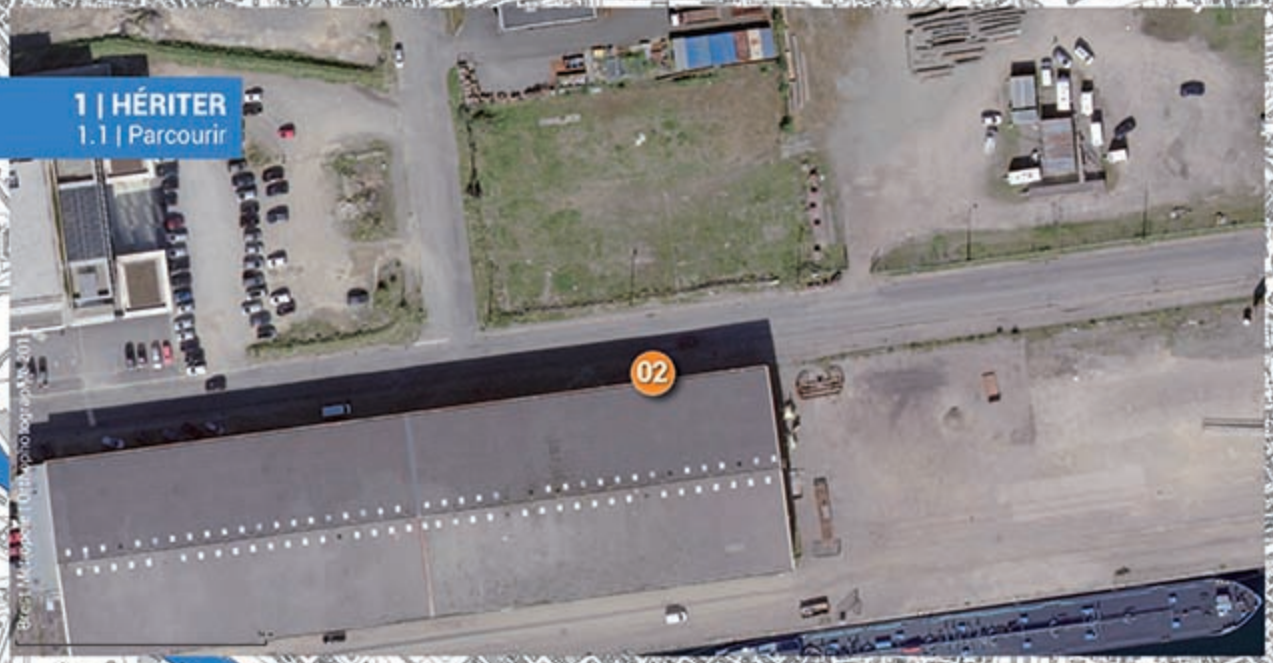


# Accord ou conflit d'usages ?

Nous sommes ici aux abords de l'îlot Bassam-Colonies, à la césure entre les deux visages du port, son versant « outil » et son inclination « urbaine ». L'immeuble tertiaire Bassam (sur la droite de la photo), incarne le second. Implanté en bordure du quai de la Douane, il accueille l'antenne brestoise de la région Bretagne, le siège local du Télégramme ou encore, une agence du cabinet d'audit KPMG. En outre, l'espace d'information du projet de développement portuaire, qui offre au grand public une présentation du futur polder dédié aux Énergies marines renouvelables, prend place au rez-de-chaussée de l'édifice. Au second plan, les locaux d'Endel Engie, les grues et les silos, symbolisent pour leur part, le premier visage portuaire. Endel, entreprise spécialisée dans la réalisation de travaux neufs et de maintenance industriels (chaudières, bacs et sphères de stockage, turbines et systèmes hydrauliques) est, avec un effectif de 110 personnes, l'un des employeurs significatifs du port. Cet îlot-charnière et ses abords sont au cœur de quatre projets d'aménagements simultanés. Le premier d'entre eux s'implantera ici même. Il concerne le programme immobilier « Les voiles », immeuble de trois niveaux de bureaux avec commerces en rez-de-chaussée, qui ambitionne une labellisation bâtiment à énergie positive (4.350m² de planchers ; maître d'ouvrage : SCCV Les Voiles ; maître d'œuvre : Cap Architecture). Premier ensemble immobilier à être livré, il refermera en 2018, l'îlot qu'avaient amorcé les enseignes hôtelières du groupe IBIS. Le second projet se rapporte à l'îlot dit « Colonies », en bordure de le rue de l'Elorn, face à la Carène et au site d'Endel. Il propose un ensemble immobilier fragmenté, présentant un épannelage progressif du R+2 au R+6. Celui-ci abrite une programmation mixte, mêlant bureaux, hôtel, logements et quelques commerces en rez-de-chaussée (8.867m² de planchers ; Lamotte promotion ; Collectif Architectes). Sa livraison est prévue en 2020, sur la base d'un engagement du chantier en 2018. Le troisième projet porte sur l'îlot dit « Bassam », en bordure du quai Armand Considère. Là encore, il s'agit d'une programmation hybride qui associe à l'intérieur d'une volumétrie morcelée, des bureaux, des logements, une salle de sport de 1.250m² et un restaurant au dernier étage (4.600m² de planchers environ ; Barraine promotion ; Michèle Lacroix architecte). La mise en service pourrait avoir lieu en 2021, dans l'hypothèse d'un dépôt de permis de construire courant 2018. Le quatrième projet s'inscrit à l'arrière du site Endel et relève en ce qui le concerne d'une destination portuaire. Il a trait à la création de l'aire de petite réparation navale, prévue au Nord du cinquième bassin, et dont il est question ci-après.

ADEUPa Brest-Bretagne | J.-de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Plusieurs orientations du schéma de référence portuaire de 1994, non concrétisées mais toujours pertinentes aujourd'hui, requièrent leur confirmation à l'intérieur du nouveau schéma

1
2
3
4
5
6
02

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 02
Quai Armand Considère (5ème Nord)

(ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# 1994-2020. Poursuivre d'un schéma l'autre

Vue du quai Armand Considère, en direction des premiers bassins, au cœur de la séquence Bassam-Colonies et du « Lien ville-port », préconisés par le schéma de référence de 1994. Posant les grands principes de transformation du territoire portuaire, alors en évolution rapide, le schéma de 1994 avait pour objet d'articuler d'une part, la volonté de mieux intégrer le port au reste de la ville, d'autre part, la nécessité de favoriser le développement des activités portuaires, à l'époque marquées par la chute tendancielle du trafic (telle qu'analysée par l'étude économique qui le précèdait : Sofremer/ DDE réalisée en 1989). Il s'attachait pour ce faire à la mise en œuvre de trois axes principaux : Premièrement, la simplification de la situation foncière portuaire, en particulier celle du Domaine Public Maritime, caractérisée par son morcellement ; deuxièmement, la prise en compte des mutations en cours et la gestion des friches industrielles existantes ; troisièmement, l'amélioration de la desserte, tant portuaire qu'urbaine et le lien entre ville et port. La création de la ZAC du Port de commerce, immédiatement consécutive au schéma, a permis de concrétiser les principales orientations d'aménagement qu'il préconisait. Cependant, près de 25 ans plus tard, plusieurs éléments restent encore à réaliser, tel le secteur du 5ème bassin et la question du « Lien ville-port » appelé à y prendre place, ainsi qu'en témoigne cette vue prise au droit du bâtiment D. Idem pour le secteur 4 de la zone PME-PMI entre les rues Jurien De La Gravière et Amiral Troude, lequel reste à traiter. De même, la différenciation des voiries urbaines et portuaires n'a pas été pleinement menée à son terme, et souffre aujourd'hui, d'un statut ambigu sur la séquence de la rue de l'Elorn. En outre, l'approche paysagère, en particulier l'affirmation de la falaise et la mise en valeur des bastions comme résolution évidente de l'interface ville-port, n'ont pas ou peu été respectés. Plus dommageable des logements ont été construits sur la falaise, contribuant à en affaiblir à la fois la continuité et le statut d'espace paysager de transition entre la ville et le port, ainsi que l'étude Osty/Grether en soulignait pourtant l'importance en 1998, puis en 2002 (Falaise Poullic Al Lor. Jacqueline Osty/OTH Ouest). Enfin, la plateforme multimodale mer/ fer/ route, bien qu'elle ait été mise à exécution conformément au schéma, ne fonctionne plus aujourd'hui qu'au profit de la route, sans évoquer l'utilisation épisodique de la passerelle Ro-Ro, qui n'a jamais rempli son rôle.

AUDIAR, Brest Métropole, cliché de février

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Le projet d'aire de petite réparation navale envisagé au 5ème Nord, exige la prise en compte scrupuleuse des multiples contraintes urbaines et portuaires présentes autour du 5ème bassin

1
2
3
4
5
6
03

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 03

Quai Armand Considère (5ème Nord)

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

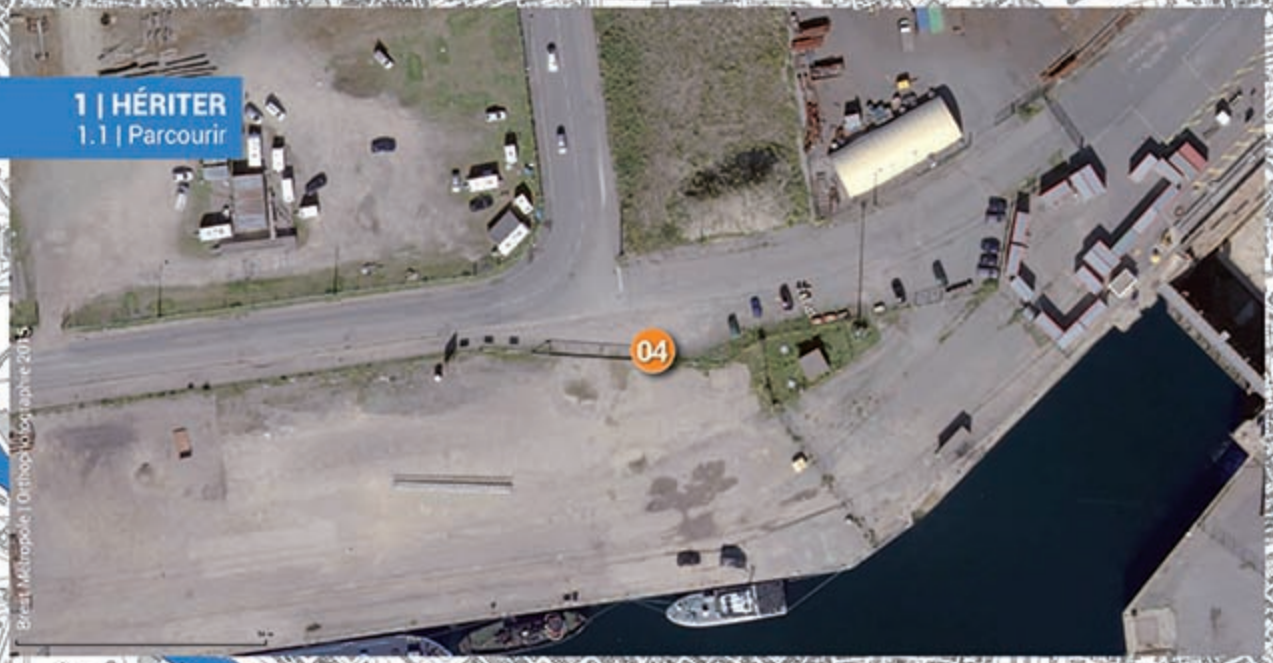


# De l'air(e) pour la petite réparation navale

Le projet, déjà ancien, d'aire de petite réparation navale envisagé au 5ème Nord, doit faire l'objet d'études techniques de faisabilité, au regard des contraintes, notamment fonctionnelles, en présence. Placé dans le périmètre de la ZAC du Port de Commerce, au cœur de l'îlot Colonies/Madagascar, ce projet s'inscrit en lien direct avec le programme d'élévateur à bateaux, prévu in situ. La programmation de l'aire de petite réparation navale prévoit, outre l'outillage destiné à l'exploitation, la construction d'ateliers, dont un hall de peinture estimé à 1.500m². Actuellement, le Chantier naval du Guip entrepose déjà sur le site, une partie du matériel nécessaire à son activité (dont du bois, en quête de conditions d'entreposage plus favorables), ainsi que plusieurs navires inscrits à son plan de charge. Étant entendues la polyvalence et l'activité du 5ème bassin, le projet d'aire de petite réparation navale est soumis à de fortes contraintes d'aménagement, en termes de flux et d'interactions d'usages, tant à terre que sur l'eau. Le 5ème bassin constitue notamment l'antichambre de la forme de radoub n°1, placée dans son angle Nord-Est et récemment rénovée, laquelle suppose la sauvegarde de ses conditions d'accès nautiques. Ce bassin est aussi l'un des sites envisagés dans le cadre du projet d'amélioration des conditions d'accueil des paquebots de croisière (une quinzaine d'escales par an en moyenne), avec l'objectif visé, de recevoir au plus près du centre-ville, des unités jusqu'à 290 mètres de long. Côté terrestre, le projet d'aire de petite réparation navale doit également prendre en compte les permis de construire d'ores et déjà accordés sur l'îlot Bassam-Colonies voisin, pour des programmes immobiliers à vocation notamment d'habitat. Enfin, l'aménagement de cette aire pourrait potentiellement signifier une nouvelle réduction du périmètre portuaire en accès libre, afin de réserver aux seuls professionnels, le quai Armand Considère, aujourd'hui en accès public jusqu'à la rue de Madagascar.

AUDIP - Brest Bretagne - J.L. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Envisagé au 5ème Nord,
un élévateur à bateaux
d'une capacité de 650 tonnes doit
permettre de conforter les diverses
activités des industriels brestois
de la réparation navale

1
2
3
4
5
6
04

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 04
Quai Armand Considère. Quai 5ème Nord

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



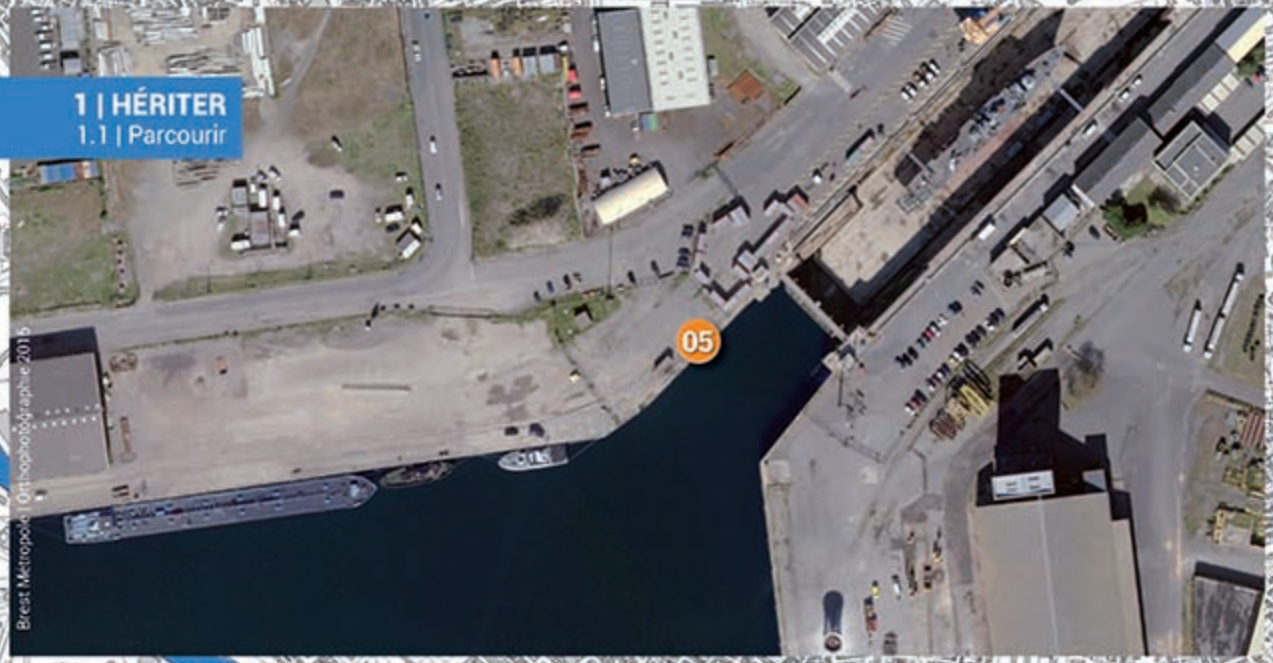
# Débats d'acteurs sur un élévateur

Un projet d'élévateur à bateaux d'une capacité de 650 tonnes, complète le programme d'aire de petite réparation navale, évoqué ci-avant. Destiné aux industriels civils de la réparation navale, cet élévateur pourrait également servir, dans une moindre mesure, à la Marine Nationale. Il s'agit en effet, de tenir compte de la fermeture en 2020, de l'ancienne base sous-marine allemande, aujourd'hui très délabrée, dont l'une des alvéoles sert encore à l'entretien des voiliers de la Marine. L'implantation de cette installation prévue sur le site du quai 5ème Nord, fut dans un premier temps imaginée au Salou, en fond de Penfeld, dans le contexte actuel de réorganisation des installations de la Marine, et de vente progressive d'assiettes foncières désaffectées (plateau des Capucins, Île factice, Arrière-garde, etc.). Toutefois, cette hypothèse en faveur du Salou, formulée sans qu'une échéance et un périmètre précis ne soient fixés, posait de sérieuses contraintes d'exploitation de l'équipement (servitude militaire de l'estuaire de Penfeld, et ouverture du pont de Recouvrance). C'est donc finalement l'option du 5ème Nord qui a été retenue, laquelle n'est pour autant, pas totalement exempte de contraintes. Elle pourrait notamment exiger le creusement d'une forme de darse dans le quai, moins encombrante et pénalisante pour le bassin qu'un simple éperon réalisé en adjonction. Au plan régional, ce nouvel élévateur serait comparable à l'équipement disponible sur le slipway de Keroman à Lorient (700 tonnes). Par ailleurs, d'autres installations semblables, mais de capacité moindre (400 tonnes) sont proposées au Guilvinec, à Saint-Brieuc ainsi qu'à Concarneau.

NOTA : Cette prise de vue du quai 5ème Nord, présente la silhouette inhabituelle à cet endroit, de la coque Q683 (ex-croiseur Colbert), amarrée ici après avoir quitté le méandre de l'Aulne à Landévennec, en attendant de rejoindre le site de déconstruction navale de Veolia à Bordeaux-Bassens.

ADEUPa Brest-Iroise-Pays de Châteaulin

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




À Brest, les questions énergétiques liées aux ÉMR et celles concernant la propulsion des navires pourraient se rejoindre, l'avitaillement en énergie des bateaux prenant potentiellement son origine en mer



Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 05

Rue Joseph Conrad. Quai 5ème Nord

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres




# FOL, GNL & $H_2$ sont dans un bateau

Vue du poste d'avitaillement du quai 5ème Nord. Avec l'aménagement en cours du polder dédié aux énergies marines renouvelables (ÉMR), l'avenir du port se joue aussi autour de l'énergie, celle que peuvent procurer au large des côtes, la force du vent et des courants marins (éoliennes, hydroliennes, etc.), mais aussi potentiellement, celle que réclament les navires pour leur propulsion ; à commencer par les plus gros d'entre eux, compte-tenu en particulier, de l'évolution des normes antipollution (OMI 2020), qui modifie la donne pour les énormes moteurs de bateaux alimentés en fioul lourd (FOL). À l'avenir, l'une et l'autre de ces questions énergétiques pourraient donc se rejoindre, l'avitaillement en énergie des navires du futur, prenant son origine en mer. L'enjeu est en effet de sortir progressivement de l'ère du fioul lourd, résidu de raffinage très polluant, fortement chargé en souffre, et utilisé entre autres, par les quelque 50.000 navires qui constituent la flotte commerciale mondiale. L'enjeu environnemental est considérable. Un grand porte-conteneurs brûle jusqu'à 300 tonnes de FOL par jour, ce qui avec les normes actuelles de teneur en soufre, lui permet de polluer autant que 50 millions de voitures... Cependant, se débarrasser du fioul lourd ne se fera pas du jour au lendemain. À court terme, pour répondre à l'abaissement du taux de souffre fixé par l'organisation maritime internationale en 2020, certains armateurs font simplement le choix de couper le FOL avec du diesel marin, certes beaucoup plus cher, mais dispensant d'intervenir sur les navires. D'autres équipent leur flotte de filtres (scrubbers), chargé d'éliminer l'essentiel des rejets de souffre (cette adaptation représente au passage, un marché conséquent pour les chantiers navals dont pourrait aussi profiter le chantier brestois). À moyen terme, la solution alternative au fioul lourd, est la propulsion des navires au moyen du gaz naturel liquéfié (GNL), jusque-là, apanage des méthaniers. Exempt de souffre et produisant 20% de $CO_2$ de moins à la combustion, le GNL est en effet considéré par les armateurs comme l'hydrocarbure alternatif, et cette solution connait un fort développement (le nombre de navires en chantier propulsés par ce mode ne cesse de croître, qu'ils soient de commerce, paquebots géants de croisière ou ferries tels Le Honfleur de la Brittany Ferries, qui sera mis en service en 2019 entre Porsmouth et Ouistreham). D'ores et déjà, la faculté d'avitailler les navires en GNL, constitue un facteur d'attractivité supplémentaire pour les ports qui en sont dotés. À plus long terme, se profile l'option de la propulsion à l'hydrogène (un ferry de ce type, d'une capacité de 400 passagers, circulera à l'horizon 2021 en Norvège). Et c'est ici que les ÉMR et la propulsion des navires pourraient se rejoindre : l'hydrogène produit par électrolyse par les ÉMR, pouvant servir à la propulsion des navires soit directement, soit par le biais de piles à combustible. À ce titre, l'expérimentation conduite par l'European Maritime Energy Center, au Nord de l'Ecosse est probante. Dès lors, la mise en place d'une chaîne logistique complète, intégrant la production de l'hydrogène, son transport, son stockage et son soutage, peut constituer dans le contexte portuaire brestois, un prolongement d'évidence à l'orientation en faveur des ÉMR, d'ores et déjà prise.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Avec la résorption des friches portuaires, disparaissent aussi les « murs », supports de graffs qui contribuèrent à la notoriété brestoise en la matière



Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 06

Rue de Madagascar

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres



# Graffs au mètre

Au tournant des années 1990, les friches du port de commerce de Brest, alors en pleine mutation, constituent un espace de liberté et de prédilection pour les graffeurs, au point de bénéficier d'une réputation internationale dans ce milieu. Alors qu'ailleurs dans la ville, le graffiti est vécu comme imposé, sur le port de commerce, il est davantage toléré, voire volontiers photographié. Apparu à Brest à la fin des années 1980, le graff n'a véritablement investi le port qu'une dizaine d'années plus tard, certains ensembles immobiliers désaffectés offrant alors de grandes surfaces d'expression. En outre, le recours à l'hydrosablage, pratiqué pour remédier à l'expansion du phénomène et à l'exaspération grandissante de la population, était rare sur le port, en comparaison d'autres secteurs plus « centraux » de la ville. Ce mur de la rue de Madagascar, au contenu régulièrement renouvelé, est l'un des rares vestiges de cette période où de multiples événements stimulaient la dynamique graff brestoise : jams graffiti, expositions (Liliwen et « crimes of minds »), publications dédiées, balades en bus à la découverte des graffs, etc. et dont l'édition des Jeudis du Port 2017, consacrant l'une de ses soirées au thème, constitue un prolongement récent. Parmi les contributeurs des fresques de la rue de Madagascar, PakOne et Wen2, alias Yann Métivier et Gwendal Huet, membres du collectif C29, sont à présent connus et interviennent à l'occasion sur commande, y compris sur le port. Cependant, bien que la pérennité des graffitis et des fresques pouvait sembler mieux assurée sur les murs du port, moins sujets au nettoyage systématique, les friches portuaires n'étant pas destinées à perdurer, de nombreux « murs » ont disparu pour laisser place à de nouvelles constructions. Les façades de la Carène furent ainsi accaparées comme support, conduisant récemment l'exploitant de la salle à organiser les choses pour maîtriser le résultat.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Soucieux de clarification,
le schéma portuaire de 1994
a instauré une double desserte,
associant à la voie urbaine primaire,
une voie spécifiquement portuaire,
cependant incomplètement finalisée

1
2
3
4
5
6
07

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 07
Rue de l'Elorn

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Ligne de partage

La bande engazonnée visible ici, qui sépare la voie de l'Elorn en deux chaussées distinctes, constitue une forme de ligne de partage entre un domaine strictement portuaire et un autre qui le serait moins ou différemment, en étant affecté à des services complémentaires aux activités portuaires. Tel était du moins le principe posé par le schéma de référence portuaire de 1994. En réalité, les faits n'ont pas précisément respecté cet axiome et les « fonctions d'accompagnement » envisagées sur la zone PME au Nord, n'ont pas été réellement sélectionnées au regard de leur relation aux domaines portuaire ou maritime. En témoignent sur cette prise de vue les bureaux de Pôle Emploi et l'immeuble des Tribunaux d'instance et de commerce. Du schéma de 1994 subsiste néanmoins ces deux voies de circulation parallèles, destinées à distinguer les flux urbains et portuaires. Une voie de circulation primaire contribue d'une part, à la desserte du centre-ville depuis la pénétrante Sud (raccordée aujourd'hui au rond-point des Foulques). Cette voie est d'abord connectée à la rue Pierre Sémard (par le rond-point Hermann Melville), puis elle distribue les espaces réaménagés du port jusqu'au pied des remparts Vauban et aux rampes qui en permettent le franchissement vers Siam et le centre-ville. D'autre part, une voie de desserte portuaire (raccordée aujourd'hui au rond-point des Grèbes), innerve le domaine portuaire à proprement parler jusqu'aux entrepôts frigorifiques du troisième éperon (entre-temps désaffectés). Aux abords de la forme de radoub n°1, les deux axes se rejoignent et coexistent sur quelques centaines de mètres. L'évolution progressive des usages du cinquième bassin et l'inachèvement à ce jour du secteur du 5ème Nord, n'ont pas permis de clarifier le statut de cette voirie dédoublée, qui aux heures de pointe absorbe indifféremment les trafics.

ADEUPa Brest-Bretagne | J.-G. Gignoux

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Réparation navale ou déconstruction de navires : l'emploi du temps de la forme de radoub n°1 diffère fortement en fonction de l'une ou l'autre des activités, et de leurs temporalités respectives

1
2
3
4
5
6
08

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 08
Rue Joseph Conrad. Forme de radoub n°1

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000




# En bonne et due forme ?

Vue de la forme de radoub n°1 et du hall en béton armé qui la flanque au Nord-Ouest, partiellement occupé par l'entreprise Métabois (agencement intérieur et de fabrication de mobilier sur mesure, à l'origine positionnée sur le secteur naval). Mise en service en 1905, la forme 1 était la plus ancienne cale sèche du port de commerce. Devenue inadaptée à l'accueil des navires modernes, elle a été intégralement rénovée entre 2006 et 2008, dans le cadre du contrat de plan État-Région, à destination prioritaire du marché des moyens porteurs. Représentant un coût hors outillage, de 18,6 millions d'euros, cette opération de modernisation a principalement consisté en l'élargissement de la forme qui présente aujourd'hui une largeur de 34 mètres pour 225 mètres de long. Un radier plan a été créé en suppression des anciens bajoyers de la paroi Nord. La forme a également été dotée d'un réseau séparatif de récupération des eaux, distinguant les eaux sales de carénage, des eaux propres. Par la même occasion, des rails et un système de halage ont été créés, ainsi qu'une fosse à sonar, laquelle permet l'accueil des navires offshore, scientifiques et militaires équipés. En outre, une voie de grue, formée de deux poutres de 360 mètres de long, a été construite sur la plateforme afin de recevoir une nouvelle grue de manutention. Le principe de ces travaux avait été envisagé dès 1997, dans le contexte de restructuration des industries de défense et de recherche d'activités compensatrices civiles positionnées sur les mêmes métiers. Ainsi, deux autres options, également complexes et onéreuses, avaient été évaluées avant que le choix ne se porte sur la restructuration et l'optimisation de l'utilisation de la forme 1 : la création d'une séparation modulable à l'intérieur de la forme 3 ou l'acquisition d'un dock flottant. L'objectif visé au terme des travaux de modernisation de la première forme, est de passer de 145 à 245 jours d'occupation annuels ; un objectif cependant contrarié par l'exacerbation de la concurrence internationale. En témoigne, l'attribution en 2015 par Génavir du marché de l'arrêt technique du Pourquoi Pas? au chantier Remontowa de Gdansk. L'entretien de ce navire scientifique, utilisé conjointement par l'IFREMER et la Marine nationale, avait été confié jusque-là à Navtis, opérateur des deux premiers arrêts techniques du bateau. Par ailleurs, il a été récemment question de doter la forme 1 d'une couverture, afin de mettre à disposition des conditions d'exploitation jusqu'à présent absentes du versant portuaire civil brestois. Enfin, la forme a servi en 2017 pour la déconstruction du navire Captain Tsarev.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis




Placée au milieu du port,
la place des formes n'en a pas.
C'est un espace étrange,
à la fois carrefour routier, point de
convergence et ensemble urbain
très faiblement structuré



Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 09

Rue Joseph Conrad. Place des formes

ADEUPa BREST+BRETAGNE

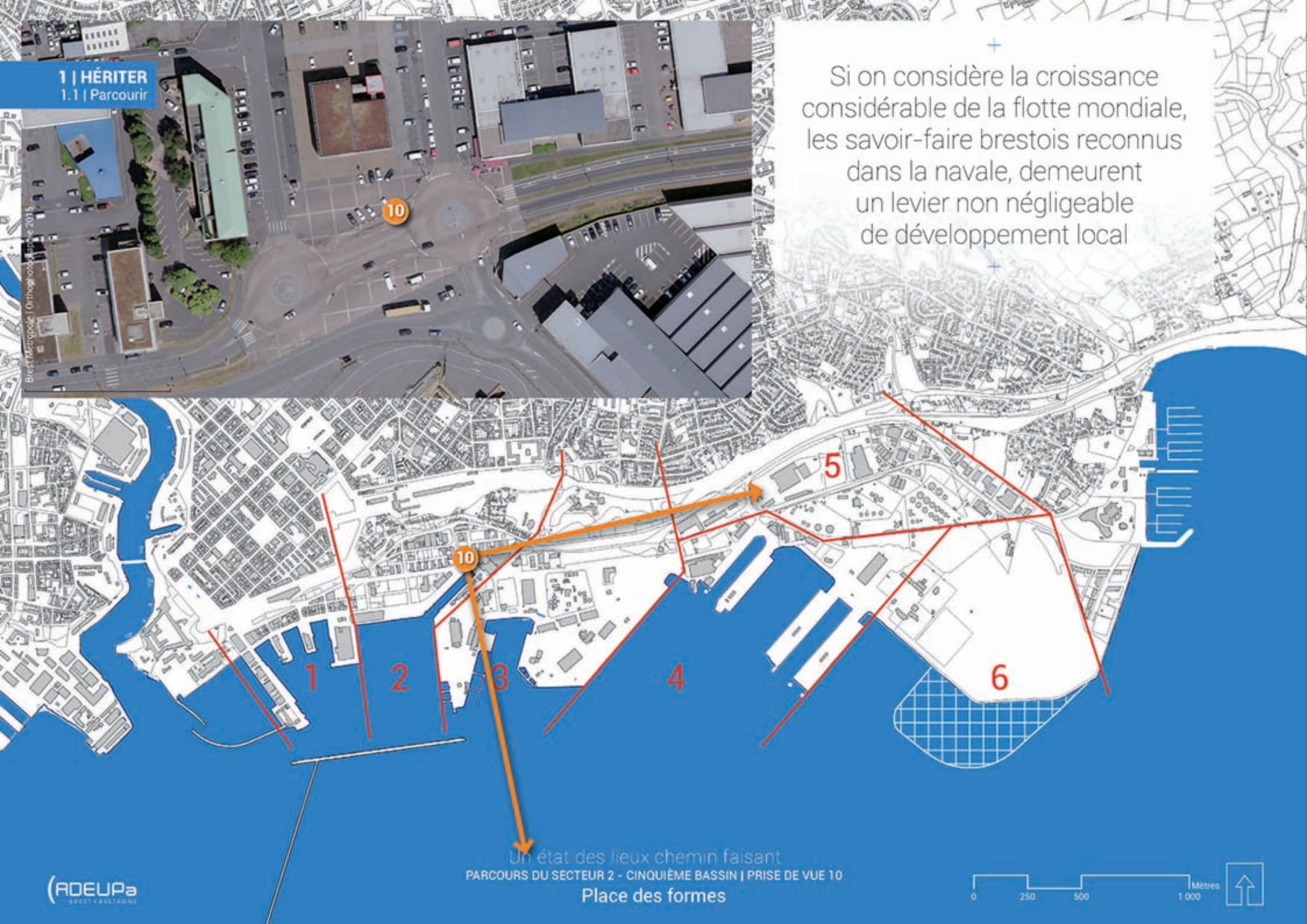
0 250 500 1 000 Mètres



# Convergence confuse

Vue de la place des formes en direction de la ville. A cœur du port, la place des formes est un espace paradoxal, authentique point de convergence sans que cependant, on ne s'en rende vraiment compte. L'espace ample et dilué, la voirie qui prend ici ses aises, et les édifices alentour qui -nonobstant les proportions respectables de certains d'entre eux-, semblent presque trop petits, concourent collectivement à cet état de fait. Cette place qui s'essaie sans convaincre à un exercice de centralité et aligne, perdus au milieu des voitures, une brasserie-tabac-PMU, un marchand de cigarettes électroniques et un bar-pub, est pourtant un point de rencontre d'ordres divers : urbains, fonctionnels et infrastructurels. Rencontre de deux systèmes viaires d'abord. La confluence de l'axe Sud de desserte du centre-ville, depuis la route départementale 165 (rues du sénateur Pichon et de l'Elorn), et de la desserte routière du port (rues de Kiel, Victor Fenoux et de Madagascar), confluence qui vaut à cet espace la cohabitation de trois ronds-points. En cause, la présence de la forme de radoub n°1, longue entaille oblique de près de 300 mètres, tracée depuis l'angle du cinquième bassin, et qui oblige ici à son contournement. C'est donc aussi une expression du frottement entre la ville et le port qui s'affiche ici. La forme n°1 et sa nouvelle grue qui culmine à 56 mètres, symbolisent cette rencontre du portuaire et de l'urbain, ici incarné par les immeubles de bureaux standardisés qui ont pris récemment place en bordure de la rue de l'Elorn. En outre, la présence de cette forme, ouverte sur l'espace des premiers bassins, justifiait dans le schéma de référence portuaire de 1994, un cône de vue à préserver, toujours d'actualité. Enfin, c'est ici que s'opère l'articulation entre le port de commerce à proprement parler et le quartier de la ZAC du port de commerce, hérité des années 1990-2000, lequel a notamment pris place sur le faisceau de l'ancienne gare de triage portuaire, dont les voies venaient buter aux abords de l'immeuble de bureaux, ici visible sur la gauche de la photo.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis


1 | HÉRITER
1.1 | Parcourir
Brest Métropole | Orthophotoplan 2015
10
Si on considère la croissance considérable de la flotte mondiale, les savoir-faire brestois reconnus dans la navale, demeurent un levier non négligeable de développement local
10
1
2
3
4
5
6
Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 10
Place des formes
ADEUPa
BREST • BRETAGNE
0
250
500
1 000
Mètres




# Faire valoir les savoir-faire

Vue de la place des formes à l'intersection de la voie urbaine (qui permet l'accès au centre-ville depuis la pénétrante Sud) et de la voie de desserte portuaire. Ce lieu qui a déjà profondément muté au cours des dernières décennies, est appelé à moyen terme, à se transformer encore, afin d'une part, d'autoriser d'éventuels aménagements aux abords de la forme de radoub n°1 (sur la droite de la photo), pour permettre le développement des activités qu'elle reçoit ; afin également d'accueillir le tracé de la ligne de transport en commun en site propre (TCSP) envisagée. Cette ligne serait connectée à une station terminus, avec parking de report modal, implantée sur l'ancien site GPB, en amont du rond-point Herman Melville. Il s'agirait ce faisant, de contribuer à la réduction de l'afflux d'automobiles au centre-ville. Sont visibles ici, à l'arrière-plan, les sheds du hall principal de la société Navtis, spécialisée dans le secteur de la maintenance navale et industrielle. Alliée au groupe Jencyel, l'entreprise est l'un des poids lourds locaux de la filière, illustratif des compétences brestoises, lesquelles constituent avec les infrastructures exceptionnelles, l'un des atouts de la place portuaire. Ces savoir-faire dans les domaines de la navale, demeurent potentiellement précieux pour le développement des activités, eu égard à la croissance considérable de la flotte mondiale (+25% en quinze ans). Cette évolution très substantielle du nombre de navires, accroît mécaniquement la demande de services maritimes et de travaux de maintenance, par ailleurs renforcée par l'adoption progressive de normes visant notamment, à réduire l'empreinte environnementale du shipping (MARPOL, Water Ballast Management, OMI 2020, etc.). Certes, entre chantiers d'un même bassin, la concurrence est forte (en Europe, on compte une centaine de chantiers de réparation répartis sur les façades maritimes de la Baltique, de la mer du Nord, de l'océan Atlantique, de la mer Méditerranée, et de la mer Noire). Mais cette concurrence dépend de multiples facteurs : temps de navigation jusqu'aux installations, coûts salariaux, cours monétaire, caractéristiques et disponibilité des infrastructures et de l'outillage, etc. Elle dépend aussi des compétences techniques disponibles, ainsi que de la présence d'un tissu dense de sous-traitants, ainsi qu'à Brest. Au-delà de ces arguments, la recherche de fidélisation des clients, peut passer par des montages structurels, tels que la participation de l'armateur au capital du chantier naval, ainsi que c'est par exemple le cas au Chantier Naval de Marseille (CNDM, Group San Giorgio del Porto), avec l'entrée au capital à hauteur de 33,33% de Costa Croisières.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Considérée comme relais potentiel d'activité, la déconstruction de navires s'inscrit dans un paradigme d'avenir, celui de l'économie circulaire. Elle nécessite cependant, la structuration d'une véritable filière

1
2
3
4
5
6
11

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 11

Rue Victor Fenoux. Forme de radoub n°1

(ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



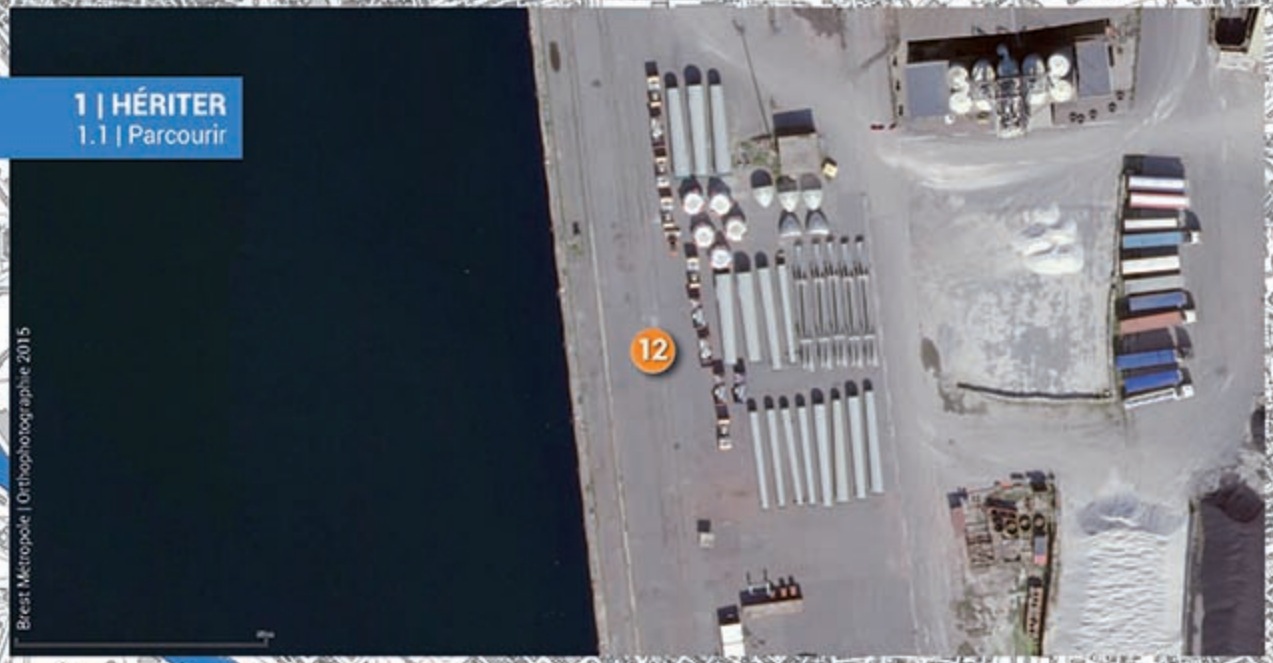
# Construire la filière déconstruction

La déconstruction de navires est évoquée depuis quelques années comme piste potentielle de développement des activités industrielles portuaires brestoises aux côtés de la réparation et de la construction navales, conjoncturellement ou structurellement affaiblies. L'affaire des pérégrinations du Clémenceau avant sa démolition au chantier Able UK d'Hartlepool en Angleterre, l'expédition de l'ex-Bouvet à Gand en Belgique et, plus récemment, l'envoi à Bassens près de Bordeaux, des ex-Jeanne d'Arc et Colbert, ont encouragé les débats autour du sujet ; débats régulièrement relancés par ailleurs, à la faveur de l'actualité, tel le double naufrage en décembre 2016, au large de Brest, des Maersk Searcher et Shipper qui, ralliant depuis le Danemark un chantier de démolition à Aliaga en Turquie, ont finalement tous deux terminé leurs carrières au fond de la Mer d'Iroise... Le démantèlement de navires à Brest est cependant devenu réalité en 2017, avec la déconstruction par Navaleo, filiale du Groupe Les Recycleurs bretons, du Captain Tsarev, vraquier « ventouse », à quai dans le port de Brest depuis 2008*. Attributaire du marché, l'entreprise figure parmi les trois acteurs français homologués en 2016, par l'Union européenne pour exercer cette activité de déconstruction de navires (le groupe était intervenu lors de l'enlèvement du TK Bremen échoué, en 2011 sur le rivage d'Erdeven). Les deux autres entreprises nationales agréées (sur un total de 18 européennes) sont installées au Havre (Gardet et De Bezenac) et à Bordeaux-Bassens (Véolia). Pour le marché du démantèlement du Captain Tsarev, quatre offres avaient été remises à la Région Bretagne. Toutefois, la viabilité de cette nouvelle activité exige la constitution d'une véritable filière, parfaitement inscrite dans une logique économique circulaire, et apte à valoriser tout ce qui peut l'être lors du démantèlement. Le modèle économique doit en effet intégrer un niveau de valorisation de la ferraille souvent faible. Enfin, le développement de cette activité peu compatible en termes de cycles avec la réparation navale (durées incomparables des chantiers), nécessitera en pratique, que des installations lui soient dédiées. En conséquence, cet aspect pose d'ores et déjà, s'agissant de la déconstruction d'anciens bâtiments de la Marine nationale, la question de l'emploi de formes de radoub militaires, aujourd'hui sous-utilisées.

* [ Le démantèlement du cargo a été effectué, dans un premier temps à flot, avec le démontage des superstructures, l'enlèvement des solides, le pompage des fluides, hydrocarbures et le désamiantage. Il s'est poursuivi ensuite, à l'intérieur de la forme de radoub n°1, par grignotage au moyen d'engins de chantier équipés de mâchoires de cisaillement. 600 tonnes de fluides ont été extraites du navire. 5000 tonnes de ferraille et 40 tonnes de métaux non ferreux ont été recyclées. ]

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Par-delà les installations portuaires, s'établit un dialogue à distance : de la ville vers le grand paysage de la rade, et inversement, depuis la rade vers l'étagement caractéristique de « Brest la Blanche »

1
2
3
4
5
6
12

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 12
Quai 5ème Est (Secteur 3)

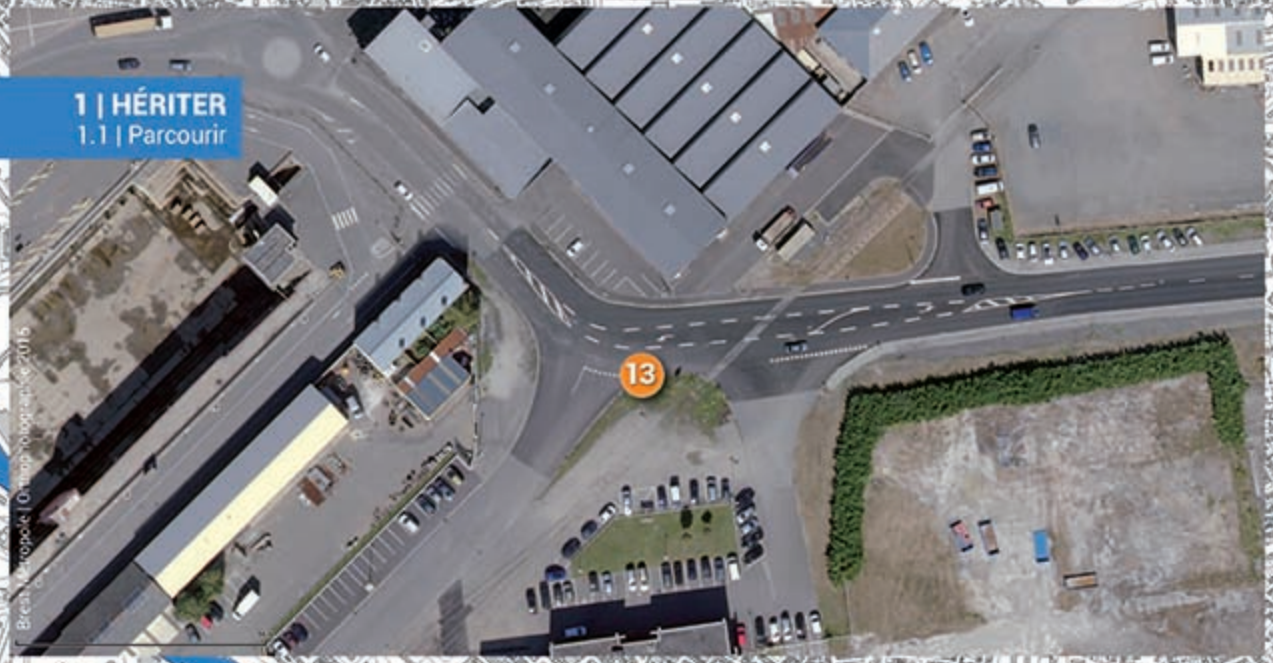
ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Étalement portuaire, étagement urbain

Depuis le port (et, à plus forte raison, depuis la rade ou la presqu'île de Plougastel-Daoulas en face), l'étagement urbain brestois caractéristique est bien visible. C'est particulièrement le cas depuis le secteur du cinquième bassin, où l'inachèvement du processus de renouvellement urbain offre aujourd'hui encore, des vues dégagées (ici, depuis le quai 5ème Est). L'écharpe naturelle de l'ancienne falaise côtière est également bien visible, bien qu'aux abords du centre-ville, l'intégrité de l'ancien coteau franc paysager soit atténuée par les multiples constructions, qui au fil du temps s'y sont accrochées. Sur cette vue hivernale, on distingue la strate sombre de la falaise, zébrée à mi-hauteur, par le court alignement de maisons et d'immeubles qui accompagne la rue Poullic-al-Lor, dans sa montée vers le centre-ville. Au-dessus, on remarque les volumes distinctifs de la gare SNCF, la rotonde vitrée de son hall et sa tour-horloge, tandis que s'esquissent dans leur prolongement les couvertures légères des quais, au-dessus des murs de soutènement bariolés de graffs, qui bordent le sentier du Merle-Blanc. Au second-plan et un cran au-dessus, se déploie la remarquable séquence architecturale hétérogène du boulevard Gambetta, comprenant notamment, l'immeuble Art déco d'Aimé Freyssinet et sa proue caractéristique, au débouché de l'escalier de Mostaganem, ou encore, celui de Joseph Philippe, dans un style éclectique influencé d'Art nouveau, à l'angle avec la rue de la République. Plus haut encore, émergent à la lisière du quartier Saint-Michel, l'imposante tour d'appartements de la cité de Keroriou, et en retrait sur la gauche, la barre d'hébergement monumentale « Escale du Ponant » du Cercle de la Marine.






Aux abords de cette intersection routière sans qualités, voisinent plusieurs acteurs portuaires majeurs, en relation à la gouvernance du port, aux services portuaires, ou à l'activité industrielle

1
2
3
4
5
6
13

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 13

Intersection rues Victor Fenoux, de Kiel et Boulevard Isidore Marfille

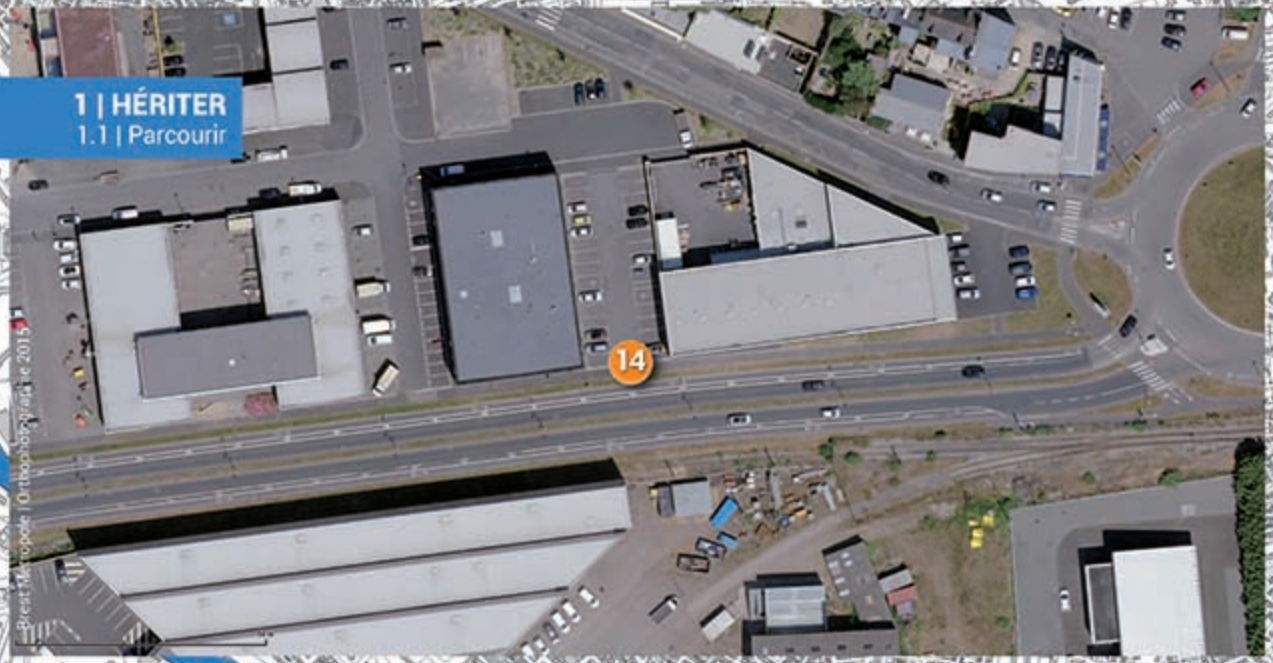
0 250 500 1 000 Mètres

# Carrefour d'acteurs

Nous sommes ici rue Victor Fenoux (vue vers la place des formes et la ville), à sa jonction d'une part, avec le boulevard Isidore Marfille, qui dessert le quai de l'Est (entre les 5ème et 6ème bassins), d'autre part avec la rue de Kiel, laquelle draine le port de commerce vers l'Ouest, jusqu'au secteur de la réparation navale. Plusieurs acteurs portuaires essentiels cohabitent autour de cette banale intersection où les espaces se dilatent, les bâtiments et installations diverses s'éparpillent et leurs abords revêtent un statut incertain proche du délaissé. Le délégataire et le concessionnaire figurent parmi ces acteurs portuaires ici rassemblés. La région Bretagne loge ici, dans les locaux qui jouxtent la forme de radoub n°1, son antenne portuaire et aéroportuaire brestoise, tandis que la Direction des équipements de la Chambre de Commerce et d'Industrie Métropolitaine Bretagne Ouest (CCIMBO), est implantée en face, au 1, avenue de Kiel. La CCIMBO est aujourd'hui détentrice de trois des quatre concessions d'exploitation portuaires qui lui sont attribuées par procédure de délégation de service public (DSP) par la région (Commerce, Réparation navale et Pêche, cette dernière via la Société de la Criée de Brest). Le siège de l'UAT (Union Maritime de Transports) prend également place ici, dans le petit immeuble gris et rouge qui fait face à l'extrémité de la forme de radoub n°1. L'UAT est un autre acteur déterminant du port, dans la mesure où l'entreprise est aujourd'hui en situation monopolistique à Brest, pour la manutention (et par ailleurs, en position décisive sur l'ensemble des ports bretons au travers de ses filiales). Eu égard à l'importance que revêt le poste manutention dans l'élaboration du coût d'escale pour un navire, ce rang enviable qu'occupe désormais l'UAT, est aussi déterminant pour le port de Brest. Enfin, le siège brestois de Navtis est également localisé à cet endroit, déployant ses quelques 9.000 m² d'ateliers et de stockages à proximité de la forme n°1. Société spécialisée dans la réparation et la maintenance de navires de moyen tonnage de tous types, qu'ils soient civils ou militaires, Navtis est l'un des employeurs qui comptent sur le port avec un effectif brestois de l'ordre de 170 personnes.



**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Jusqu'au XIXè siècle, l'estran de la rade se déployait au pied du quartier du Merle-Blanc, où l'enrobé noir recouvre désormais le sable blanc mêlé de maërl, à l'origine de cette curieuse toponymie

1
2
3
4
5
6
14

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 14

Rue du Sénateur Pichon

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres



# Maërl blanc, bitume noir

Au pied du petit quartier du Merle-Blanc, en contrebas de la gare SNCF, l'espace n'en est plus à sa première mutation et le « maërl blanc », algue calcaire rouge corallinacée, qui jusqu'à la seconde moitié du XIXè siècle caractérisait ce rivage, en a déjà vu de toutes les couleurs*. Ainsi, avant que ne soient aménagées les « boîtes métalliques » de la zone PME-PMI, (ici visibles à gauche, un magasin de meubles, et à droite un fournisseur d'équipements et d'accessoires marines professionnels), se déployaient en ces lieux, les aiguillages de la gare ferroviaire de marchandises, démantelée dans les années 2000 pour être redéployée à son emplacement actuel, un peu plus à l'Est. Difficile d'imaginer, qu'en lieu et place de cette étendue d'enrobé noir, il n'y a en définitive, pas si longtemps, se déployait l'estran de la rade, tutoyant la petite façade à arcades visible au second plan, vestige de cette époque où le port de Brest était encore circonscrit à l'estuaire de Penfeld. Il n'est pas inutile de se souvenir que ces espaces aujourd'hui banalisés ont été à l'origine, chèrement conquis sur la rade.

* [ C'est du maërl que proviendrait, la toponymie « Merle-Blanc ». La petite algue caractéristique des côtes bretonne et de la rade de Brest aurait été ici abondante, où elle était mélangée au sable blanc de la grève, avant que ne soit aménagé le port. Le nom du quartier du Merle-Blanc proviendrait donc de l'appellation « maërl blanc », et n'aurait donc rien à voir avec le rarissime merle au plumage blanc. ]

AUDUP Brest-Bretagne | © droits

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




« Les Balises du port» dénotent positivement par leur grammaire architecturale sophistiquée, mais la modestie de leurs volumes surprend en un lieu qui aurait pu recevoir une programmation autrement plus conséquente en m²



Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 15

Rue Jurien de la Gravière

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres




# Petites balises

Parmi les dernières livraisons de bâtiments d'activités tertiaires réalisées sur le port, les deux immeubles « les Balises », dénotent par une écriture architecturale plus élaborée que celle accordée à leurs prédécesseurs. Leur maîtrise d'œuvre a été assurée par Collectifs Architectes. Sur la base d'un programme basique de bureaux en blanc, implantés au-dessus de rez-de-chaussée à usage commercial, l'ensemble immobilier gémellaire, affiche à l'intérieur d'une épure simple, une volumétrie fragmentée et présente des façades plutôt graphiques. Nettement individualisées, les cages d'escaliers forment signal, tandis qu'autour, les façades des plateaux de bureaux banalisés, sont neutralisées derrière le voile d'une résille métallique. Rouge, vert, les « sémaphores » d'angle, qui abritent ces escaliers, se posent en contrepoint d'un programme ordinaire de tertiaire libre, simplement traité comme tel. Tout autour, c'est le stationnement automobile qui domine. Mais l'enrobé fatal, qui ailleurs tient trop souvent lieu d'espace public, cède la place au béton désactivé ou à un pavage, dans les interstices duquel, la nature reprend opportunément ses droits pour conférer à ces sols une texture inhabituelle et plutôt bienvenue sur le port ; tandis qu'entre les deux, le cours normal de la rue Jurien de la Gravière s'interrompt ponctuellement. Dommage que ces immeubles soient si petits, pourtant implantés en un lieu stratégique du port, plaque tournante à la convergence des flux et des fonctions, qu'ils soient portuaires ou urbains ; pourtant créés en vis à vis du gabarit conséquent de l'immeuble du 5, rue Cronstadt, l'un des rares vestiges immobiliers préservés dans ce secteur (à droite sur la photo).

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Cagny

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

En dépit des facilités d'accès qui lui sont reconnues, le quartier du port n'échappe pas aux dynamiques centrifuges, par lesquelles les activités quittent le cœur de la ville au profit d'implantations périphériques

1
2
3
4
5
6
16

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 16

Jonction rue Ernest Hemingway - rue Jurien de la Gravière

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres



# Prat-Pip transferts

Les quartiers d'une ville connaissent désormais leurs modes à l'instar du prêt-à-porter. Celui du port de commerce a connu la sienne, qui tend aujourd'hui à s'essouffler. C'était dans les années 2000, à la faveur de la reconquête volontariste des nombreuses friches, que le déplacement du centre de gravité portuaire vers l'Est, avait laissé au pied des anciennes fortifications et de la gare. Facilités d'accès, image attractive du front de rade, bureaux neufs répondant aux derniers standards et normes en vigueur, attirèrent sur le port un éventail de sociétés de services aux entreprises ou à la personne, mêlées d'administrations ou d'institutions publiques. Un bataillon tertiaire s'est installé, en définitive bien éloigné des PME-PMI en relation avec le maritime, telles qu'initialement envisagées sur place, eu égard à l'immédiate proximité des terre-pleins portuaires. Les premières livraisons d'immeubles de bureaux neufs de la ZAC du Port de commerce, eurent lieu à partir de 2002. «Madelorn», «Kerviou», «Fromveur», «Kéréon», «Stiff», «Balises du port », «Quai Ouest» : les inaugurations s'échelonnèrent jusqu'en 2010, tandis que l'îlot central de la zone dite PME-PMI, délimité par les rues Ernest Hemingway et Jurien de la Gravière, s'apprêtait à recevoir d'autres bureaux encore. Toutefois, l'assiette foncière reste aujourd'hui vide, utilisée en parking sauvage, en dépit de l'accord de permis de construire délivré par Brest métropole. Parallèlement en effet, les premières livraisons d'ensembles immobiliers tertiaires avaient lieu à Kergaradec ou à Guipavas (Kerga III en 2008, Prat-Pip Nord, à partir de 2010) et le dynamisme du marché immobilier a ses limites, y compris pour le bureau en blanc. En outre, plusieurs entreprises installées sur le port ont fait le choix d'en partir. C'est le cas par exemple de Bluecom, société spécialisée dans le déploiement et la maintenance de réseaux et d'hébergements informatiques et téléphoniques, installée en 2007 dans son bâtiment bleu de la rue Ernest Hemingway (photo), et partie en 2016 pour la zone d'activités de Prat-Pip, près de l'aéroport. À l'instar de Bluecom, d'autres sociétés ont également fait le choix de Prat-Pip. L'entreprise de nettoyage Samsic, quittant en 2011 le quai Malbert, ou encore Financo, quittant ses locaux de La Frégate et de La Caravelle, quai de la Douane en 2013-2014, tandis que lui emboîtant le pas, Schneider-Electric délaissait également La Caravelle pour la zone de Kerscao au Relecq-Kerhuon, fin 2014.

AGURP Brest-Bretagne | J.-C. Cléach

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Contrairement aux intentions initiales qui entendaient privilégier le maritime, la zone PME-PMI accueille aujourd'hui toutes sortes de fonctions tertiaires, à l'instar d'une zone d'activités ordinaire

1
2
3
4
5
6
17

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 17
Terre-plein Jurien de la Gravière - Ernest Hemingway

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Alignements tertiaires sériels

Vue partielle depuis la rue Jurien de la Gravière, des neuf immeubles de bureaux progressivement créés durant les années 2000, en bordure de la rue de l'Elorn. Contrairement à ce que prévoyait le schéma de référence de 1994 pour ce secteur, en privilégiant des PME prioritairement liées aux activités portuaires, ces bâtiments qui scandent le cours de la voie de l'Elorn, accueillent aujourd'hui toutes sortes de fonctions tertiaires, à l'instar d'une zone d'activités ordinaire. La visée poursuivie de réimplantation d'activités à l'emplacement des friches, pour « signifier une ville et un port actif » l'a emporté sur l'autre considération, celle de leur lien au port. Sont ici présents des mutuelles d'assurances, des cabinets de gestion de biens immobiliers, des agences d'interim ou de communication, etc. Se sont également installées des professions libérales (cabinets d'architectes ou de médecins, etc.), de même que des services administratifs ou institutionnels. Ainsi sur cette vue, les locaux de l'une des trois agences généralistes brestoises de Pôle Emploi (bâtiment central à gauche), font face à ceux du Conseil de prud'homme et des Tribunaux d'instance et de commerce (bâtiment central à droite). Par ailleurs (et ainsi que ne l'indique pas cette prise de vue dominicale), l'ensemble des espaces intermédiaires aux immeubles, est essentiellement traité en enrobé, et affecté les jours ouvrés, à l'accueil du stationnement automobile. Il en résulte une ambiance globalement rude, de bâtiments de bureaux sériels, posés sur un vaste parking. Cet étalage de véhicules déborde en outre, en stationnement sauvage aux alentours, notamment sur le terre-plein Ernest Hemingway-Jurien de la Gravière (au premier plan). Plusieurs demandes de permis de construire ont été accordées sur cette assiette foncière pour des immeubles de bureaux en blanc (représentant une surface d'environ 5000m² divisibles), cependant sans suite à ce jour.

AUDUP Brest Portzaje / J.-C. Clerc

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




La rue Amiral Troude affiche encore pour l'essentiel, l'image dégradée de ses friches et délaissés. Tangente à la falaise, elle ne manque pourtant pas d'atouts, qu'ils soient paysagés ou patrimoniaux



Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 18

Rue Amiral Troude

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Zone portuaire

Au pied de la falaise, en contrebas de la ville, la rue Amiral Troude forme une longue courbe et correspond à ce qui fut jadis le trait de côte et la partie supérieure de l'estran de la rade. C'était au XIXè siècle, et avant que les installations portuaires n'impriment leur marque au site. Cette rue présente aujourd'hui un visage très dégradé, où s'expriment avant tout les idées de « friche » et de « façades-arrières », celles de bas-côtés esquintés et d'îlots incomplètement rénovés qui présentent là, un bâti vétuste ou des façades de service négligées. Perdure ici l'image du port en mutation, telle qu'elle prévalait au début des années 1990, celle d'un espace délaissé et maltraité. Ici et là, lorsqu'ils ne sont pas trop déstructurés, les lieux peuvent revêtir un certain charme, tel aux abords de l'îlot Madagascar, où maigres vestiges historiques, patine du temps et état d'abandon relatif se conjuguent pour distiller une atmosphère surannée, comme seuls les ports et certains faubourgs savent produire. Mais dans l'ensemble, cette séquence se distingue par sa rudesse et son manque de soin. Les carcasses de voitures vont et viennent aux abords d'autodetress et le cas échéant, finissent d'être incendiées sur place, tandis que des graffs mal inspirés rêvent d'un temps où les espaces portuaires étaient moins policés et plus prodigues en supports d'expression. Pourtant ce lieu où se rencontrent de part et d'autre de la falaise, la ville et son port, recèle un extraordinaire atout, précisément en cette falaise même, dont les propriétés naturelles ne demandent qu'à être mise en valeur, ainsi que l'avait imaginé l'architecte paysagiste Jacqueline Osty en 2002, au travers du projet d'aménagement que lui avait confié Brest métropole.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




La reconquête urbaine indistincte du port de commerce par de l'habitat est génératrice de conflits d'usage. En revanche, certaines friches, telles qu'en bordure Sud de la rue A. Troude sont davantage propices au logement

1
2
3
4
5
6
19

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 19
Angle rue Amiral Troude - rue de Madagascar

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Recoudre la frange

Vue de l'îlot « Madagascar », depuis la rue Amiral Troude. À partir des années 1980, la reconquête urbaine des friches du port de commerce, par une programmation plus urbaine (tertiaire, résidentielle, intégrant services et équipements publics), a donné des résultats sporadiques, parfois controversés (implantation de logements sur la jetée de l'Ouest, projets potentiellement conflictuels aux abords du 5ème bassin ou de la Carène), et souvent restés au stade de projets. Faire du port en mutation, un quartier de la ville à part entière est une entreprise complexe à laquelle nombre de villes portuaires sont confrontées, constatant la multiplication de friches autour des bassins historiques, devenus incompatibles avec les besoins et la massification du transport maritime modernes (généralement satisfaits par la construction de nouvelles installations décentrées). La Cité du Ponant n'échappe pas à la règle, avec cependant cette caractéristique, que son front de mer est particulièrement contraint, incluant d'immenses périmètres réservés. En outre, à Brest le secteur des premiers bassins accueille aujourd'hui encore d'authentiques fonctions portuaires et c'est ce qui fait tout son attrait. C'est pourquoi le discernement doit présider à l'implantation de nouveaux programmes, en particulier de logements, de telle sorte que ceux-ci n'entrent pas en contradiction avec la vocation portuaire qui subsiste et demeure prioritaire. À cette fin, les îlots encore en attente de renouvellement urbain de la frange Nord de la ZAC du Port de commerce, au contact avec la rue Amiral Troude et le centre-ville, semblent les mieux appropriés à la destination résidentielle. De surcroît, ils intègrent déjà quelques immeubles d'habitation (ou leurs vestiges). Placés à l'écart de l'activité portuaire proprement dite, ils pourraient opportunément bénéficier de la falaise naturelle voisine, elle-même appelée à être valorisée dans sa dimension paysagère. C'est le cas de l'îlot Madagascar, ici visible, qui a fait l'objet d'un projet de logements, esquissé par A3 Architectes en 2011, à l'instigation de Brest Métropole Aménagement, et qui a recueilli l'assentiment de l'Architecte des Bâtiments de France, en ce qu'il intègre notamment, les immeubles d'angles existants sur l'assiette foncière. La nécessité de reloger l'amicale des plaisanciers du 3ème bassin, sise dans les locaux de l'ancienne école portuaire, implantée au cœur de l'îlot, a jusqu'alors retardé la concrétisation de ce projet, amorce d'une recomposition urbaine ambitieuse de cette frange, injustement délaissée compte tenu des atouts qu'elle présente.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Réalisé à l'aube des années 2000, le projet de mise en valeur paysagère de la falaise de Poullic al Lor, par la création d'un jardin assorti d'une liaison piétonne entre ville et port, demeure pleinement pertinent

1
2
3
4
5
6
20

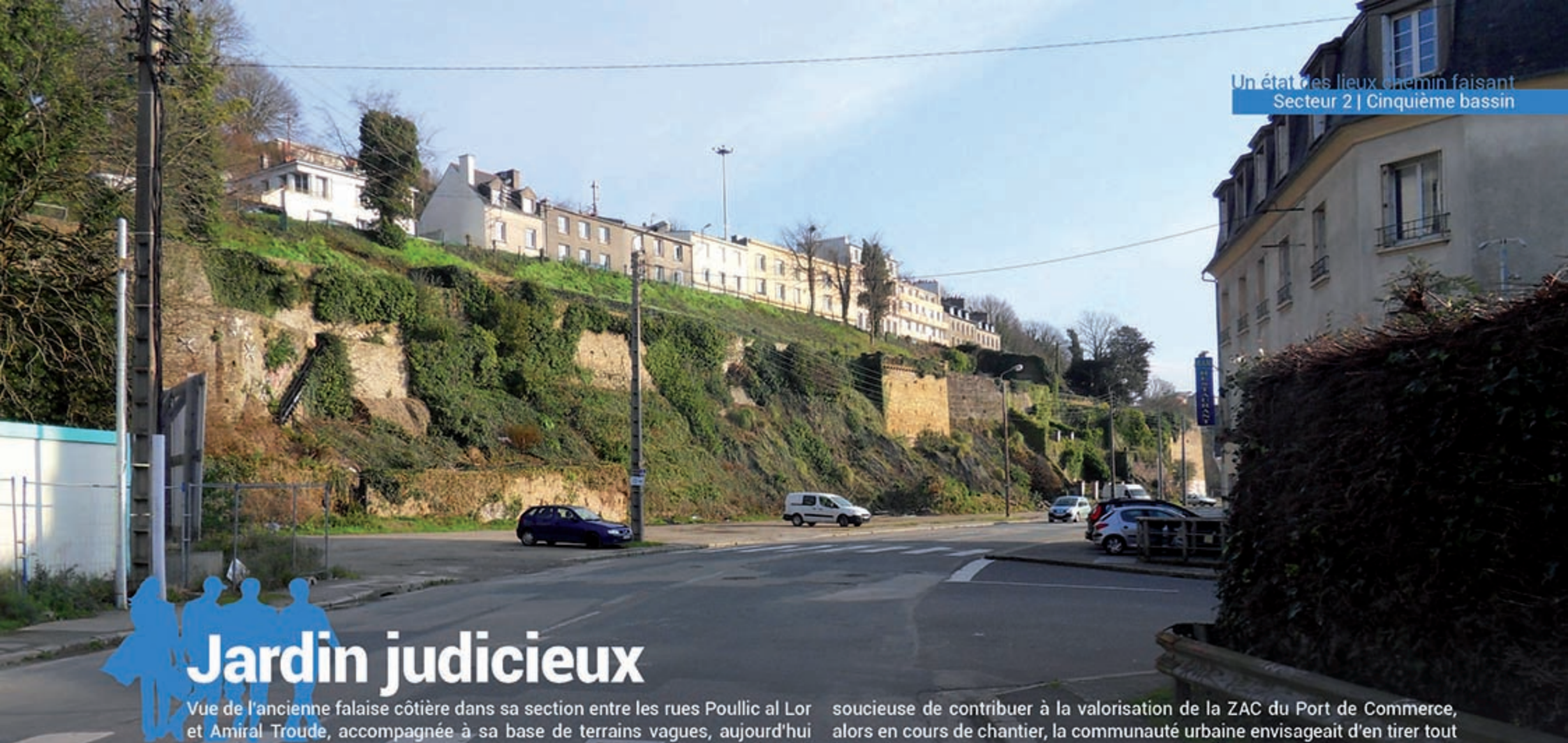
Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 20

Rue Amiral Troude

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Jardin judicieux

Vue de l'ancienne falaise côtière dans sa section entre les rues Poullic al Lor et Amiral Troude, accompagnée à sa base de terrains vagues, aujourd'hui annexés en stationnement sauvage et autres usages interlopes. La déclivité abrupte du site s'organise en terrasses structurées par des murs de soutènement, reliées par des escaliers de pierre de schiste, en bon état de conservation général, bien qu'ici et là masqués sous la végétation. Les lieux étaient autrefois ponctuellement aménagés et occupés, lorsque les bateaux accostaient au pied de la falaise. Ils recèlent les vestiges d'anciennes activités artisanales ou proto-industrielles (production de chaux notamment). Leur intérêt vernaculaire est à ce titre souligné par la ZPPAUP (AVAP). Cependant, l'état d'abandon actuel de cette frange portuaire est illustratif des vicissitudes que peuvent hélas, connaître en urbanisme les meilleures intentions, anéanties par le temps long de l'aménagement, propice en aléas. Au début des années 2000, cet espace remarquable a en effet fait l'objet, à l'instigation de Brest métropole, de relevés très précis et de travaux de mise en sécurité, dans la perspective de sa mise en valeur. Consciente de l'intérêt des lieux et soucieuse de contribuer à la valorisation de la ZAC du Port de Commerce, alors en cours de chantier, la communauté urbaine envisageait d'en tirer tout le parti, tant en termes de paysage que d'amélioration des liaisons entre la ville et le port. Il s'agissait notamment de prolonger la réflexion sur la falaise, introduite en 1998 par l'équipe Jacqueline Osty / François Grether, dans le cadre de sa mission pour l'aménagement des espaces publics du port. Faisant suite à cette première mission, la communauté urbaine confia donc à l'agence de paysage Jacqueline Osty associée à OTH Ouest, une étude spécifique d'aménagement paysager de la falaise de Poullic al Lor. Très précise, celle-ci fut menée jusqu'au dossier de consultation des entreprises (DCE). Elle proposait la création d'un jardin vertical, constitué de trois strates appuyées sur les caractéristiques intrinsèques du lieu, et chacune mise en valeur par un traitement dédié. Quatre points d'accès étaient aménagés, associant l'utile à l'agréable en permettant la liaison ville-port. Toujours pertinent, cet intéressant projet mériterait d'être exhumé et réalisé.

AUDIP Brest-Bretagne | © Google




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Brest Métropole | Orthophotographie 2015

La question de la desserte mécanisée du port exige d'envisager toutes les solutions techniques, parmi lesquelles, entre autres, celle de l'ascenseur urbain

1
2
3
4
5
6
21

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 21

Escalier Porstrein-Lapierre

ADEUPa BREST • BRETAGNE

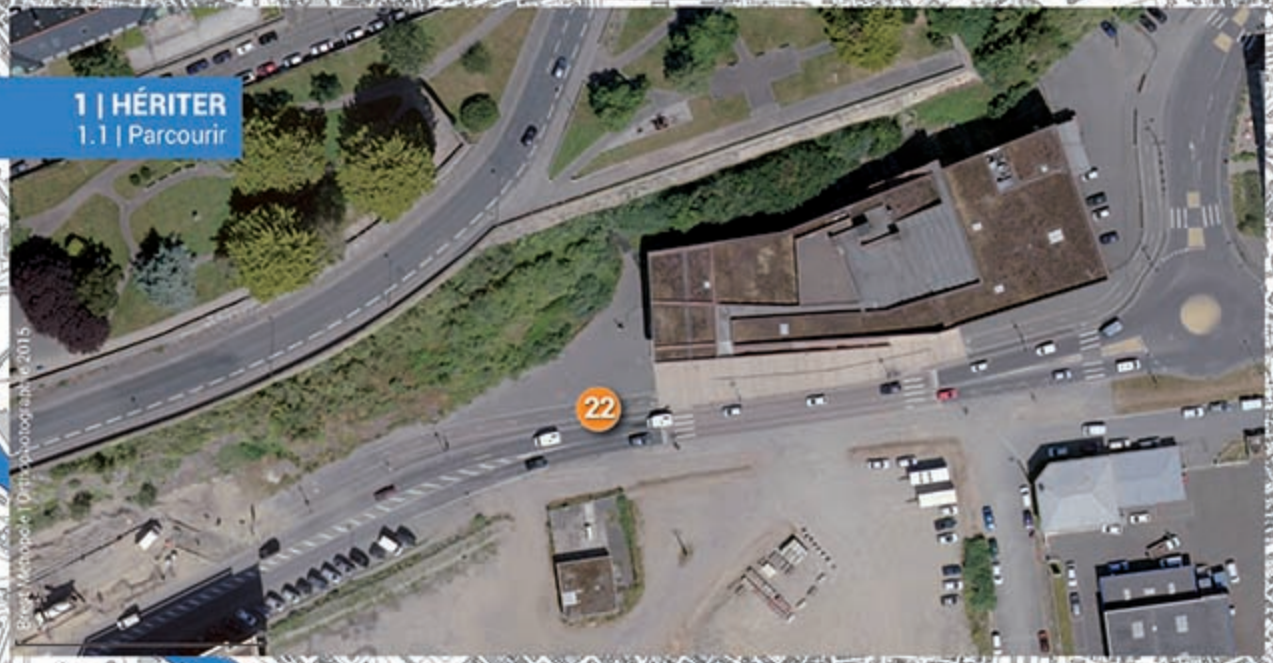
0 250 500 Mètres 1 000

# Liaison confidentielle

Vue de l'escalier Porstrein-Lapierre, non loin de la gare SNCF, en contrebas du jardin Alphonse Juin. L'amélioration de la desserte piétonne entre la ville et le port a souvent été évoquée au travers des différentes études dont le port a pu être, directement ou indirectement l'objet, notamment la réflexion « front de mer ». En réalité, bien que rare, cette desserte existe. Elle est surtout pénalisée par sa relative confidentialité. Cet enjeu de la relation piétonne entre ville et port recouvre donc d'abord le principe de l'amélioration du jalonnement vers les itinéraires existants (mieux signaler et porter à connaissance). Il suppose aussi la qualification de ces itinéraires dans leurs propriétés, afin de matérialiser plus explicitement leur fonction de parcours entre ville « haute » et ville « basse ». Réalisée en appui d'un jalonnement signalétique, cette qualification des espaces suivant une logique de séquences continues, sous-entend également le choix cohérent du mobilier urbain qui les accompagne et caractérise (dispositifs d'éclairage de l'espace public, en particulier). Enfin, cette question de la desserte piétonne entre la ville et le port, pose également le principe de la création de liaisons verticales mécaniques, lesquelles liaisons rendraient le parcours plus aisé et plus rapide, notamment aux personnes à mobilité réduite. L'ascenseur urbain a été évoqué par le passé à plusieurs reprises, et suivant diverses implantations que l'observation des flux devra confirmer. Au demeurant, l'ascenseur n'est pas le seul mode envisageable. Ainsi qu'elle l'a fait pour le plateau des Capucins avec le premier téléphérique urbain de France, Brest pourrait continuer d'innover en inventant pour la desserte mécanisée de son port, une réponse originale et dédiée.

AUDUPA Brest-Bretagne | J.-C. Cognis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Prise photographique 2015

Inaugurée il y a dix ans,
la Carène fut le premier jalon de la
séquence urbaine du «Lien ville-port»
préconisée dès les années 1990,
et incomplètement concrétisée
aujourd'hui

1
2
3
4
5
6
22

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 22
Parvis de la Carène, rue Jean-Maris Le Bris

ADEUPa
BREST • BRETAGNE

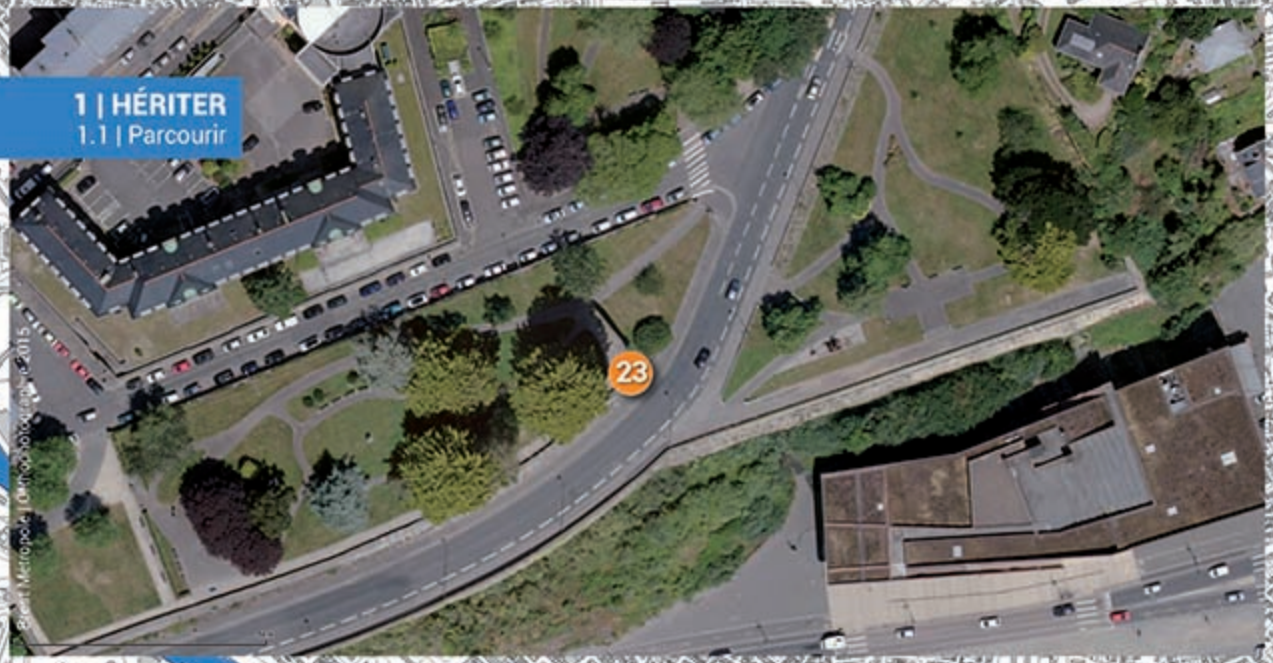
0 250 500 Mètres 1 000




# La Carène, Œuvres vives

Salle des musiques actuelles, la Carène est l'un des éléments qui consacrent les retrouvailles de la ville et du port. Le lieu a ouvert ses portes en 2007, concrétisant une réflexion ancienne en faveur d'un lieu culturel de ce type à Brest. Il propose depuis lors, une programmation annuelle d'environ 80 concerts, dans ses deux salles. L'équipement comprend également six studios de répétition équipés, permettant l'accueil d'artistes en résidence et de groupes de musique amateurs. Signé de l'architecte Jacques Ripault, le bâtiment répond littéralement à sa manière, au principe de construction en « immeuble isolé » tel que préconisé dans ce secteur par le schéma de référence portuaire de 1994. Son architecture met en œuvre une volumétrie monumentale faite d'obliques, suivant celle offertes par le contexte des bastions qui lui servent de toile de fond immédiate. La construction est en béton lasuré de teinte ocre. Une teinte qui devait suggérer à l'origine l'oxydation du fer, avant qu'elle ne prenne sa patine actuelle qui progressivement la rapproche –en définitive avantageusement– des tonalités des fortifications. Toutefois les parties les plus accessibles des façades étant régulièrement graffées, leur base a fait l'objet d'une intervention graphique par anticipation. Une rampe permet l'accès à la toiture-terrasse, bien visible depuis le square Beautemps-Beaupré, où des gradins de bois d'une capacité de 500 places autorisent en théorie, des spectacles en plein air. Enfin, en termes de fonctionnement, il importe de prendre en compte le fait qu'une partie non négligeable du public de la salle utilise la friche qui lui fait face comme parking, ce qui pose la question de la satisfaction de cette fonction lorsque l'îlot Bassam-Colonies sera complètement aménagé. En l'état actuel de la desserte du port, les besoins en stationnement ont été évalués à 450 places pour la grande salle et 140 places pour la petite salle par le bureau d'études mobilité et stationnement SARECO, missionné en 2014 par Brest Métropole Aménagement.

AUDAP, Brest Bretagne | J.-C. Cigna




Les velléités d'amélioration des liaisons piétonnes entre la ville et le port, par la création notamment d'ascenseurs, sont anciennes et font l'objet d'hypothèses d'implantation diverses

1
2
3
4
5
6
23

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 23

Jardin Victor Ségalen

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Liaisons mécaniques

Aperçu au premier plan, de la séquence du « Lien ville-port » et du toit de la Carène au pied du Square Beautemps-Beaupré. L'implantation d'un ascenseur public est, entre autres lieux, envisagée dans ce secteur afin de faciliter l'accès au port des piétons, sur cet axe le plus direct entre centre-ville et port. Il va sans dire que l'éventualité de cet ascenseur pose l'enjeu de son insertion, en particulier du dialogue architectural avec la Carène. Les velléités d'amélioration des liaisons piétonnes avec le port (au moyen notamment d'ascenseurs), sont anciennes et régulièrement remises à l'ordre du jour. Une autre tour-ascenseur a également été imaginée sur l'axe entre la place du Général De Gaulle, en bas de Siam, et la rue du Commandant Malbert. L'implantation de cette dernière est cependant rendue complexe par la présence de l'avenue Franklin Roosevelt qui permet l'accès routier au port, et que d'une façon ou d'une autre, il est nécessaire de franchir, soit par dessous (hypothèse de l'ascenseur intégré au bastion), soit en aérien (hypothèse de la passerelle d'accès à une tour ascenseur autonome). Ces dispositifs de liaisons mécanisées entre la ville et le secteur des premiers bassins, ont également été diversement esquissés à l'intérieur d'immeubles de « transfert », spécialement implantés et conçus pour permettre, en sus des fonctions premières qu'ils hébergeraient, le passage de la « ville haute », à la « ville basse ». Cette faculté était par exemple attribuée au projet lauréat du concours PAN-Université de 1990, dont l'objet était l'implantation sur le port de l'Institut Universitaire Européen des Sciences de la Mer (qui fut finalement réalisé sur le Technopôle à Plouzané). L'édifice très sculptural que proposait l'architecte François Chochon (et que n'est pas sans rappeler le bâtiment de l'Institut Jacques Monod qu'il réalisera plus tard sur la ZAC Rive Gauche à Paris), était en effet implanté au contact immédiat des bastions. En tout état de cause, le recours à l'ascenseur comme principe de liaison mécanisée entre le centre-ville et les premiers bassins, n'est pas la seule hypothèse technique envisageable. D'autres solutions existent (funiculaire, escalators) ou pourraient être développées (noria), en s'inscrivant dans la continuité de la réputation d'innovation brestoise, acquise en matière de transports collectifs. Enfin, l'option de mettre à profit l'accessibilité du toit de la Carène, a été également évoquée, ainsi qu'on peut le comprendre à la vue de cette photo. Le toit-terrasse de la salle de musiques actuelles, qui accueille des gradins à ciel ouvert, desservis par un grand escalier extérieur en façade, deviendrait ainsi, une manière de palier intermédiaire, partie intégrante d'un nouveau parcours piéton entre la ville et le port.



Agence Brest-Bretagne / J.-F. de Chirin

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Le bien-fondé de l'ancienne falaise côtière en tant que précieuse interface naturelle et paysagère, à préserver et à valoriser en tant que telle, est parfois malencontreusement négligé

1
2
3
4
5
6
24

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 24

Rampe Messiliau. Rue Poullic Al Lor

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Poullic al Lor polémique

À Brest, l'ancienne falaise côtière est triplement précieuse, en ce qu'elle insère une écharpe paysagère au cœur de la ville, permet de façon simple, la transition naturelle entre la ville et le port et offre sur celui-ci et la rade une remarquable promenade en belvédère. Au premier plan de cette prise de vue, l'un des dix immeubles qui composent la nouvelle résidence « Les jardins de la falaise ». Livrés en 2016, ses bâtiments abritent 27 appartements, aménagés à la rupture de pente de l'abrupte assiette foncière qui les accueille. S'insérant dans l'écharpe verte de l'ancienne falaise côtière, qui marque opportunément la transition entre la ville et le port, les immeubles se faufilent en contrebas immédiat de la villa Mathon, l'un des trois édifices brestois inscrits à l'inventaire des Monuments Historiques. La genèse de cette opération immobilière fit long feu, accompagnée d'un feuilleton judiciaire. Le fait est que la construction à cet endroit n'allait pas de soi, ainsi qu'en témoignaient les précautions prises par le promoteur lui-même dans son argumentaire, plaidant pour la « conservation d'un site exceptionnel et chargé d'histoire, de par ses qualités visuelles (vues sur rade plein sud), ses qualités paysagères et topographiques (couvert végétal important et falaises) et ses qualités urbaines ». Car depuis les études menées en faveur du front de mer, préalables au schéma de référence portuaire de 1994, en passant par les travaux de Jacqueline Osty, ou encore, ceux de la ZPPAUP* et jusqu'à l'élaboration actuelle de l'AVAP*, la falaise est invariablement reconnue pour son intérêt et ses qualités à préserver. Atout multiple, en ce qu'elle immisce au cœur de la ville une séquence naturelle, propice aux cheminements doux (GR 34), aux points de vues spectaculaires et aux continuités écologiques ; elle constitue aussi une chance, en ce qu'elle permet la résolution de l'interface ville-port. À Brest comme ailleurs, l'importance de sites majeurs en termes d'apports pour la ville, doit prévaloir sur tout autre enjeu.
* [ Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager / Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine. ]




ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

À la sortie de la gare SNCF, le belvédère sur le port et la rade de Brest est d'autant plus saisissant, que depuis le train, le spectacle de la mer ne se dévoile que furtivement et aux derniers instants du trajet

1
2
3
4
5
6
25

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 25
Belvédère du parvis de la gare SNCF

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Brest Terminus

Vue du port depuis le belvédère de la gare SNCF. Pour ceux qui choisissent le train, la première image de Brest, c'est celle-ci. Cette petite plateforme configurée en pointe et projetée vers la rade, prolonge au-dessus de Poullic al Lor, la place du 19è Régiment d'Infanterie, plus communément appelée, « place de la gare ». Peu nombreux sont les voyageurs qui arrivant à Brest par le train, se dirigent vers ce belvédère, dont l'intérêt est cependant d'autant plus grand que le voyage est long depuis Paris et que la mer, jusqu'aux derniers moments, reste pratiquement invisible. Ce n'est qu'à l'entrée de Brest qu'elle se dévoile progressivement : plage et port du Moulin-Blanc, zone industrialo-portuaire et installations du chantier naval, puis le port de commerce avec pour arrière plan, l'horizon de la rade. Ce belvédère remarquable coïncide avec le parcours du sentier de grande randonnée du littoral (GR34). Jalonnant cette séquence de la promenade urbaine surplombante entre Château et Merle-Blanc, il constitue en outre, l'aboutissement d'un cheminement piéton qui traverse en diagonale toute la place de la gare, depuis l'avenue Georges Clemenceau et le centre-ville, pour conduire à ce point précis, de rencontre avec le paysage portuaire et celui de la rade. Cette traversée biaise et franche de la place jusqu'au point de vue portuaire, incarne l'intention déjà ancienne, de mieux relier la ville à son port, ne serait-ce que visuellement. Car, le belvédère permet de contempler le port, mais pas d'y accéder. Pour descendre à pied sur le port, le voyageur devra emprunter la rampe et l'escalier Messiliau voisins, puis remonter sur une centaine de mètres la rue Poullic al Lor, avant de redescendre la rampe et l'escalier Portsrein-Lapierre. Plus certainement, il choisira de suivre le trottoir de l'avenue Salaün Penquer dont l'itinéraire, bien que rendu moins agréable par la circulation automobile, possède l'avantage de l'évidence. Ainsi par le passé, l'hypothèse a été faite d'étudier à cet endroit l'implantation d'une liaison mécanique (escalators, funiculaire...), laquelle permettrait de relier plus directement la gare au port, car si la gare SNCF constitue bien un terminus ferroviaire, elle est aussi un lieu de correspondances (desserte des îles, navires de croisières et futur Transrade).



ADEUPa Brest-Bretagne | Cédric Chignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




À l'heure du Campus Mondial de la Mer, le projet de Port scientifique qui entendait affirmer l'expertise brestoise dans les sciences et techniques de la mer et en consolider les moyens logistiques portuaires, appartient-il vraiment au passé ?

1
2
3
4
5
6
26

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 26

Belvédère du parvis de la gare SNCF

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Port scientifique. Pourquoi pas?

Vue du cinquième bassin depuis le belvédère de la gare SNCF. Le 5ème bassin fut l'un des sites pressentis pour la création à Brest, Cité de l'excellence maritime, du projet de port scientifique. C'était à l'aube des années 2000. Le site était alors en balance favorable avec une option d'implantation en Penfeld, intéressante mais plus contraignante, tandis que d'autres hypothèses (Sainte-Anne du Portzic et le polder) avaient été écartées. Mais ce programme, porté par l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER) n'a finalement pas vu le jour. Imaginé trente ans après la création de l'Institut (alors baptisé CNEXO), le projet entendait consolider l'expertise acquise par la Cité du Ponant dans les sciences et techniques de la mer. Quelques années plus tard, la création du Pôle Mer Bretagne Atlantique, l'un des pôles de compétitivité à vocation mondiale, allait être chargé de cette mission par d'autres modalités, et sans toutefois satisfaire aux attendus du projet portuaire scientifique. Au travers de celui-ci, l'idée était de pouvoir disposer sur le littoral d'un espace dédié et commun, servant de base aux navires spécialisés français et permettant l'accueil d'autres navires océanographiques, en particulier européens officiant dans l'Atlantique nord. La réunion des compétences logistiques, technologiques et scientifiques y était assurée ainsi que le stockage des matériels nécessaires aux missions. Il s'agissait également, de drainer autour de ce pôle portuaire scientifique des sociétés de services. En termes de surface immobilière, le programme envisageait 10.000m² de SHON (4.700m² à destination de bureaux et laboratoires essentiellement, et 5.300m² affectés aux locaux logistiques et de stockage). Aux côtés de l'IFREMER, de nombreuses structures étaient naturellement intéressées au projet : l'École Navale, le CEDRE, l'Institut Universitaire Européen de la Mer, Météo France, l'Institut Français de Recherche et de Technologie Polaires (Institut Polaire Paul-Emile Victor), l'Institut National des Sciences de l'Univers, le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine ou encore le Centre d'Études Techniques Maritimes et Fluviales. Bien qu'aujourd'hui ces différentes institutions ne bénéficient pas du lieu de convergence portuaire un temps envisagé et de sa portée symbolique, le port de Brest est bel et bien un authentique port scientifique, ainsi qu'en témoignent entre autres, les silhouettes en escale de l'Atalante, du Thalassa, ou du... Pourquoi pas ?



AUDAP, Brest Métropole, droits réservés

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




L'ancienne falaise côtière, longue écharpe naturelle qui se faufile dans la ville et la place dans une relation dominante relativement au port et au paysage de la rade, est un atout à protéger et à soigner à plus d'un titre

1
2
3
4
5
6
27

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 27

Chemin du Merle-Blanc

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Opportune falaise

Vue de l'ancienne falaise côtière aux abords du Merle-Blanc, avec le jardin René Le Bras en contrebas. La frange linéaire constituée par la falaise naturelle (ou fortifiée et paysagée, s'agissant de son prolongement par les bastions du cours Dajot) est un formidable espace de transition entre la ville et le port : elle assure une forme de cohabitation tout à fait commode entre vocations spatiales. Outre cette opportune interface avec le port, les bienfaits et avantages de ce plissement linéaire souvent abrupt et au couvert végétal volontiers abondant sont multiples : espace naturel au cœur de la ville, corridor de continuité écologique, support de promenade et de liaisons douces, etc. Curieusement cependant, l'atout remarquable que représente cette falaise pour la ville, n'est pas toujours reconnu à sa juste valeur, quand elle n'est pas, tout simplement, considérée comme un espace à conquérir, vouée à être bâti, à grand renfort de terrassements et de déboisements. Cette longue écharpe naturelle qui s'immisce dans la ville et constitue l'un des éléments remarquables de l'identité paysagère brestoise, répond fort à propos à la demande sociale croissante en matière de « nature en ville ». Reliant les vallons côtiers entre eux (Stang Alar, Dour Menez, Dour Braz, Forestou, etc.), parcourue ponctuellement par le sentier de grande randonnée du littoral (GR34) lequel offre des vues spectaculaires sur le port et la rade, elle représente un heureux contre-point à l'artificialité, dans une ville que ses habitants désignent facilement comme étant excessivement minérale.






**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Principal outil opérationnel du schéma portuaire de 1994, et toujours active, la ZAC du port de commerce a depuis 25 ans significativement contribué à l'évolution de la physionomie des lieux

1
2
3
4
5
6
28

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 28

Passerelle piétonne SNCF (Bd Gambetta - Chemin du Merle-Blanc)

0 250 500 Mètres 1 000

# Quart de siècle

En juin 2017, la ZAC du Port de commerce a fêté ses 23 ans. Créée en 1994, elle faisait alors directement suite au schéma de référence portuaire. Elle en constituait l'outil opérationnel majeur, reprenant ses objectifs généraux, à savoir : mise en cohérence des différentes actions de développement du port et installation d'activités nouvelles ; restructuration du site et requalification des friches industrielles ; développement et amélioration des activités portuaires, industrielles et tertiaires ; amélioration de l'accès au port et de la liaison entre la ville et le port. Toujours en vigueur, l'échéance de la ZAC a été prorogée à plusieurs reprises, et est aujourd'hui fixée au 31 décembre 2020. La concession d'aménagement initialement confiée à la SEMAEB (1996) a été transférée en 2007 à Brest Métropole Aménagement. Lors de la création de la ZAC, le périmètre fut découpé en cinq sous-secteurs globalement toujours admis aujourd'hui et affectés chacun de vocations particulières. Ainsi, d'Ouest en Est sont juxtaposés : le secteur 1 « Requalification en secteur urbain » qui s'étend en cordon étroit depuis la jetée de l'Ouest (qu'il n'incorpore que partiellement) jusqu'à la rue de Bassam, en couvrant les espaces en pieds de bastions et sans comprendre le quai de la Douane, ni les îlots qui le bordent (sauf Porstrein), ni les premiers éperons ; le secteur 2 qualifié « Espace de liaison ville-port » couvrant l'espace entre les rues de Bassam et des Colonies jusqu'au pied du rempart de soutènement du square Beautemps-Beaupré ; le secteur 3 « Activités portuaires lourdes » au Sud de la rue de l'Elorn ; le secteur 4 « Zone à dominante PME-PMI » au Nord de la rue de l'Elorn et jusqu'à la rue Cronstadt ; et le secteur 5 « Zone PME-PMI sur emprise des voies ferrées », correspondant au triangle compris entre la rue Amiral Troude et la rue du Sénateur Pichon. En outre, ce périmètre initial a été légèrement étendu en 2006 afin d'intégrer les espaces terrestres du nouveau port du château, à la fois sur la jetée de l'Ouest et en bordure du quai Eric Tabarly. Sur une superficie globale de 26,5 hectares, la répartition foncière articulera au terme des travaux d'aménagement 14 hectares de surfaces cadastrées et 12,5 hectares de voiries et d'espaces publics.






**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

En contrebas de la gare,
le petit quartier du Merle-Blanc,
offre par la rampe étroite qui le traverse,
un itinéraire piéton pittoresque
entre la ville et le port

1
2
3
4
5
6
29

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 29
Rampe du Merle-Blanc

(ADEUPa
BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Un Brest méridional

Vue de la rade de Brest et du 6ème bassin, depuis la rampe du Merle-Blanc. Bien que méconnue, cette rampe constitue l'un des accès piétons au port. Elle met en effet, en relation le boulevard Gambetta (via la passerelle SNCF) et la rue Amiral Troude (via l'escalier à la jonction des rues du Moulin-Grivart et Poullic al Lor). Elle offre en prime, l'agrément d'un parcours par le petit quartier du Merle-Blanc, où Brest prend des airs méditerranéens. L'Académicien Jules Romains séjourna ici dans sa jeunesse. Il y avait notamment pour voisin l'explorateur Jean-Baptiste Charcot... L'écrivain décrivit le caractère pittoresque des lieux dans son roman Le voyage des amants : « T'ai-je parlé d'une colline qui est à Brest devant la mer ? [...] Combien j'aimais les maisons qui étaient sur la colline [...] Une ruelle descend à la mer ». Aujourd'hui, la mer n'est plus si proche et, en lieu et place de la grève du Maërl-Blanc s'étend la zone PME-PMI du port de commerce. Cependant, ce minuscule quartier, perché en balcon sur le port, coincé dans la pente entre le faisceau des voies ferrées de la gare et la rue Poullic al Lor en contrebas, possède encore un charme teinté d'insolite, et évoque au cœur de Brest, des latitudes plus méridionales. Et, la silhouette blanche et massive du Pierre-de-Fermat, navire câblier amarré au quai 6ème Est, telle qu'on la voit ici, constitue régulièrement pour cette charmante perspective maritime un élément d'attrait supplémentaire.

AD'EUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Hésitante, la reconquête urbaine
du site de l'ancien faisceau ferroviaire,
achoppe sur le principe originel
d'une vocation portuaire prioritaire,
et produit en définitive,
peu d'urbanité

1
2
3
4
5
6
30

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN | PRISE DE VUE 30

Rue Poullic Al Lor

ADEUPa BREST • BRETAGNE

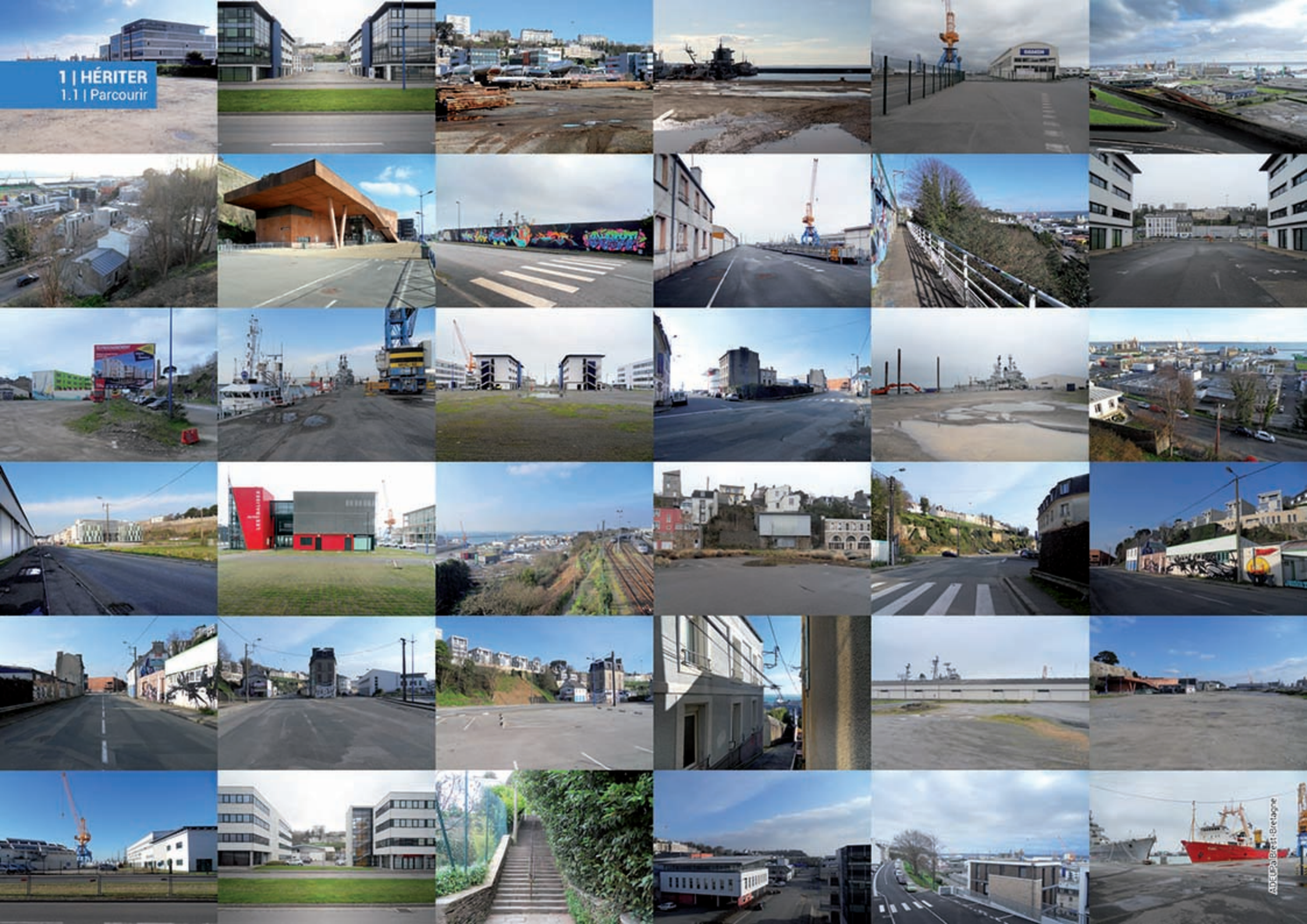
0 250 500 1 000 Mètres

# Reconquête à tâtons

Point de vue des installations du port de commerce en direction de la plateforme multimodale (la photo est prise depuis la rue Poullic al Lor, au débouché de la rampe du Merle-Blanc et en surplomb de la rue Amiral Troude). Au premier plan, les implantations d'activités, réalisées dans le cadre de l'aménagement de la ZAC du port de commerce, en lieu et place de l'ancien faisceau ferroviaire de la gare de marchandises, notamment Seimi & Berthelot, spécialiste en fournitures et équipements marins, offshore et industrie (bâtiment blanc avec cour de service sur la gauche de la photo), tandis qu'on distingue au second plan, les grandes toitures des hangars de Navtis. En dehors de ces acteurs et de quelques autres (expert maritime, sociétés de travail temporaire : Morgan, InPole, Interaction, Temporis, etc.), sont ici présentes toutes sortes d'entreprises, pas nécessairement en relation avec l'univers portuaire : société d'agencement intérieur (Extra-muros) et magasin de meubles (Rochembeau), agence de communication (Image de Marque), Imprimeur reprographe (Ouestélio), Sérigraphiste textile (Breizh Punishers), fournisseur de matériels d'impression (OMR), sociétés de location de matériel (Loc'outils, Loc'Vaisselle) et de véhicules (Hertz). Sont également implantés en ces lieux (hors cadre de la photo, sur la droite), un cabinet d'avocats spécialisés (Bretlim), un agent immobilier (Blot immobilier professionnel), ou encore, la Croix rouge française ; et au milieu de cette assemblée hétérogène, la présence d'un accueil petite enfance inter-entreprises (Les p'tits loups de mer), en définitive plutôt légitime. Ce secteur témoigne de la difficulté de reconquête des espaces portuaires historiques, dans le strict respect de leur vocation portuaire. Faute d'acteurs économiques spécialisés dans l'un ou l'autre domaine du vaste champ maritime, c'est à l'avènement d'une zone d'activité relativement banalisée qu'on assiste. Dès lors, la forme urbaine et l'expression architecturale hésitent elles-mêmes et produisent un espace incomplètement déterminé où l'urbanité fait défaut.




Agence Brest-Iroise/agence LA (Ce Chantier)


1 | HÉRITER
1.1 | Parcourir
ADEUPa Brest-Bretagne

# BILAN DE PARCOURS | SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN

## Principaux questionnements rencontrés au fil de l'itinéraire (1/2)

*Bien entendu, certaines interrogations posées au travers du parcours du premier « secteur » s'appliquent ici aussi, au premier rang desquelles : Comment cultiver la relation ville-port qui, dans le cas brestois d'une création ex-nihilo du port de commerce, ne procède pas de l'intégration historique classique, mais d'une adjonction en dehors et en contrebas de la ville, au pied de ses remparts ?*

*D'autres questions déjà rencontrées se posent ici également, telles que : le respect du « génie des lieux » ; les conditions d'accueil de fonctions urbaines sans rapport aux activités portuaires ; la gestion des flux automobiles qui transitent par l'entrée de ville majeure qu'est aussi le port ; le rééquilibrage du partage de l'espace public pour l'heure annexé au profit hégémonique du stationnement automobile ; l'amélioration des liaisons douces (piétons et cyclistes) entre la ville et le port ; la concrétisation du principe de Lien ville-port, posé dès le premier schéma de référence portuaire et la Charte de place portuaire pour Brest, etc.*
*Autant de questions développées à l'issue du parcours du premier secteur (Cf. son bilan).*

*En outre, le parcours du secteur 2 « Cinquième bassin » interpelle en particulier sur les sujets suivants :*

**FONCTIONS URBAINES VS PORTUAIRES.** Comment concilier au mieux l'évolution urbaine contemporaine des abords du cinquième bassin et sa vocation portuaire polyvalente caractérisée par l'accueil de navires divers (de commerce principalement, mais aussi de recherche scientifique, de croisière, etc.) ; l'activité nouvelle de déconstruction de bateaux ; l'accès à la forme de réparation navale n°1, etc.?
De façon générale, où et à quelles conditions permettre aux opérateurs porteurs de programmes immobiliers résidentiels et/ou tertiaires de le faire, sans entraver le fonctionnement et les activités portuaires ?

**PETITE RÉPARATION NAVALE.** Comment permettre le développement de l'activité de petite réparation navale sous ses différentes expressions (notamment celle liée à la charpente marine traditionnelle, spécificité reconnue du port de Brest, qui lui vaut d'être un point de convergence mondial tous les quatre ans, lors des Fêtes maritimes internationales) ?

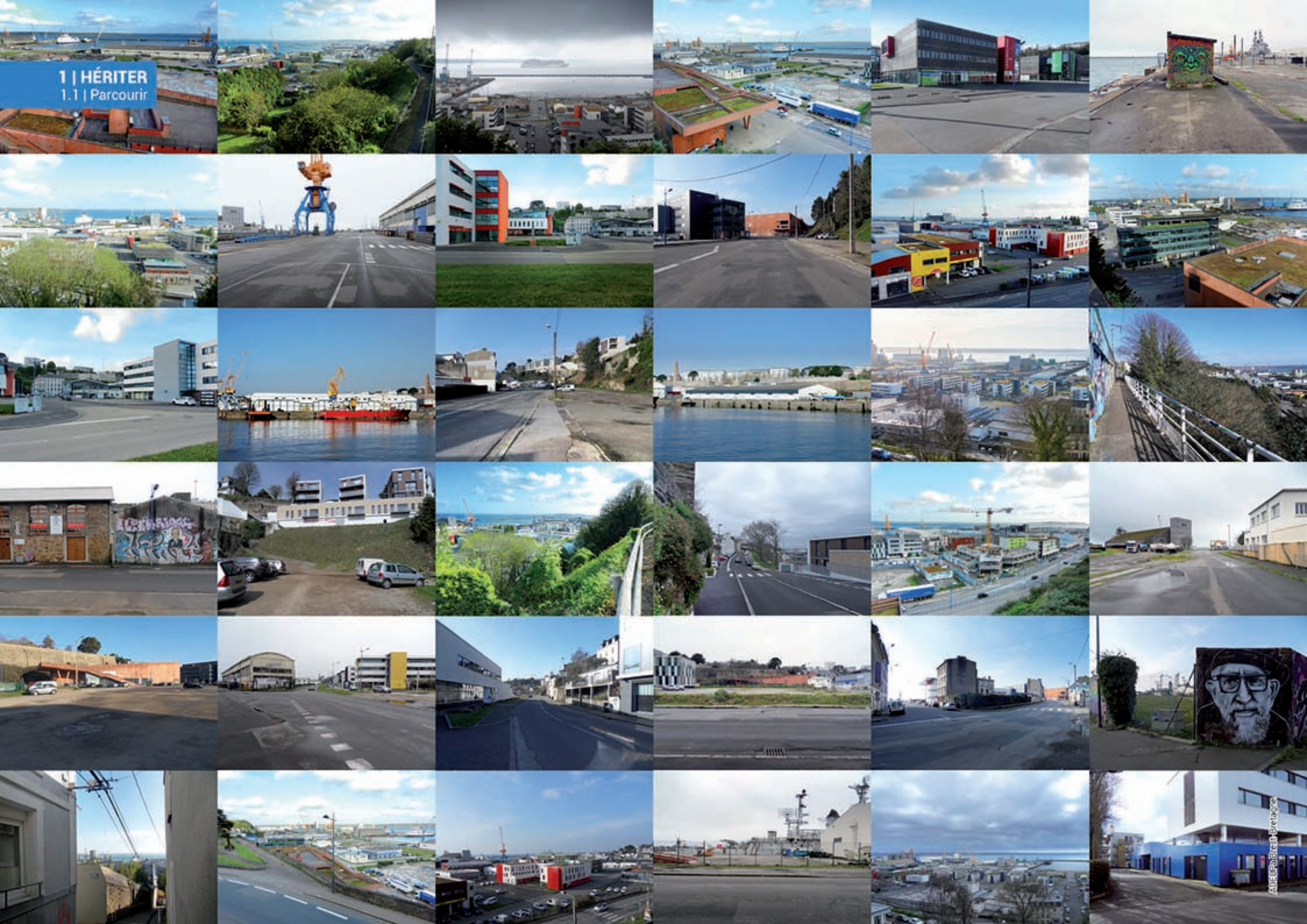
**ACCORDER LES VOISINAGES.** De quelle façon faire cohabiter le projet d'aire de petite réparation navale envisagé au 5ème Nord, et les programmes immobiliers, en particulier résidentiels et tertiaires autorisés sur l'îlot Bassam-Colonies voisin ?

**ÉLÉVATEUR À BATEAUX.** Quelles meilleures implantation et configuration urbaine pour le projet d'élévateur à bateaux, revendiqué par les acteurs de la filière, et quelle forme de complémentarité attribuer à cet équipement brestois au regard d'installations analogues, à prendre en compte à l'échelle bretonne ?

**MAINTIEN DE L'ACCÈS PUBLIC.** Comment éviter l'extension du périmètre d'interdiction au public et la poursuite du processus de clôture des espaces portuaires, en particulier dans le cadre de la réalisation de l'aire de petite réparation navale ?

**ACCUEIL CROISIÈRES.** Comment mieux accueillir les navires de croisières à Brest et concrétiser en quelque sorte, la longue tradition brestoise de projets d'accueil de paquebots (projets multiples de ports transatlantiques), devenue aujourd'hui réalité par le biais des escales de croisières, mais qui revendique de meilleures conditions de prise en charge ? Comment développer cette activité aujourd'hui stagnante (10 à 15 escales par an en moyenne), là où les ports concurrents progressent ? Comment satisfaire les velléités déjà anciennes d'un accueil des navires de croisière plus près du centre-ville, afin de favoriser les échanges de l'un à l'autre ?

./...


1 | HÉRITER
1.1 | Parcourir

# BILAN DE PARCOURS | SECTEUR 2 - CINQUIÈME BASSIN

## Principaux questionnements rencontrés au fil de l'itinéraire (2/2)

**3ÈME ÉPERON.** Comment optimiser le troisième éperon en prenant en particulier en compte, l'implantation récente de la nouvelle criée ? Quelle utilisation faire du site des anciens entrepôts frigorifiques ?

**FORME DE RADOUB N°1.** Comment optimiser l'utilisation de la forme de radoub n°1, intégralement modernisée, et partie intégrante de la concession réparation navale. Quel usage privilégier dans cette cale sèche, réparation navale ou déconstruction de navires ?

**DÉCONSTRUCTION NAVALE.** Comment favoriser la structuration d'une filière autour de l'activité naissante de déconstruction navale (en tenant compte des logiques low-cost qui prévalent, en particulier dans le sous-continent indien, et jusque-là plutôt défavorables à la déconstruction en occident, or choix volontaristes exceptionnels) ?

**VOIES PORTUAIRES.** Quel traitement accorder à la voie portuaire principale (rues du Sénateur Pichon, de l'Elorn et Jean-Marie Le Bris) et à la voie portuaire qui la double sur la section de la rue de l'Elorn ? La confirmation du statut de cette voie portuaire à cet endroit va-t-elle de soi ?

**ZONE PME-PMI.** Sous quelles conditions parachever le renouvellement urbain réalisé sur la zone PME-PMI depuis les années 1990 ? De quelles façons satisfaire les besoins en stationnement générés par les activités et services implantés sur ce secteur, sans pour autant y destiner l'essentiel de l'espace public ainsi qu'actuellement ?

**PORT SCIENTIFIQUE.** Comment dépasser l'abandon du projet de « Port scientifique » et permettre que le rôle majeur qu'exerce Brest dans le domaine de la recherche océanographique, Campus Mondial de la Mer, puisse mieux s'incarner dans son port, au profit de tous ?

**TRANSPORTS EN COMMUN.** Comment améliorer l'offre de transports en commun au bénéfice à la fois de la desserte de l'espace portuaire et d'un report modal, favorable à l'allègement des flux automobiles abondants constatés à l'intérieur du centre-ville ?

**FALAISE DE POULLIC AL LOR.** Comment mieux soigner et mettre en valeur la falaise de Poullic al Lor, partie intégrante de la longue écharpe naturelle de l'ancienne falaise côtière, aujourd'hui précieuse séquence paysagère et continuité écologique au sein de la ville, en même temps qu'efficace interface entre la ville et les installations portuaires ?

**PAYSAGE PORTUAIRE.** Comment valoriser le paysage portuaire, de jour comme de nuit, son esthétique et ses motifs symboliques, lesquels participent de la signature brestoise, et sont davantage que dans la plupart des places portuaires très exposés au regard (y compris dès l'abord terrestre de la métropole, qu'il soit ferroviaire ou routier, en provenance de l'Est ou du Sud), ce, en raison de la singularité du site de rade, grande baie fermée, remarquablement focalisée sur le port ?

**OUTILLAGE PORTUAIRE.** Comment préserver le patrimoine portuaire, partie intégrante et contributive du statut de Ville d'Art et d'Histoire, en particulier l'outillage ? L'envoi à la ferraille d'anciennes grues pourvues d'une forte puissance symbolique et de réelles qualités esthétiques (Peiner n°1 et 2 au troisième éperon) est-elle la seule solution, alors même que sur le même éperon, la grue Paindavoine témoigne de la prise de conscience acquise, à l'instar d'autres cités portuaires, reconnaissant à ces objets leur statut de marqueur identitaire ?
Que serait le visage du port sans ses grues, celui de Brest sans ces émergences, dans le contexte qui plus est de leur raréfaction progressive dans l'arsenal (tel le démontage actuel du portique du bassin n°9) ?




# Port de commerce

Le secteur du port de commerce comprend le 6ème bassin et la plateforme multimodale qui le jouxte à l'Est. À l'arrière des quais, il englobe les équipements de stockage et les installations industrielles (en particulier celles de l'usine de trituration de graines oléagineuses), ainsi que le faisceau ferroviaire de la gare de fret. Au Nord, ce secteur s'étend jusqu'à la falaise, au pied de laquelle court la route départementale 165 (pénétrante Sud), qui s'achève sur le rond-point Herman Melville, lequel forme l'un des principaux accès au centre-ville, tandis qu'au-dessus de l'escarpement boisé se développent, cachés derrière les frondaisons, les bâtiments du Lycée Fénelon. C'est sur ce secteur à caractère austère et industriel, pour l'essentiel d'accès restreint, que s'effectue une bonne part des trafics commerciaux du port, à l'exception notable des hydrocarbures, opérés depuis le QR5, au Sud de la forme de radoub n°3 (lequel comprend également un poste dédié à la ferraille et un appontement sablier). Voisinent donc ici : des conteneurs (suivant un volume de l'ordre de 42.000 EVP par an), des vracs secs (pour environ un million de tonnes par an, en particulier des graines et des tourteaux de soja) et des vracs liquides (huiles), des marchandises diverses (ciment, éoliennes, pierre ponce, ferraille, etc.), ainsi que des kilomètres de câbles sous-marins, mis en œuvre par le câblier Pierre-de-Fermat à partir du poste dédié au 6ème Ouest. Particularité, toutes ces marchandises transitent désormais par la route, depuis l'arrêt de l'exploitation de la plateforme ferroviaire. C'est également sur ce secteur qu'est localisée, tout à fait à l'Est, à l'articulation avec le secteur de la réparation navale, la passerelle Ro-Ro, notoirement sous-employée.

©EUPA Brest-Bretagne | A. Lefebvre

# 3 Port de commerce



3

# Des trafics en mutation

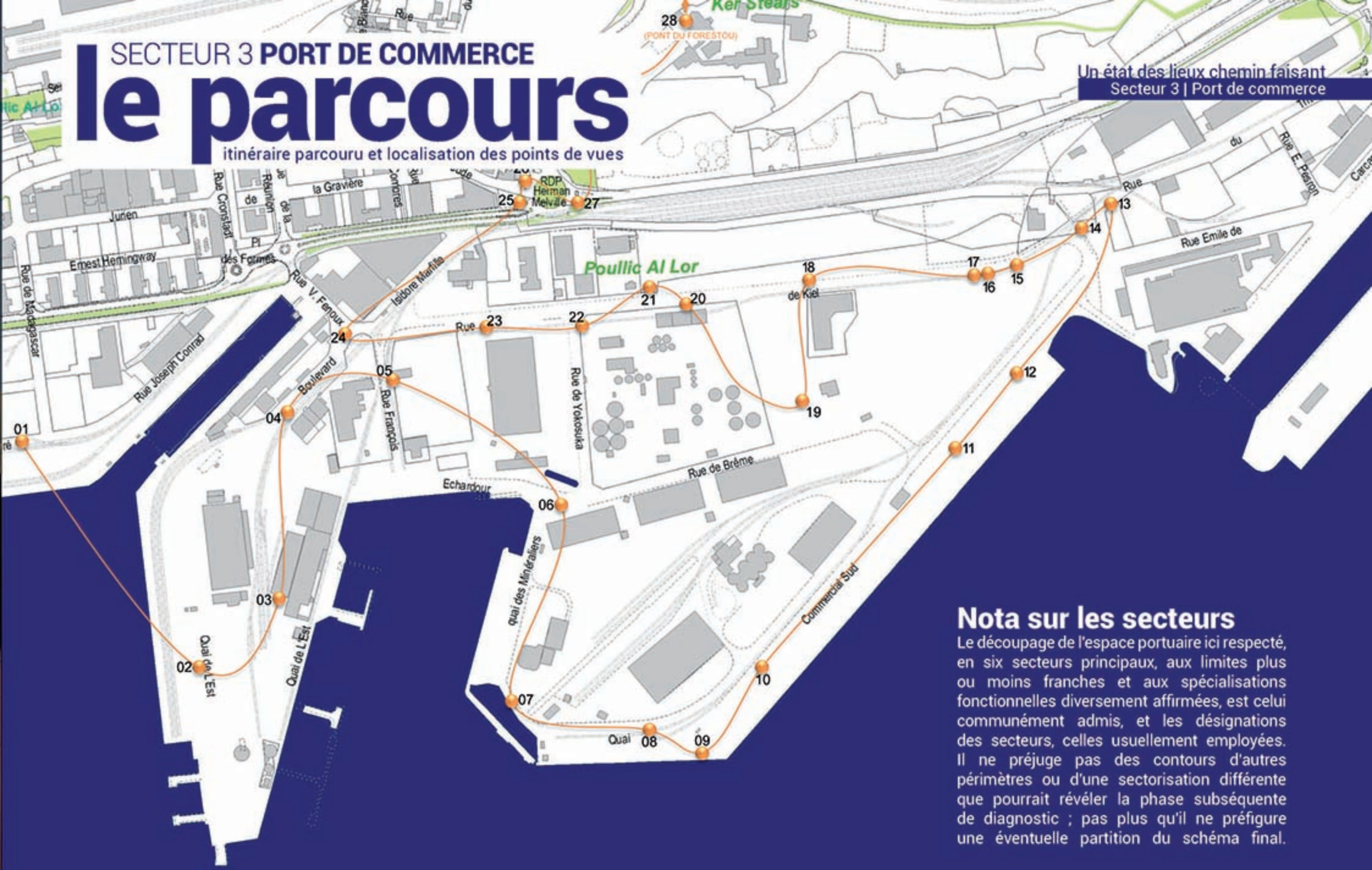
Bien que sujet à d'importantes variations d'une année sur l'autre, le trafic du port de commerce de Brest présente globalement une tendance à l'augmentation, avec un volume établi autour de 2,5 millions de tonnes aujourd'hui, contre 2 millions de tonnes dans les années 1990 (et un pic en 2011, à plus de 3 millions de tonnes). Ce trafic est diversifié : vracs, matières premières agricoles, énergie, conteneurs, marchandises diverses. À Brest comme ailleurs, l'apparition du conteneur a profondément modifié le fonctionnement du port de commerce. Depuis son avènement en 1997 (sous l'impulsion du Groupe Doux), la part du trafic conteneurisé  a beaucoup progressé, tandis que les marchandises dites conventionnelles (traitées en palettes) ont progressivement diminué au point d'être aujourd'hui en voie de disparition. Cependant, le « conventionnel » n'est sans doute pas le seul trafic du port de commerce de Brest à devoir connaître une évolution majeure. À l'horizon du schéma de référence Brest Port 2040, deux autres trafics portuaires brestois essentiels, les produits pétroliers raffinés liquides et les matières premières agricoles destinées à l'alimentation animale, sont également appelés à évoluer en nature comme en quantité, au regard des nouvelles donnes économiques et énergétiques. En proie à de sérieuses difficultés, le modèle agricole breton doit se réinventer, tandis que l'industrie automobile et la société françaises, sommées de se détourner du diesel encore hégémonique, entrevoient de plus en plus nettement l'alternative du véhicule électrique. Au service de ces filières, le port de commerce de Brest aura inévitablement à s'adapter, afin de rester en phase avec leurs évolutions ou d'identifier leurs remplaçantes.

Brest métropole | S. Cohen

SECTEUR 3 **PORT DE COMMERCE**

# le parcours

itinéraire parcouru et localisation des points de vues




## Nota sur les secteurs

Le découpage de l'espace portuaire ici respecté, en six secteurs principaux, aux limites plus ou moins franches et aux spécialisations fonctionnelles diversement affirmées, est celui communément admis, et les désignations des secteurs, celles usuellement employées. Il ne préjuge pas des contours d'autres périmètres ou d'une sectorisation différente que pourrait révéler la phase subséquente de diagnostic ; pas plus qu'il ne préfigure une éventuelle partition du schéma final.

0 50 100 200 300 400 500 Mètres

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole - Orthophotographie 2015

À partir du cinquième bassin, l'ambiance change. La primeur est à la dimension portuaire en tant qu'outil. Le paysage prend progressivement une expression fonctionnelle et sévère

1
2
3
4
5
6
01

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 01
Quai Armand Considère (Secteur 2)

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

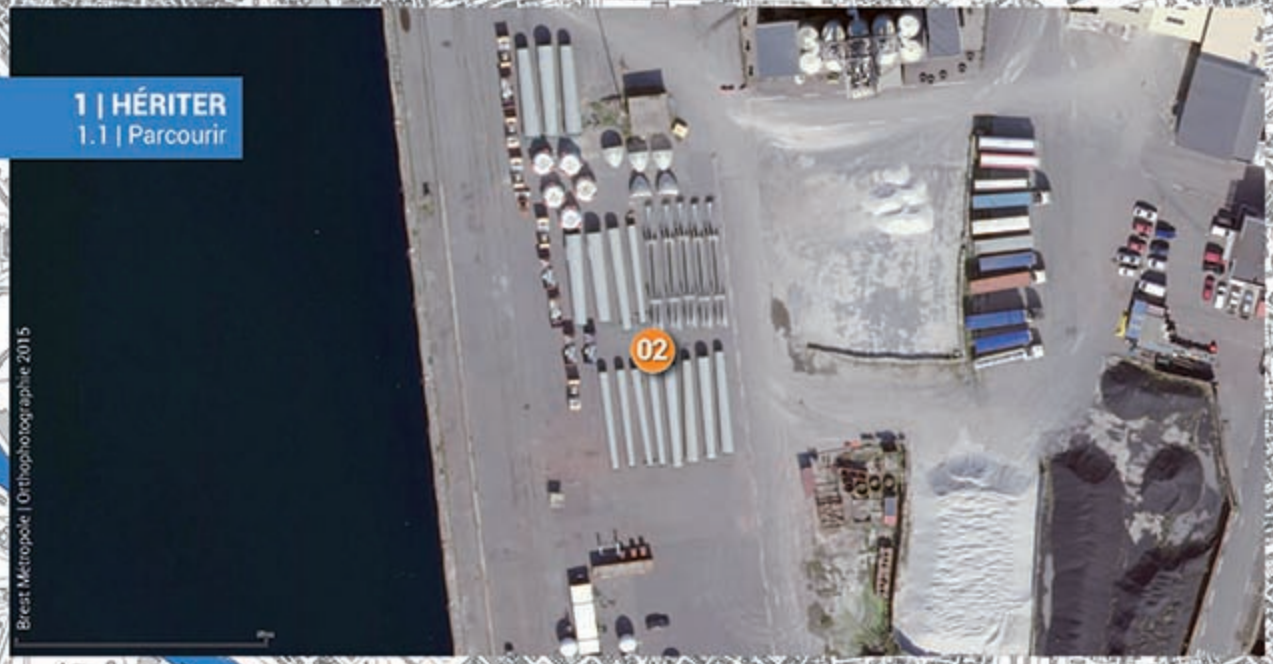
# Changement d'ambiance

Vue des installations du port de commerce depuis le quai Armand Considère en bordure du cinquième bassin. Le promeneur quitte ici la portion urbaine du port, pour aborder les installations du port de commerce proprement dit. L'ambiance change. La primeur est à la dimension portuaire en tant qu'outil. Les espaces se font plus rigoureusement fonctionnels, les constructions plus strictement techniques. À mesure de la progression vers l'Ouest, le paysage portuaire prend progressivement sa pleine et sévère expression, de part et d'autre d'infrastructures de transports amplement dimensionnées et d'espaces distendus aux statuts vagues pour l'œil non initié. Silos, entrepôts, établissements industriels, empilements de conteneurs, grues, etc. composent une scène en apparence fortuite, qui se condense autour de l'usine de trituration de graines oléagineuses. Aux alentours, les silos divers qui l'accompagnent, parachèvent le décor, tandis qu'un peu plus loin, la concentration des flèches de grues du chantier naval et l'émergence du château d'un navire en réparation, annoncent la zone industrialo-portuaire. Marchandises diverses, terminaux multi-vrac et multimodal : à partir du cinquième bassin, se concentrent l'essentiel des activités de transfert et de manutention portuaires, réparties entre le poste du troisième éperon Sud et le terminal Ro-Ro, quelque 1600 mètres plus loin. Sur ce linéaire, se développent d'Ouest en Est : le cinquième bassin (marchandises diverses et minéraux) ; la forme de radoub n°1 (réparation navale, dont on aperçoit ici l'amorce, dans le prolongement de la rue Armand Considère) ; le sixième bassin qui regroupe le terminal câblier et divers postes (ciment, minéralier, vracs principalement dédiés aux matières premières agricoles) ; puis le quai multimodal qui accueille les lignes régulières de conteneurs, complété à son extrémité par la passerelle Ro-Ro.



ADEUPa Brest-Bretagne / J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Marchandises diverses, vracs, huile, déconstruction de navires, colis spéciaux, etc., le quai 5ème Est, est à l'image du cinquième bassin : polyvalent

1
2
3
4
5
6
02

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 02
Quai 5ème Est

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# 5ème Est, marchandises diverses

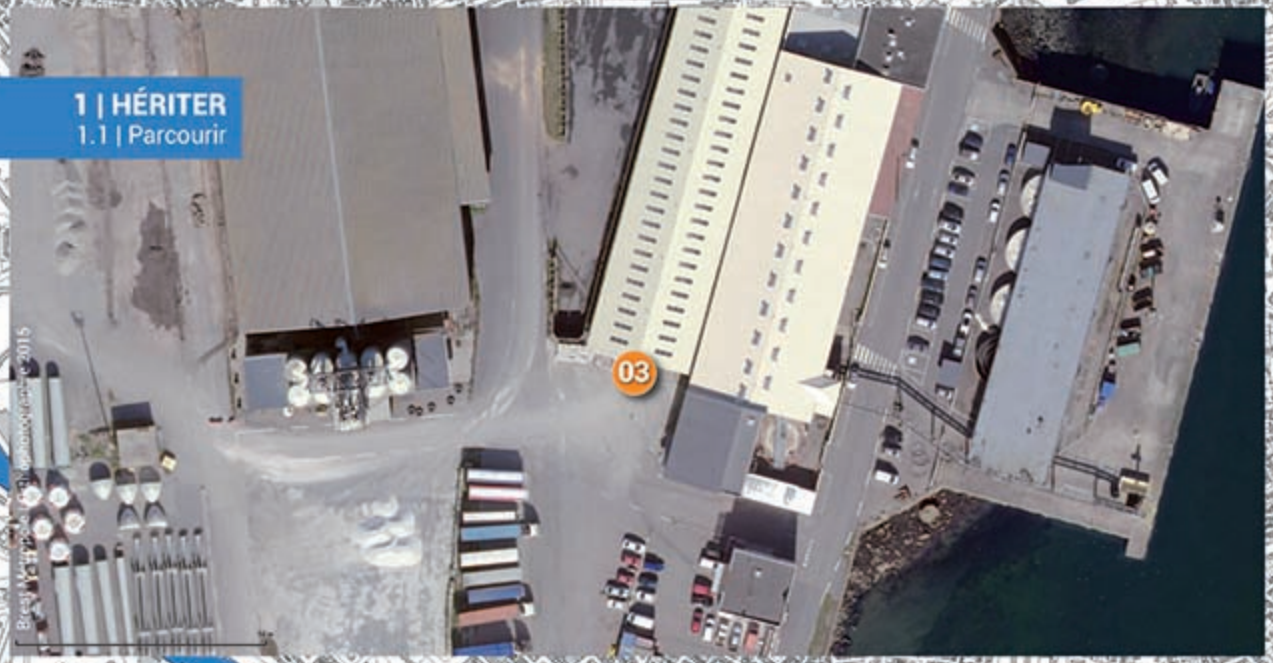
Vue du quai 5ème Est, vers la ville. Le quai 5ème Est est à l'image du cinquième bassin : polyvalent. Il accueille une partie du trafic de marchandises diverses qui transitent par le port de Brest, telles sur cette prise de vue, l'importation de mâts d'éoliennes, en l'occurrence, des éoliennes terrestres Senvion Wind Energy Solutions (société allemande basée à Hambourg, anciennement REpower Systems SE). Le volume annuel de marchandises diverses traitées à Brest, représente en moyenne 380.000 tonnes. Parmi ces marchandises, peuvent être citées, de la pierre ponce en vrac à l'import, des pommes de terre en sacs sur palettes à l'export (manutentionnées au quai 5ème Nord), ou encore de la ferraille à l'export (chargée au QR5).

L'infrastructure du quai 5ème Est présente sur une longueur de 170 mètres une capacité structurelle jusqu'à 4,75 tonnes au m², et peut donc recevoir des colis lourds. Occasionnellement, ce quai peut également être affecté à de la petite réparation navale. En outre, depuis 2017, il est également destiné à l'accueil d'activités de déconstruction de navires, en lien avec la forme de radoub n°1. C'est également là que transite l'huile, depuis l'appontement en béton qui prolonge le quai au Sud. Accessoirement, ce quai est également à l'occasion, encombré de navires « ventouses » abandonnés, tel le Captain Tsarev, avant qu'il ne soit démantelé par Navaleo (Les recycleurs bretons).




AD&UP - Brest Bretagne/A. Lefèvre

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Outre les vracs agricoles prépondérants, la polyvalence du port se manifeste aussi par la variété des vracs, secs ou liquides, qui y transitent : ciment, granulats marins, phosphate naturel, pierre ponce, etc.

1
2
3
4
5
6
03

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 03
Entrepôt de stockage vrac. Quai de l'Est

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Compartiment vracs

Vue du « magasin S » de stockage de vrac, sur le quai de l'Est. En dehors des vracs solides agricoles comptabilisés à part, le port de Brest voit notamment transiter du ciment, des granulats marins, de la pierre ponce, ou encore du phosphate naturel, lequel entre dans la composition des compléments alimentaires destinés au bétail, etc. Ainsi, dans la nomenclature statistique des transports, la catégorie des NST-03 qui recense les minerais métalliques et autres produits d'extraction, et celle des NST-09 qui s'intéresse aux autres produits minéraux non métalliques et matériaux de construction, représentent toutes deux réunies, aux alentours de 10% du trafic portuaire brestois. Ces trafics relativement stables s'établissent en léger recul sur les dernières années, aux alentours de 250.000 tonnes pour les granulats marins (222.027 tonnes enregistrées en 2015), et 50.000 tonnes pour le ciment (32.815 tonnes en 2015). L'hinterland portuaire brestois pour les granulats marins est essentiellement le Finistère Nord (Corniguel au Sud de Quimper et Lorient approvisionnent le Sud du département) ; tandis que l'hinterland pour le ciment s'étend à la région, le plus proche concurrent étant localisé à Montoir. Au titre des vracs encore, l'entreprise Tanguy matériaux importe par exemple, de la pierre ponce (5.000 tonnes par an) pour produire les parpaings Cogetherm, qu'elle fabrique depuis 2009.

ADEUPa Brest-Bretagne/A. Lefebvre

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




La vacuité de certains espaces est normale et vitale pour un port. Encore faut-il que ces espaces libres soient correctement répartis au regard à la fois, des postes à quais et des dessertes

1
2
3
4
5
6
04

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 04

Boulevard Isidore Marfille

0 250 500 Mètres 1 000




# Espace vital

Vue en direction du 5ème bassin depuis le boulevard Isidore Marfille : l'entrepôt SICA Silo (concession d'outillage public), avec sur la droite, les bureaux de l'antenne portuaire régionale. Parmi les avantages du port de Brest figurent les conditions géographiques favorables dont il bénéficie. En eaux profondes et à faible envasement, la place portuaire brestoise est protégée du large à l'intérieur d'une vaste rade. Ses infrastructures commerciales sont aussi d'un bon niveau ; polyvalentes, entretenues et bien outillées, elles intègrent des terminaux spécialisés, tandis que les installations dédiées à la réparation navale, se classent parmi les plus importantes en Europe (eu égard en particulier aux proportions généreuses des formes de radoub). En comparaison de ses concurrents proches (Lorient et Saint-Malo), le port de Brest présente aussi l'atout de disposer de disponibilités foncières. Et, si à l'occasion le port peut sembler « vide », c'est qu'il a besoin d'espaces pour fonctionner correctement, et satisfaire les besoins très divers qui peuvent en être attendus (tels qu'ici par exemple, aux abords du cinquième bassin : l'import de vracs solides ou liquides, la réception de corps ou pales d'éoliennes, des opérations de déconstruction de navires, le transfert d'un démonstrateur hydrolien, etc.). À Brest comme ailleurs cet espace vital portuaire nécessite d'être judicieusement réparti au regard à la fois de la coexistence d'activités et de trafics variés ; des bords, postes à quais et de l'outillage de manutention associé ; ainsi que des dessertes et connexions aux réseaux terrestres. Parcourir le port d'Ouest en Est, depuis les premiers bassins jusqu'au polder, c'est constater un relâchement progressif de l'occupation du sol, entre la cohabitation dense (et parfois potentiellement conflictuelle) de fonctions, autour des bassins historiques et a contrario, les espaces distendus du port de commerce. La zone industrialo-portuaire mise à part (compte tenu de l'application du plan de prévention des risques technologiques autour des stockeurs d'hydrocarbures), l'impression domine néanmoins, que les espaces orientaux, chèrement conquis sur la rade, pourraient être optimisés, sans que ne soit remis en cause ce principe fondamental d'espace disponible qui caractérise tout port en mouvement.

AUDIUP Brest-Bretagne | © Citynis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Dans la cadre du développement des énergies marines renouvelables, les compétences locales en matière de câbles sous-marins, constituent un atout supplémentaire pour cette future filière brestoise

1
2
3
4
5
6
05

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 05

Rue François Échardour

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Câbleur multiple

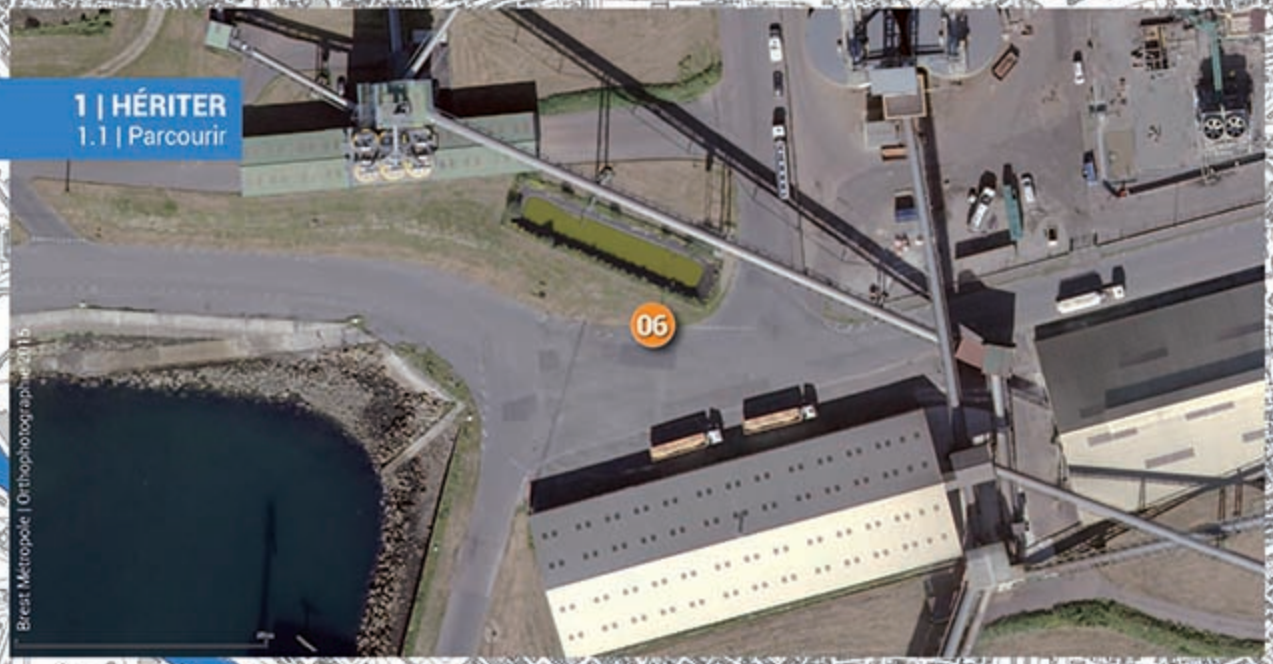
Amarré au quai 6ème Est, le navire câblier Pierre de Fermat est affecté à Brest depuis 2014, et mène à partir de ce port d'attache, ses missions en Atlantique et en Europe du Nord. Contrairement à une idée reçue, l'essentiel des télécommunications mondiales transitent par câbles sous-marins et non par satellites. Ces liaisons sous-marines représentent donc un enjeu stratégique et géopolitique majeur, auquel contribue le Pierre de Fermat. La silhouette caractéristique de ce navire polyvalent (100 mètres de long pour 21 mètres de haut), le rend bien visible dans le paysage du port de commerce. Au service d'Orange Marine, il est conçu pour prendre en charge les opérations de pose et de réparation de tous types de câbles sous-marins, à vocation de télécommunications ou de transport d'énergie. Pour ce faire il peut embarquer 2.300 tonnes de câble. Le ROV (robot sous-marin) et la charrue dont il dispose à son bord lui permettent la prise en charge complète des opérations, depuis l'inspection préalable des fonds, jusqu'à l'ensouillage des câbles.

En alerte 24/24 heures et 365 jours par an, le câblier peut appareiller sous 24 heures pour, par exemple, réparer un câble sectionné par un chalut, une ancre ou un mouvement de terrain sous-marin. Certifié pour la pose de câbles d'énergie, le Pierre de Fermat peut étendre ses activités au domaine des énergies marines renouvelables (EMR), l'éolien offshore ou l'hydrolien, dont Brest ambitionne de devenir un pôle de référence. De quoi s'autoriser à penser qu'entre les compétences présentes ici et celles développées là, une authentique synergie est possible.



ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Cagny

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

L'accroissement considérable du commerce maritime mondial et son accélération depuis quarante ans, influence les destinées des villes portuaires, usant de leurs capacités d'adaptation

1
2
3
4
5
6
06

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 06
Jonction rue François Échardour - rue de Brême

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Des bas dans la croissance

Vue des bandes transporteuses et de la tour de liaison en direction du « magasin T » au second plan, et de l'usine de trituration. Jusqu'à présent le trafic des matières premières pour l'alimentation animale (MPA) a représenté pour le port de Brest, un gage de relative stabilité. Ses volumes s'inscrivent sur un trend légèrement ascendant, en dépit sur la période récente, d'une mutation notable du trafic, en faveur des graines de soja, désormais largement prépondérantes dans les volumes importés. Mais l'activité de trituration s'inscrit elle aussi à l'intérieur du jeu concurrentiel mondial et ses débouchés sur le marché breton sont aujourd'hui fragilisés. Avec un indice de 250 en 2015, contre 75 au milieu des années 1970*, le volume du commerce maritime mondial s'est considérablement intensifié.

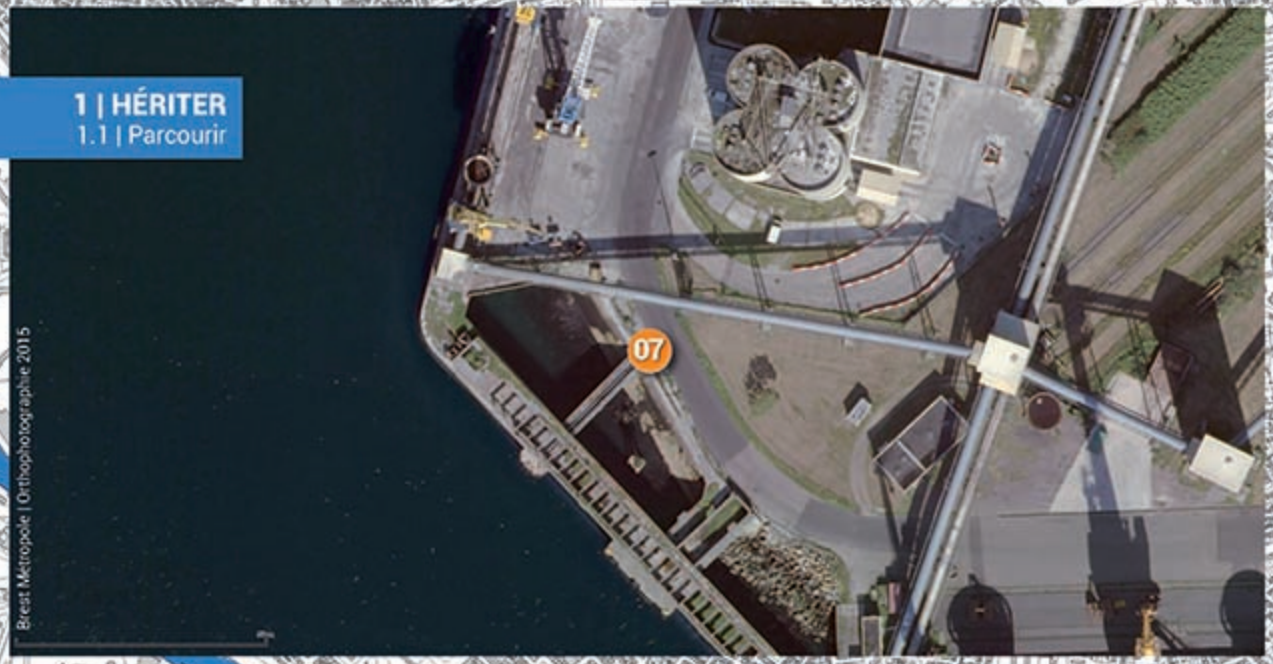
Simultanément, ses facteurs d'influence structurels se sont également fortement complexifiés. L'activité d'un port inséré dans le commerce mondial est le reflet du dynamisme économique et de l'évolution des échanges. Que la Chine s'enrhume ou que Singapour toussote, les répercussions sont planétaires. Elle dépend aussi du cours des matières premières (principalement celles les plus transportées par les navires : minerais divers, fer, métaux, pétrole, etc.) et de la survenue de tensions géopolitiques, lesquels influent sur le coût du transport maritime.

Dès lors, l'indice Baltic Dry qui mesure les capacités de fret dans la marine marchande, peut connaître un cours contingent, surtout si la capacité de la flotte mondiale est de surcroît décorrélée de la demande.

* [ Rapports annuels de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). En 2015, plus de 10 milliards de tonnes de marchandises ont transité par les mers, contre 2,6 milliards en 1970. ]

ADEUPa Brest-Bretagne | A. Lefebvre

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

À Brest, les matières premières pour l'alimentation animale et les énergies fossiles sont à ce jour, les deux catégories prépondérantes de trafics, l'une et l'autre appelées à muter à l'avenir

1
2
3
4
5
6
07

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 07
Poste des caboteurs. Quai des minéraliers

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Partage des trafics

Vue du poste caboteur (entre 6ème minéralier et 6ème Sud). L'ouvrage en béton armé est déporté du rivage auquel il est relié par deux passerelles. Depuis une dizaine d'années, le trafic global du port de Brest s'établit entre 2,5 millions et 3 millions de tonnes, atteignant son maximum en 2011, avec 3.040.863 tonnes et un seuil bas sur la période en 2015, avec 2.525.934 tonnes. En termes de structure, les vracs solides continuent de constituer la part prépondérante du trafic portuaire brestois (50%), suivis des vracs liquides (32%) et des marchandises diverses (18%).

Bien qu'elles soient dans l'ensemble sur une courbe relativement croissante, les tendances par filières sont accidentées et peuvent présenter des évolutions notables d'une année sur l'autre. Les produits de l'agriculture et le bois (NST01 et 06 de la nomenclature statistique des transports) représentent le principal volume des trafics (37%), suivis des produits pétroliers raffinés (NST07) à hauteur de 29%. Viennent ensuite les produits alimentaires (NST04) qui contribuent pour 12% du tonnage global, puis les minerais métalliques et autres produits d'extraction (NST03) à 10%.

Les matières premières pour l'alimentation animale (graines et tourteaux de soja ou colza, tourteaux de palmistes ou de tournesol) et l'énergie (produits pétroliers, gaz liquéfiés, biocarburants, avitaillement) représentent en proportions, les catégories prépondérantes de trafics, avec en 2016, respectivement 35.5% pour les MPA et 31,07% pour l'énergie. L'une et l'autre catégorie est appelée à évoluer à plus ou moins longue échéance, compte tenu d'une part, des difficultés que connaît l'agriculture et de la mutation des politiques et comportements au regard des énergies fossiles.

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Ciment et granulats marins constituent deux trafics portuaires, chacun respectivement assortis de questions environnementales déterminantes à l'avenir

1
2
3
4
5
6
08

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 08
Quai 6ème Sud

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# 1 dose de ciment, 5 de granulats

Vue du magasin R (sur la droite de la photo) et des tours supports de bandes transporteuses n°203 et 204. Au second plan, les silos Lafarge.

Le groupe Lafarge est doublement présent sur le port, au travers de ses activités ciment et granulats. Depuis le démantèlement en 2013 de la cimenterie portuaire, Lafarge Holcim utilise le port pour ses importations de ciment, qu'il fait venir du Havre et d'Allemagne et destine à l'ensemble de la Bretagne. Très dépendante du marché du bâtiment et des travaux publics, l'activité ciment a traversé une phase de récession après 2008. La consommation française ayant chuté de 10 millions de tonnes en moins de dix ans, la filière était en surcapacité de production. La destruction en 2013 de l'ancienne cimenterie (qui était à l'arrêt depuis novembre 2007), a marqué un tournant dans l'histoire du port, lié à l'industrie cimentière depuis l'après-guerre*. Au-delà du ciment, le groupe Lafarge intervient également sur le port au travers de sa filiale granulats, implantée sur le polder [Cf. Secteur 6-Polder]. L'établissement du polder réceptionne des sables marins, en provenance essentiellement, de l'estuaire de la Loire (concession du Pilier notamment, située à une dizaine de kilomètres de la Pointe Saint-Gildas). Avec l'épuisement des sablières terrestres et des gisements de rivières, les granulats marins, encore relativement peu exploités en France, constituent une alternative convoitée et sont promis à un bel essor. Chaque année en effet, environ 350 millions de tonnes de granulats sont consommées en France (30.000 tonnes sont nécessaires pour un seul kilomètre d'autoroute). Cependant l'exploitation des granulats marins n'est pas sans conséquences notamment environnementales, et l'ouverture de nouvelles concessions rencontre de vives oppositions et augure de potentiels conflits d'usages avec la pêche. Pour le port de Brest, à l'horizon 2040, ces deux activités granulats et ciment, bien qu'étroitement liées à la conjoncture économique et à la santé des secteurs du bâtiment et des travaux publics, ne devraient pas être fondamentalement remises en cause. Il n'en demeure pas moins qu'elles posent l'une et l'autre de lourdes questions environnementales, au regard de l'écosystème marin pour la première ; du bilan carbone pour le ciment. La fabrication du ciment nécessite de brûler du calcaire dans un four à 1.300°. Une tonne de ciment produite génère autant de $CO_2$. Cent tonnes de ciment sont produites chaque seconde sur la planète, dont le climat est d'ores et déjà en attente de solutions moins polluantes (telles par exemple, la production de ciment d'argile sans cuisson).

* [ Le premier atelier de broyage avait été créé en 1948, par Docks et Cimenteries Réunis (DCR). Devenu Ciment de l'Iroise (CDI) avec Lafarge et Cedest pour actionnaires, puis repris à part entière par Lafarge, il a vu sa capacité de production augmenter progressivement, jusqu'à l'installation d'un broyeur d'une capacité de 20 tonnes/ heures en 1998. ]



AUCAME Brest/Bretagne/A. Lefèvre




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Bien que Brest figure au palmarès des ports français pour l'accueil des navires de croisière, ses infrastructures n'intègrent pas d'installations dédiées

1
2
3
4
5
6
09

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 09
Quais 6ème Sud / plateforme multimodale

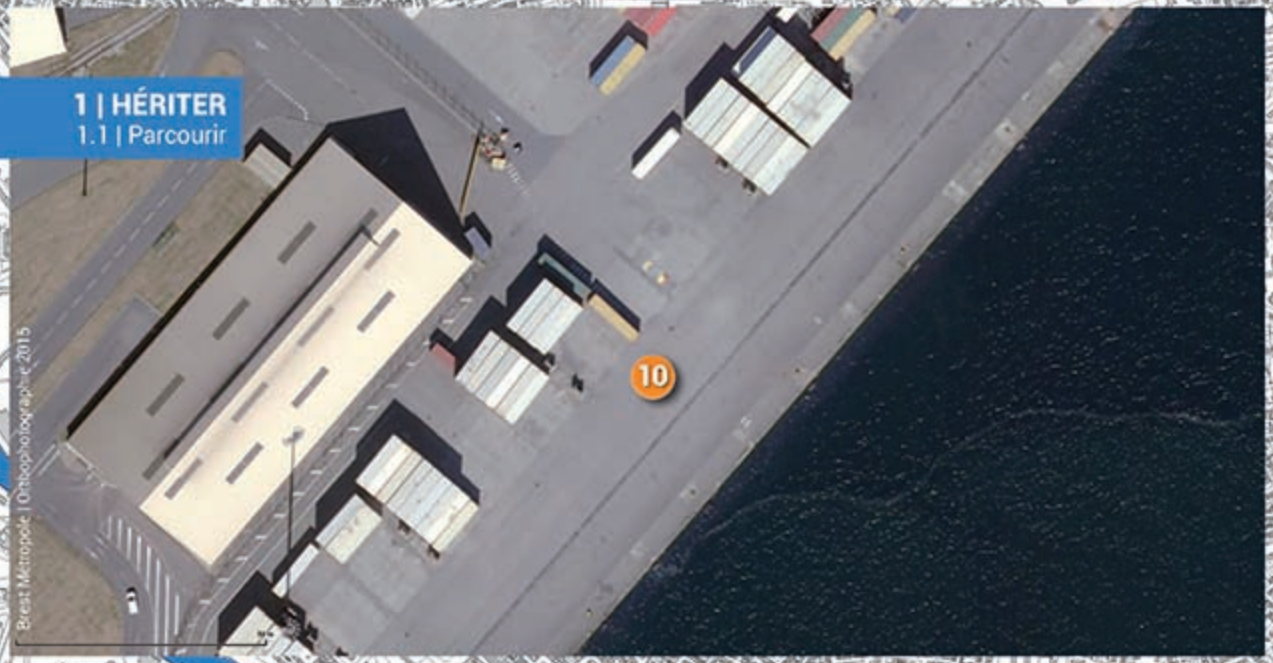
ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Accueillir les croisières

Après une très forte croissance entre 2005 et 2010, Brest a su se classer en tête des ports français de la façade Atlantique en nombre de passagers accueillis sur des navires de croisière, avec à la clef de substantielles retombées pour l'économie locale. Parmi les fleurons accueillis, le Queen Mary II fait naturellement figure de symbole et constitue pour le développement relativement récent de cette fonction à Brest, un marqueur fort. Pour autant, les installations portuaires brestoises ne disposent pas de quai sinon « dédié », du moins prédisposé, à cette activité saisonnière qu'est l'accueil des paquebots. Le quai de la plateforme multimodale, tel qu'on le voit sur cette prise de vue, remplit régulièrement cet office et peut bénéficier, le cas échéant, d'installations légères le temps des escales. D'autres quais sont également utilisés au gré de la taille et du tirant d'eau des paquebots. L'attribution de cette fonction « spécifique » au 3ème éperon figure au titre des réflexions récentes en faveur de l'activité croisières. Il s'agirait, à la condition d'aménagements dédiés, d'y permettre à la fois, l'accueil des croisiéristes plus près du centre-ville et la réception de navires de grande taille (290 mètres, soit environ 3.500 passagers). En 2017, ce sont 11.853 passagers qui ont été accueillis à Brest pour un total d'une quinzaine d'escales de navires de croisières, en progression par rapport à 2016 (7.142 passagers), mais en deçà des chiffres de 2015 (19.465 passagers) et 2014 (32.176 passagers). Cependant la signification de ces chiffres en termes d'influence économique est à relativiser au regard du standing des navires accueillis (haut de gamme ou non, voire croisières de luxe), et le chiffre moyen habituel d'une centaine d'euros dépensés par passager en escale, recouvre de fortes disparités. À Brest, la clientèle allemande reste majoritaire avec 66% des croisiéristes accueillis, suivie de la clientèle américaine (27%), puis des norvégiens (7%). Parmi les navires reçus en 2017, le Norwegian Getaway se distingue par ses dimensions : 324 mètres de long et un tirant d'eau de 8,5 mètres. Véritable ville itinérante, cette mégastructure flottante qui héberge jusqu'à 4.028 passagers et mobilise 1.600 membres d'équipage, a fait escale au quai de réparation à flot n°4.

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Faute d'utilisation
de l'infrastructure ferroviaire,
l'acheminement strictement routier
du fret constitue la réalité actuelle
du fonctionnement portuaire

1
2
3
4
5
6
10

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 10
Quai de la plate-forme multimodale

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Multimodal ou bimodal ?

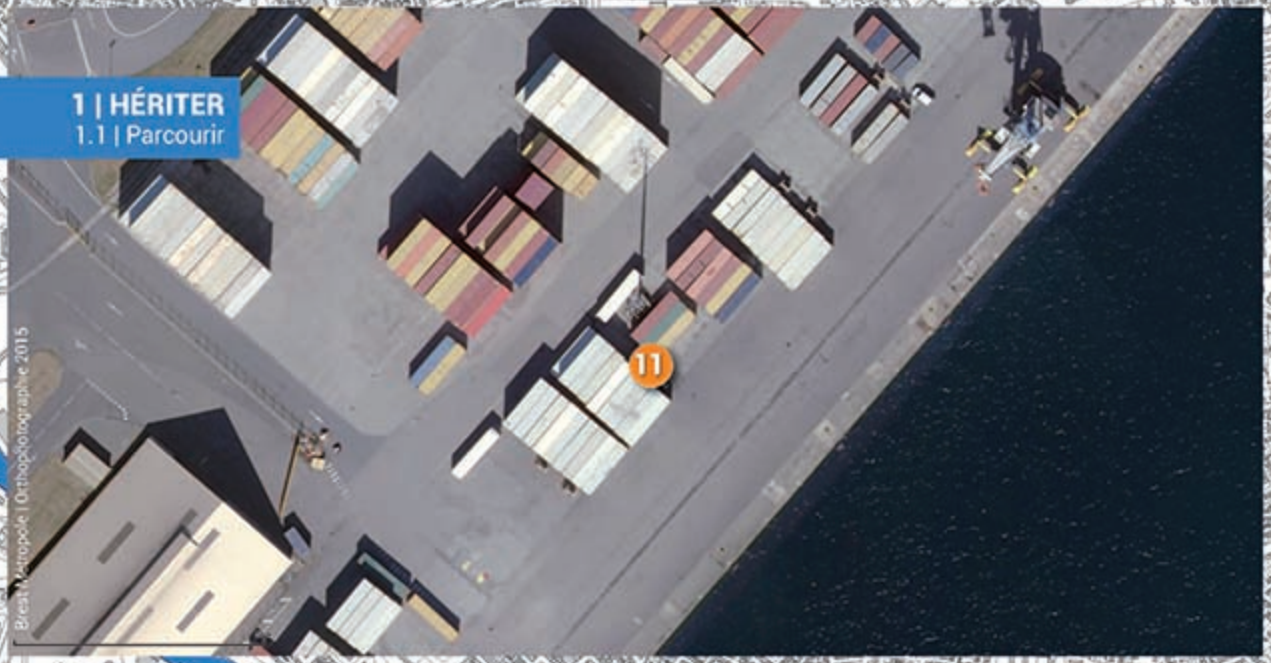
Vue du quai de la plateforme multimodale. Ces installations accueillent les liaisons régulières de conteneurs, opérées en feedering par les trois principaux opérateurs mondiaux (Maersk Line, MSC et CMA-CGM)*. Des navires de petit ou moyen tonnages réalisent ici les pré et post transports vers les ports où escalent les navires-mères des lignes régulières de ces trois compagnies. De fait, le port de Brest présente une situation doublement singulière. Premièrement, il est en capacité d'accueillir jusqu'à ses formes de radoub et quais de réparation à flot, parmi les plus grands navires mondiaux (en témoigne le porte-conteneurs géant Emma-Maersk, 398 mètres de long pour 56 de large, en arrêt technique au chantier Damen en février 2016, et qui affiche un port en lourd de quelques 156.000 tonnes pour une capacité standard de 15.500 EVP) ; deuxièmement, il dispose d'une plateforme ferroviaire de conception récente, livrée à l'aube des années 2000 (en remplacement de l'ancien faisceau ferré, qui était implanté sur l'actuel secteur PME-PMI de la ZAC du Port de commerce), mais aujourd'hui totalement désaffectée. Disposant de ces atouts, Brest est donc en théorie, en capacité d'une part, de répondre à l'enjeu contemporain de dessertes terrestres massifiées ; en mesure d'autre part, de se positionner face au défi de la conquête de l'hinterland lointain via le ferroviaire. Transbordement et acheminement routier du fret constituent cependant la réalité actuelle du fonctionnement portuaire brestois.

* [ Maersk Line, filiale de Maersk, géant danois fondé en 1904, a consolidé après une série d'acquisitions, sa position de leader dans le domaine du transport maritime. Son concurrent et second mondial, la compagnie maritime italo-suisse MSC (Mediterranean Shipping Company, fondée en 1970), connait un développement exponentiel depuis une quinzaine d'années et met aujourd'hui en œuvre une flotte de navires d'une capacité inférieure de moitié à celle du danois. Le groupe français CMA-CGM, issu de la fusion en 1996 de la Compagnie générale maritime (CGM) et de la Compagnie maritime d'affrètement (CMA), est la troisième compagnie maritime de transport de conteneurs au monde, et dispose en 2016 d'une flotte de 445 navires pour une capacité de 2.208.000 EVP. ]




ADEUPa - Brest Métropole | M. Lefebvre

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Après une période de croissance soutenue, le trafic de conteneurs enregistre une baisse régulière sur les derniers exercices, reflétant les difficultés que rencontre localement, la filière de la viande de poulet

1
2
3
4
5
6
11

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 11

Quai de la plate-forme multimodale

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

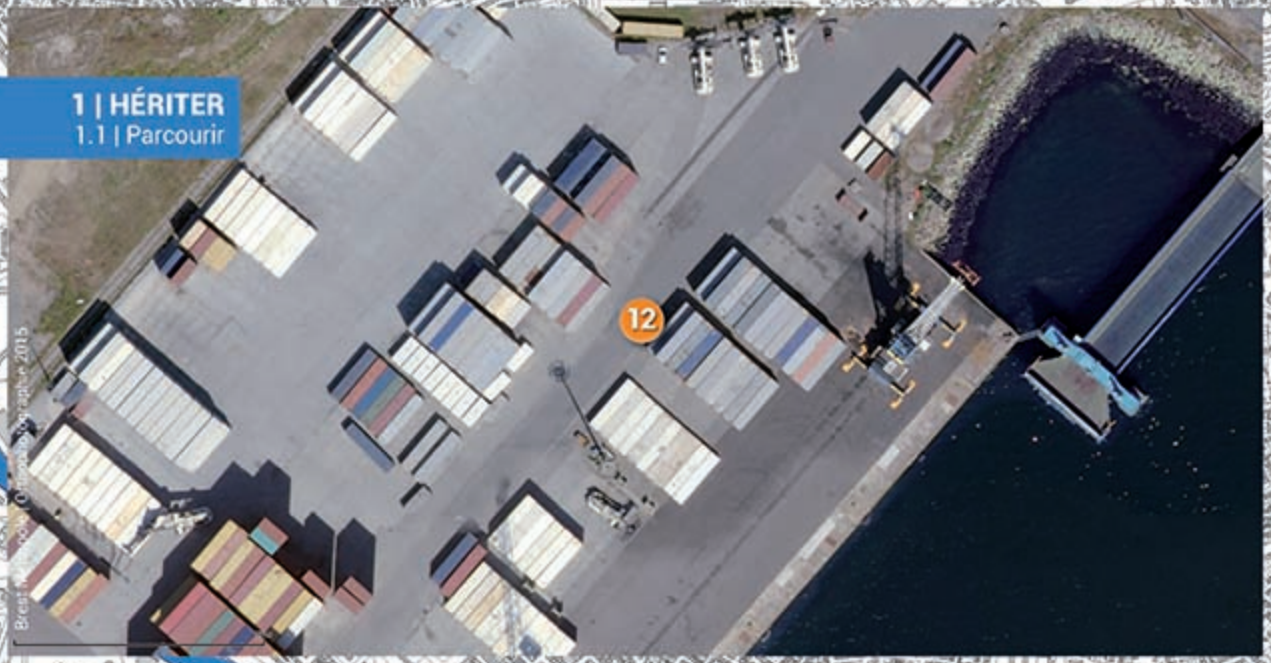
# Refroidissements

Vue de conteneurs réfrigérés (reefers) sur le quai de la plateforme multimodale (au premier plan). Ces conteneurs permettent aujourd'hui le transport de marchandises jusqu'à des températures pouvant atteindre -30°C. Le conteneur reefer intègre un dispositif de production de froid, alimenté en courant électrique par le navire ou le vecteur routier/ ferroviaire qui le transporte. Les conteneurs frigorifiques reefers et leurs capteurs internes permettent de maintenir une banane à 13 degrés, un homard à -13 degrés, des ananas à 8°, qu'ils se trouvent sur le quai ou sur les navires. Sur les quais, comme ici sur le QR3, des blocs de prises reefers assurent l'alimentation énergétique et le maintien en température des cargaisons lors de leur transit. Afin de prévenir toute rupture de la chaîne de froid, que ce soit à terre ou en mer, un signal d'alarme avise le service technique portuaire ou l'officier de quart du bord, en cas de défaillance d'un groupe de production de froid sur un conteneur. En outre, les reefers sont progressivement équipés de moteurs basse consommation et reliés à des systèmes de pilotage de température, afin de réduire les quantités de fuel nécessaires, par conséquent, les émissions de gaz carbonique des navires. À Brest, depuis une vingtaine d'années, les conteneurs réfrigérés ont peu à peu remplacé le froid dit conventionnel ce qui a conduit notamment, à la désaffectation des entrepôts frigorifiques du troisième éperon pour cet usage, tandis que dans le même temps, les navires spécialisés (polythermes) se raréfiaient. Ce sont les entreprises Doux, puis Tilly-Sabco qui sont à Brest, à l'origine du développement du trafic conteneurisé et particulièrement du trafic de conteneurs reefers pour leurs exportations de viande. Ainsi, les trois plus importants armements conteneurisés au monde : Maersk, CMA-CGM et MSC ont successivement contractualisé avec Doux pour ses exportations de poulets congelés. Mais cette filière est confrontée à l'émergence d'une concurrence internationale aiguë et traverse une crise grave, qui pourrait avoir localement des répercussions systémiques, sensibles jusque sur le modèle économique portuaire. Pour preuve, la baisse régulière du trafic de conteneur depuis cinq ans, concomitante avec celle de la volaille industrielle.




ADEUPa-Brest Métropole/A. Lefèvre

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Lisser les variations d'activité, en minimisant l'impact sur celle-ci, de facteurs exogènes inhérents à l'économie globalisée : tel est le défi du port contemporain, à plus forte raison de taille intermédiaire

1
2
3
4
5
6
12

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 12

Quai plate-forme multimodale

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Tassement de trafic

Les tonnages ayant transité en 2016 par le port de Brest progressent de 4,9 % avec un volume total de 2.640.000 tonnes. Cependant cette progression intervient après trois années de baisses consécutives, dues à l'environnement économique mondial défavorable, et dont pâtissent avec plus ou moins d'ampleur l'ensemble des ports, y compris les plus importants. Avec 2.558.796 tonnes traitées à Brest en 2015, on observait en effet, un recul d'activité de 9% par rapport à 2014, qui présentait déjà une contraction de 4 % au regard de 2013, elle même en recul de 5 % relativement au tonnage annuel 2012 (lequel s'établissait à 3.033.475 de tonnes). Le ralentissement de la croissance chinoise est souvent invoqué pour expliquer ce mouvement de repli du trafic mondial, qui impacte notamment les liaisons avec les ports de matières premières, la Chine étant leur principale destination. Le recul du marché de la construction en Chine se répercute ainsi par exemple, sur les exportations de bois résineux finistériens et costarmoricains, destinés à la charpente ou aux échafaudages du BTP chinois qui, au départ de Brest, transitent via les hubs du Havre ou de Rotterdam vers la République Populaire. Simultanément, la relative contraction des importations européennes depuis l'Asie, manifestée par une réduction des stocks, concoure également à ce mouvement de fléchissement du trafic et influence à son tour le ralentissement de l'activité chinoise. Les effets d'une économie globalisée et ce qu'ils recèlent de facteurs d'influences, parmi lesquels certains immédiatement déterminants de l'activité portuaire, sont connus. Inutile d'avoir recours au célèbre « effet papillon » d'Edward Lorenz*, et de convoquer la « théorie du chaos » pour comprendre qu'une part de ce qui advient à Brest, échappe aux décisions strictement locales.

* [ et sa célèbre formule : Does the flap of a butterfly's wings in Brazil set off a tornado in Texas? ]

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Exclue dès l'origine du trafic passagers et depuis lors délaissée, la passerelle Ro-Ro pourrait trouver une utilisation au profit du fret, au travers de la mise en place d'un service d'autoroute de la mer

1
2
3
4
5
6
13

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 13
Rue du Tritschler

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Ro-Ro discorde

Vue de la passerelle Ro-Ro, implantée à l'extrémité du quai de la plateforme multimodale, depuis la rue du Tritschler. Cette passerelle roulière qui permet en principe, l'accès ou la sortie des véhicules légers et poids-lourds aux navires, n'est presque jamais utilisée. Épisodiquement, lorsque par exemple, la météo est défavorable sur Roscoff, un navire de la Brittany-Ferries est dérouté vers Brest, tel en 2015 ou en 2017, lors du passage de l'ouragan Ophélia entre la France et l'Irlande, obligeant le « Cap Finistère » à faire escale à Brest et usage de la passerelle Ro-Ro de la Cité du Ponant. Ces circonstances exceptionnelles recèlent une dimension ironique, car c'est précisément la défense des intérêts de la Brittany-Ferries, peu favorable à ce que son concurrent Irish Ferries puisse exploiter une liaison vers Brest, qui fut à l'origine du délaissement de la passerelle Roll On-Roll Off brestoise, vivement combattue par les parties prenantes roscovites. Avant même l'inauguration de l'équipement, il fut entendu, afin d'apaiser le climat de tension qui s'était cristallisé autour de son projet de création, que l'installation ne servirait pas au trafic de passagers, autrement dit au Ro-pax, ainsi que le jargon professionnel désigne l'activité. Toutefois, la passerelle pourrait trouver une utilisation très pertinente dans le domaine du fret, au travers par exemple de la mise en place d'un service « d'autoroute de la mer » entre le Portugal, la pointe bretonne et l'Irlande, tel que l'envisage le projet Atlantis (Atlantic Intermodal Service) et plus globalement le RTE-T (réseau transeuropéen de transport). Dans ce contexte, Brest s'inscrirait judicieusement dans l'objectif de limitation du nombre de camions en transit longue distance sur les routes européennes, ainsi que notamment poursuivi depuis une quinzaine d'années par les programmes Marco Polo et l'un de leurs volets, la création d'autoroutes de la mer. L'axe France-Espagne est prioritairement visé, marqué par la circonstance aggravante de l'obstacle pyrénéen et du goulot d'étranglement routier qu'il génère. Il s'agit cependant pour Brest de proposer une desserte complémentaire à celles existantes, telles Roscoff / Plymouth / Santander ; Roscoff / Bilbao ; Portsmouth / Bilbao ; Montoir-de-Bretagne / Vigo ; Montoir-de-Bretagne / Gijón, etc.

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Tandis que le partage du progiciel de gestion portuaire par la totalité des acteurs brestois demeure un enjeu, d'autres places portuaires délibèrent de leur digitalisation et conçoivent leur modèle 2.0

1
2
3
4
5
6
14

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 14
Rue de Kiel

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000




# Digitalisation, l'enjeu du virtuel

Vue du port de commerce et de la plateforme multimodale depuis la rue de Kiel, en direction de l'Ouest, avec à l'arrière-plan, les silos portuaires. Au-delà de ces infrastructures physiques et du point de vue matériel, la dimension immatérielle et la digitalisation jouent un rôle de plus en plus décisif dans la compétitivité portuaire, de la même façon que dans d'autres secteurs d'activités ou organisations. Et sur le port comme ailleurs, lorsque la digitalisation n'a pas été totalement accomplie, le virage digital constitue un avantage concurrentiel pour ceux qui ont su le négocier. Entre les places portuaires d'ores et déjà engagées dans la digitalisation et pleinement inscrites dans cette trajectoire et les autres, les disparités sont fortes et vont s'accentuant. Aujourd'hui, Brest met en œuvre le Cargo Community System AP+ (un guichet unique électronique qui automatise, agrège, optimise et sécurise les processus métiers des acteurs de la communauté logistique). Mais, bien que ce progiciel de gestion portuaire (à l'origine issu de la collaboration entre les places portuaires marseillaise et havraise) représente une avancée en termes de fluidité, de sécurité et de traçabilité des marchandises, utile aux professionnels comme aux administrations (douane, autorité portuaire, services vétérinaires et phytosanitaires, etc.), il ne constitue qu'une première étape de la digitalisation portuaire. De surcroît, à Brest, AP+ n'est pas encore partagé par la totalité des acteurs portuaires. Simultanément, d'autres ports tels Rotterdam, examinent déjà l'étape suivante et conçoivent les applications de demain, à l'instar du « jumeau numérique », par lequel les activités portuaires sont simulées numériquement et deviennent plus faciles à gérer et surtout à anticiper (prendre la meilleure décision au meilleur moment pour optimiser les temps et conditions d'escale). Dans le domaine portuaire, ce processus de digitalisation s'impose de façon d'autant plus évidente que les services qu'il apporte, convergent sur différents plans : mobilité (continuum entre connexions) ; abolition des barrières spatiales et temporelles (suivi en temps réel) ; internet des objets (conteneurs, véhicules, etc.) ; big data (exploitation des données) ; universalité d'internet, etc. Il jouera un rôle encore accru demain, avec l'avènement des navires autonomes et l'optimisation de leur accueil sur les interfaces terrestres. Avec le développement de la dématérialisation et de l'automatisation, la digitalisation pourrait constituer une révolution comparable à celle que fut pour les ports, l'avènement du conteneur.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Brest Métropole | Photographie 2015

Dans l'environnement du conteneur, après l'automatisation des appareils de levage à guidage automatique et des chariots cavaliers, ce sont désormais les portiques de quai qui se robotisent

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 15

Rue de Kiel. Plate-forme multimodale

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000




# Boîtes automatiques

L'opportunité du développement du trafic de conteneurs à Brest est évoquée dès les années 1980, concomitamment au développement à l'échelle mondiale du standard établi par Malcolm Mc Lean, quelque vingt-cinq ans plus tôt. Ainsi, l'étude Consult Infra de 1987 envisageait la création à la pointe finistérienne, d'un authentique port à conteneurs, à l'instar de ceux du Havre ou de Marseille. Elle prévoyait l'extension conséquente des terre-pleins et linéaires de quais dédiés, ainsi que l'installation d'un ensemble de portiques de manutention des conteneurs. Mettant à profit sa position maritime optimale, Brest était envisagé en tant que port d'éclatement, directement desservi par les grandes lignes de porte-conteneurs, et servant de porte primaire à la desserte locale, assurée ensuite au moyen de caboteurs (rôle qui est aujourd'hui principalement assumé par le hub havrais). Bien qu'il n'ait pas connu à Brest l'essor un temps envisagé, le trafic conteneurs n'a cependant pas cessé de s'y développer, et recèle aujourd'hui potentiellement, des marges significatives de progression. Toutefois, la mutation qu'a représentée pour le trafic maritime l'avènement du conteneur n'est pas encore parvenue à son stade ultime, qu'incarnent aujourd'hui les démarches d'automatisation de la manutention mises en place par les plus grands ports, et l'apparition demain des navires autonomes. Tirer parti des perspectives de développement encore offertes par le conteneur pour la place portuaire brestoise et l'économie bretonne, exige donc la prise en compte de cette nouvelle donne de l'automatisation des terminaux, devenue ailleurs réalité depuis une dizaine d'années déjà (à la suite des initiatives de Rotterdam dès 1993 et de Hambourg en 2002). Après l'automatisation des appareils de levage à guidage automatique et des chariots cavaliers, ce sont désormais les portiques de quai qui se robotisent (tels qu'à Shanghai) et le système informatique qui détermine exactement quel conteneur prélever dans la pile et à quel emplacement le déposer dans le navire. Une nouvelle étape est ainsi franchie dans la digitalisation portuaire, après celle qu'ont représenté la dématérialisation et la mise en place de systèmes d'information numériques communs aux acteurs des chaînes logistiques et portuaires (illustrées notamment par les Maritime Single Window (MSW) et Cargo Community System (CCS)). Mais si cette dématérialisation des systèmes de gestion d'informations représentait des investissements relativement peu élevés, il n'en est pas de même pour les travaux d'automatisation d'un terminal.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Chanlis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

L'amélioration de l'offre portuaire est une condition nécessaire, mais insuffisante au développement du trafic, lequel exige avant toutes choses, la structuration d'une solide chaîne logistique autour du port

1
2
3
4
5
6
16

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 16

Rue de Kiel. Plate-forme multimodale

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Porteur le conteneur ?

Vue de la plateforme multimodale depuis la rue de Kiel avec à l'arrière-plan les silos portuaires. En toute logique, la consolidation et l'extension de la plateforme multimodale brestoise furent exprimées en tant qu'enjeux du développement portuaire, par les réflexions stratégiques antérieures (BCEOM / CCI en 2006 notamment). L'aménagement actuel de la plateforme, comprenant les terminaux roulier et conteneurs, est notamment issu de ces études prospectives qui ont progressivement conduit à l'extension des terre-pleins, la création de la passerelle Ro-Ro, le recalibrage des accès nautiques poursuivi aujourd'hui, ainsi que l'équipement en reefers et la mise en place de moyens dédiés à leur entretien. De fait, le transport conteneurisé, devenu un maillon indispensable de l'organisation des chaînes logistiques, continue de se développer au détriment du conventionnel. Il offre aux chargeurs industriels ou de la distribution, une fiabilité accrue et contribue à la compétitivité économique d'un territoire, relié aux grandes lignes maritimes mondiales (le port de Brest bénéficie aujourd'hui de deux services conteneurs hebdomadaires distincts). Le seul département du Finistère génère un trafic annuel de quelque 87.000 conteneurs pleins (13.000 EVP en import et 74.000 EVP en export), en bonne part, directement absorbés par Le Havre. Il y a donc en théorie, une marge importante de progression pour le port de Brest qui enregistrait en 2016, un volume de 42.000 conteneurs pleins ou vides. Cependant, en dépit de l'extension de capacité à 75.000 EVP annuels (et un dimensionnement prévu pour 100.000 EVP), le trafic de conteneurs maximal enregistré à Brest plafonne à 59.000 EVP. Tandis que simultanément, on constate à la fois, l'inutilisation de l'intermodalité maritime/ ferroviaire et de la passerelle Ro-Ro. On le voit, l'amélioration de l'offre portuaire constitue donc une condition nécessaire mais pas suffisante du développement du trafic, lequel exige la structuration d'une chaîne logistique autour du port, la massification d'une collecte régionale, maritime et terrestre, ainsi que la compensation du déséquilibre très important entre conteneurs pleins et vides, source de handicap concurrentiel (coûts d'approvisionnement en conteneurs vides). Enfin, le développement du conteneur à Brest doit beaucoup à la filière industrielle de la viande de volaille, dont la situation critique actuelle, pourrait avoir des répercussions directes sur l'économie portuaire et le maintien de l'un ou l'autre des armements aujourd'hui présents.




AUDIP-Brest-Bretagne-Ltd de droits

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole - Orthophotographie 2015

Le projet d'autoroute de la mer Atlantis, officiellement lancé en 2015, envisageait dans son calendrier prévisionnel, une ouverture des services entre Brest, Liverpool et Lexoes, à l'horizon 2017

1
2
3
4
5
6
17

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 17

Rue de Kiel

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Atlantis en attente de service

Vue du faisceau de la gare de marchandises depuis la rue de Kiel, au droit de la plateforme multimodale. Baptisé « Atlantis » pour Atlantic Intermodal Services, le projet d'autoroute de la mer entre la Bretagne, le Royaume-Uni et le Portugal a été officiellement lancé en octobre 2015 dans le cadre de Safer Seas, rencontre internationale des professionnels de la mer et des océans, lors de la conférence sur la stratégie maritime Atlantique. Quelques mois plus tôt, le projet coordonné par la CCIMBO avait été proposé au programme européen CEF-MoS (Connecting Europe Facility - Motorways of the Sea). Retenu par les services de la Commission européenne, le projet Atlantic Intermodal Services porte sur la création de nouveaux services dits d'autoroute de la mer sur l'Arc Atlantique, entre les ports et hinterlands de Brest, Liverpool et Lexoes (le port de Porto, au Portugal). Son ambition est de favoriser la création d'un réseau unifié de transport multimodal, impliquant l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique (investisseurs, gestionnaires portuaires, armateurs, clients et partenaires). Il repose notamment sur les nouveaux outils informatiques disponibles et la mise en place de montages financiers novateurs, permettant la diminution des risques d'investissement. L'objectif fondamental est d'offrir une alternative plus écologique au transport routier, pour une fiabilité au moins équivalente. Ce projet qui s'appuie sur des navettes ferroviaires pour Brest et Lexoes et le réseau fluvial pour Liverpool, s'inscrit ainsi pleinement dans la stratégie portuaire nationale, en particulier sa première priorité, la logistique, laquelle vise à passer d'une logique de port gestionnaire à celle de port architecte de solutions logistiques, par le développement des offres de transport, la massification et le report modal. Pour le port de Brest, la mise en place du dispositif permettrait une augmentation du trafic annuel de conteneurs de l'ordre de 15.000 unités sur un volume moyen actuel d'environ 50.000 boîtes. Le projet Atlantis bénéficie d'un budget de 3.6 million d'euros, cofinancé par l'Union européenne à hauteur de 50%. Le calendrier prévisionnel du projet Atlantis prévoyait à l'origine, une ouverture des services entre Brest, Liverpool et Lexoes en 2017. Si la survenue du Brexit a pu faire craindre temporairement la remise en cause du projet, les enjeux mêlés du transport plus responsable et de développement du port de Liverpool, ne cessent cependant d'exister dans le contexte de la sortie du Royaume uni de l'Union européenne.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

À Brest comme ailleurs, l'abandon du fret ferroviaire au profit de la route constituent un camouflet, autant pour les programmes Marco Polo et suivants, que pour les Conférences sur le climat (COP21 et ultérieures)

1
2
3
4
5
6
18

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 18
Rue de Kiel

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Cherche opérateur ferroviaire

Cette prise de vue d'un train en gare de marchandises, réalisée en 2016, appartient-elle définitivement au passé ? La desserte ferroviaire du port de Brest est assurée par une bretelle électrifiée dédiée, raccordée au réseau via la ligne Paris-Montparnasse au niveau du Rody (Guipavas). Depuis le schéma de référence de 1994, le réseau ferré portuaire a fait l'objet d'importantes transformations, en particulier, le déplacement de la gare de marchandises portuaire à proximité de la plateforme multimodale. Aujourd'hui, la desserte ferrée concerne essentiellement les espaces portuaires orientaux (terminaux vracs, plateforme logistique et zone industrialo-portuaire jusqu'en limite du polder). Cependant l'embranchement ferroviaire n'est, à l'heure actuelle, pratiquement plus utilisé et la question d'un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) se pose avec acuité. Il s'agit bien sûr de garantir le maintien en exploitation des lignes capillaires ferroviaires, potentiellement influentes sur certains trafics. Il s'agit surtout d'acter sur la question du ferroviaire en tant que partie intégrante de la nécessaire vision logistique globale.

À Brest comme ailleurs, les modalités d'organisation de la traction ferroviaire locale entre le hub logistique qu'est le port, les entreprises embranchées et les connexions au réseau ferré national, peinent à se réinventer face à la concurrence routière, ce en dépit du développement tendanciel du transport maritime, qui met en œuvre des navires de plus en plus gros et encourage les trafics massifiés. Serait en cause les limites de l'hinterland portuaire brestois, le seuil ordinairement considéré de compétitivité du fer par rapport à la route étant a priori basé sur une distance supérieure à 300 kilomètres. Cependant, certains ports témoignent de la possibilité de réduire cette distance communément admise. Quatre entreprises opératrices ferroviaires de proximité portuaires sont aujourd'hui opérationnelles en France : OFP Atlantique (GPM de La Rochelle et Nantes), Normandie Rail Services (Port du Havre), Régiorail Provence (navette interportuaire Marseille-Fos) et OFP Sud-Ouest (Bayonne).



ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Chignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




La fermeture progressive du port au public constitue une évolution imprévue par le schéma de 1994, et lourde de conséquences, pour le statut de l'espace portuaire au sein du territoire urbain

1
2
3
4
5
6
19

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 19
Poste de garde de l'accès principal, rue de Brême

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Accès réservé

Vue du poste de garde de l'accès à la plateforme multimodale du port de commerce, depuis l'avenue de Kiel, avec au second plan, les magasins N, O, P et les silos verticaux, derrière lesquels se développent les quais désormais dits de la plateforme multimodale. À partir de cette limite, l'accès aux espaces portuaires est réservé aux personnes habilitées. Depuis une quinzaine d'années en effet, l'essentiel des espaces portuaires a été progressivement clôturé et rendu inaccessible au public. Les zones en accès restreint se sont étendues, au regard des obligations réglementaires de sûreté et à la suite en particulier, de la mise en œuvre du code ISPS (International Ship and Port Facility Security), accord international régissant la sûreté des navires et des installations portuaires, élaboré consécutivement aux attaques terroristes de 2001. Cette évolution, lourde de conséquences, en termes de statut de l'espace portuaire au sein du territoire urbain, n'était pas prévue par le schéma de référence portuaire de 1994, et les études d'aménagement menées à sa suite. Et cette nouvelle donne, par laquelle le port passe brutalement d'une condition de secteur fonctionnel spécialisé mais poreux à celle d'enclave hermétique inaccessible, accentue le phénomène déjà à l'œuvre de décrochage entre le port et la ville. La mutation qui l'accompagne qui signifie aussi l'affaiblissement de l'expérience urbaine, est d'autant plus forte qu'aucune réflexion ne l'avait anticipée et planifiée. C'est, explique-t-on, le prix à payer pour que le port puisse continuer d'accueillir des navires internationaux. Cependant, dans le domaine portuaire comme dans d'autres, la légitimité des objectifs de sûreté décrète rarement pour autant, l'impératif de clôture comme réponse, lequel apparaît davantage en tant que solution de facilité. Et si de nombreuses villes portuaires développent aujourd'hui des Port centers, c'est aussi pour permettre au public d'accéder, dans des conditions encadrées, à ces espaces qui lui sont désormais interdits.



ADEUPa Brest-Bretagne | J.-C. Gignoux

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Bing Aerial Imagery © Orca Photographie 2015

S'intéresser au développement portuaire, c'est commencer par poser une question simple : l'hinterland brestois peut-il être significativement étendu au-delà de sa configuration actuelle ?

1
2
3
4
5
6
20

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 20
Rue de Kiel

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



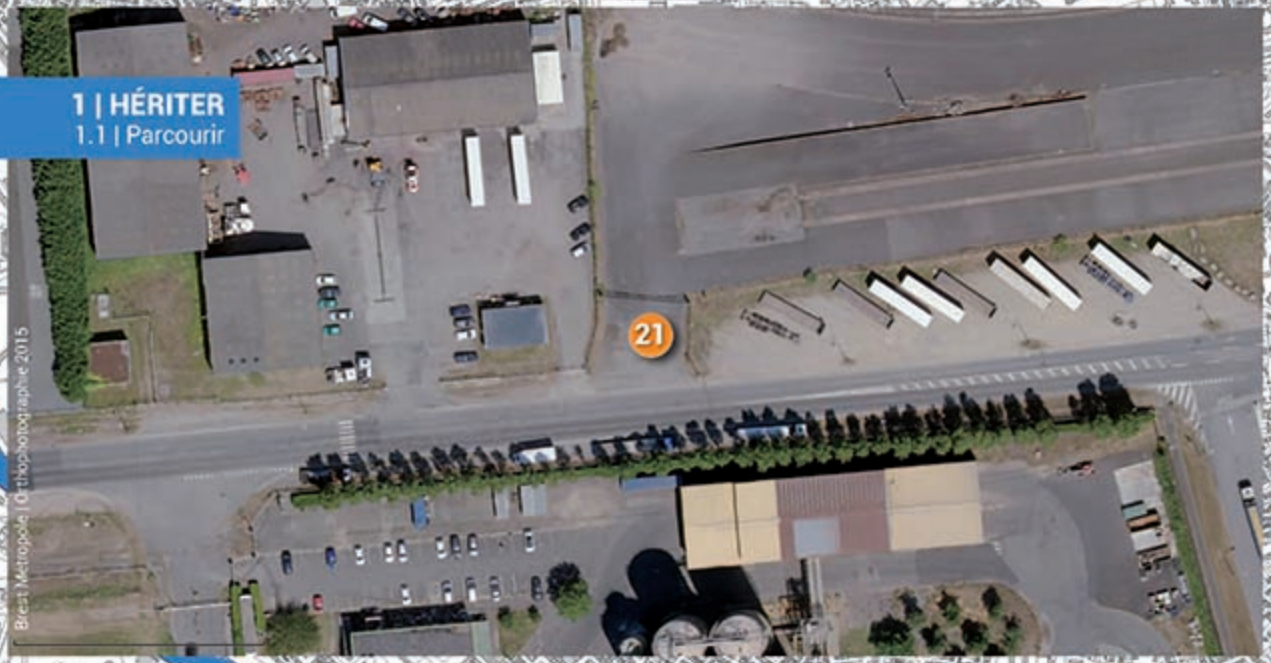

# Étendre l'hinterland

Vue de l'aire de stationnement des remorques plateaux de la société Hinterland*, entre l'avenue de Kiel et le faisceau ferroviaire de la gare de marchandises, aujourd'hui désaffectée. S'intéresser au développement portuaire brestois, c'est commencer par poser une question simple : l'hinterland portuaire peut-il être étendu au-delà de sa configuration actuelle, au bénéfice des trafics et de leur croissance? Principalement utilisé dans le domaine du transport maritime, le terme hinterland désigne par opposition au foreland, l'aire d'influence économique terrestre d'un port en termes de rayonnement et d'attractivité. En d'autres termes, l'hinterland portuaire brestois est l'arrière-pays que le port du Ponant approvisionne en marchandises et dont il recueille celles qu'il expédie par la mer. Pour Brest, le périmètre de l'hinterland est sensiblement variable d'une filière à l'autre. Cependant, dans l'ensemble l'hinterland brestois est limité et illustre bien la vision contradictoire par laquelle Brest s'envisage usuellement, soit comme excentré (vision continentale), soit comme tête de pont avancée (vision océanique considérant les grandes routes maritimes présentes). En situation péninsulaire extrême, le port de Brest affiche une localisation remarquable, en même temps qu'il s'inscrit à l'intérieur d'un maillage dense et varié de ports à l'échelle régionale, à commencer par ceux de Lorient et de Saint-Malo, relativement comparables en termes de volumes de trafics (aux alentours de deux/trois millions de tonnes annuels). En deçà de ce volume, on distingue des ports tels que Le Légué dans la baie de Saint-Brieuc (aux alentours de 300.000 tonnes annuelles) et des ports plus petits, tels Concarneau, tandis qu'au-delà du trafic brestois, seront identifiés les ports de Montoir-de-Bretagne/ Donge (supérieur à 30 millions de tonnes/ an) et du Havre (supérieur à 70 mt/an). Il en résulte pour Brest et ses proches voisins des hinterlands limités et peu concurrents pour les trafics principaux (matières premières pour l'alimentation animale, produits pétroliers) et à faible valeur, donc pertinents sur de courtes distances d'approvisionnement. En revanche, une situation concurrentielle existe avec Le Havre pour le trafic conteneurs, la place portuaire havraise offrant des transit-times attractifs en défaveur des feeders brestois (délais de transport incluant les temps au départ et à l'arrivée, pour le chargement, le déchargement et les formalités douanières). Dans ces conditions concurrentielles, le choix du chargeur dépendra aussi des infrastructures portuaires et de la qualité du service fourni par le port.

* [ Créée au Havre en 1996, l'entreprise Hinterland dispose de six sites d'exploitation : Le Havre, Montoir-de-Bretagne, Brest, Saint-Malo, Fos sur Mer et Lyon. Présente à Brest depuis 2004 et l'acquisition de la société des Transports Le Bras Lavanant, elle est spécialisée dans le transport, notamment de conteneurs maritimes, reefer ou dry, sur l'ensemble du territoire français et à la demande vers d'autres ports européens : Anvers, Rotterdam, Barcelone, Valence ou Gènes. ]

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | © photographie 2015

Les activités de Bünge, multinationale américaine du négoce et de la transformation de matières premières agricoles, sont de fait, étroitement liées à celles du monde agricole

1
2
3
4
5
6
21

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 21

Rue de Kiel

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

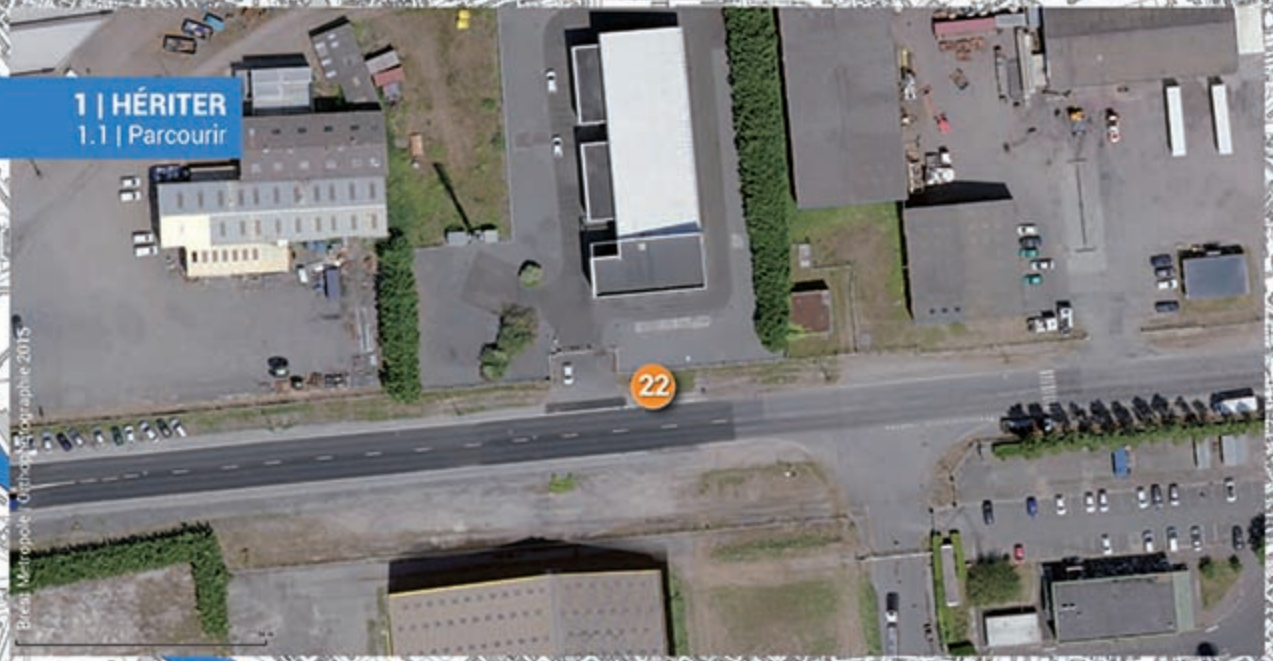


# ABCD. Bünge

La multinationale américaine Bünge est propriétaire de l'usine de trituration de soja et d'huile de colza du port de commerce de Brest, depuis août 2016. Bünge Limited a racheté cette usine, qui emploie 51 personnes et traite à pleine charge entre 600.000 et 700.000 tonnes par an de soja et de colza, à Cargill, autre géant américain du négoce et de la transformation de matières premières agricoles, qui fait comme elle, partie du cercle des « ABCD compagnies » (Archer, Bünge, Cargill, Daniels Midland et le Groupe Louis-Dreyfus). L'acquisition par Bünge de l'usine brestoise s'est faite conjointement à celle d'un autre site de transformation de graines oléagineuses, implanté sur le port d'Amsterdam aux Pays-Bas, et qui emploie 120 personnes. Cargill conserve pour sa part, ses deux autres installations européennes de transformation du soja, localisées dans les ports de Barcelone et de Liverpool (Quant à l'autre site finistérien dont Cargill souhaitait également se séparer, celui de Lannilis, spécialisé dans la production d'alginates à base d'algues brunes, il appartient désormais au groupe Algaia). L'entreprise Bünge vend, stocke, transporte et transforme des graines oléagineuses et des céréales à travers le monde (elle est présente dans une quarantaine de pays). Le groupe traite dans ses installations les oléagineux destinés à l'alimentation animale ou à celle des consommateurs. Il intervient également comme fournisseur de matières premières et d'ingrédients alimentaires, dans l'industrie agroalimentaire du blé, du maïs, du riz et du sucre. En Amérique du Sud, Bünge est aussi producteur d'éthanol (issu de la canne à sucre) et distributeur d'engrais. Situé à Saint-Nazaire, le siège français du groupe génère un chiffre d'affaire annuel moyen de l'ordre de 700 millions d'euros. Il intervient d'une part, dans l'importation de matières premières pour la nutrition animale : tourteaux de soja, tournesol et colza issus de l'extraction des huiles (ces résidus de trituration transitent par le port de Montoir-de-Bretagne, pour être vendus aux industriels de la nutrition animale). Il est présent d'autre part, dans l'exportation de blé, d'orge et de maïs. De fait ses activités sont étroitement liées à celles du monde agricole, qu'elles soient florissantes ou en crise. Le ralentissement de la production de viande entraîne par exemple la contraction des besoins en tourteaux et une diminution du volume des importations.

AUDIAR Brest Bretagne | Jean-Christophe Cargill

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Dans un monde qui change, l'identification prospective des axes de développement de l'activité portuaire doit pouvoir relever du pari et s'exonérer du stricte examen de solutions « toutes faites », d'ores et déjà connues

1
2
3
4
5
6
22

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 22
Rue de Kiel

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

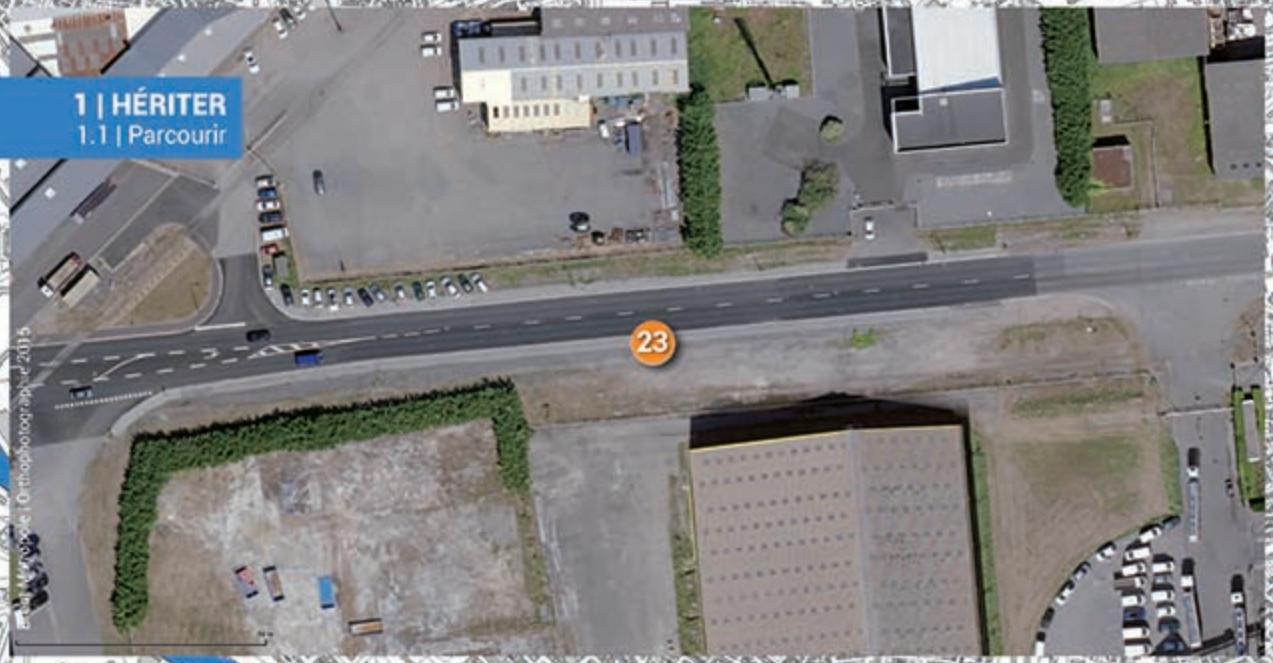



# Perspectives industrielles

Vue de l'usine de trituration Bünge en bordure de la rue de Kiel. Les vieux brestois, nostalgiques de l'époque ou l'anse de Saint-Marc n'était pas encore complètement comblée, et le panorama de la grande rade pas encore troublé par ce premier plan industriel, fustigent ce paysage dont ils ne comprennent pas toujours le sens. Mais au-delà de cette perspective industrielle au sens strict et spatial de l'expression, ce sont d'autres formes de perspectives, au sens de potentialités de développement, que la démarche Brest Port 2040 est enjointe de questionner. Bien qu'il n'appartienne pas davantage au nouveau schéma de référence portuaire qu'à son prédécesseur de 1994, de tout régler, au risque de se perdre dans des détails relevant d'approches pré-opérationnelles, a contrario, la prise en compte des circonstances conjoncturelles et conditions tendancielles de longue durée, est impérative. Elle conditionne la pertinence du schéma et sa capacité future de résistance aux impondérables. Dans un délai de 10 à 20 ans il convient en effet d'anticiper, au regard en particulier de la fragilité de certaines filières (celles de l'agro-industrie ou des hydrocarbures en particulier), et de questionner l'obsolescence d'ores et déjà constatée, ou prévisible, de certains outils industriels. Dans un monde qui tend à se réduire et les échanges commerciaux à croître en même temps que l'âpreté de la concurrence, l'exercice est délicat et peut relever du pari. En témoignent les perspectives de développement basées sur la génération de nouveaux trafics, telles qu'énoncées par les études antérieures soucieuses du développement portuaire : matières premières agricoles destinés à la fabrication de biocarburants, importation de gaz naturel liquéfié pour la production d'électricité, recyclage de ferraille ; telles sont là, certaines des opportunités qu'identifiait le BCEOM en 2006, à l'issue de son approche par filières. C'est précisément en 2006 que l'usine Bünge, ici visible, et alors sous bannière du groupe Cargill, faisait l'objet d'un investissement conséquent, destiné à en doubler la capacité de production. Dix ans plus tard, l'usine jugée insuffisamment rentable était cédée au concurrent Bünge, démontrant la fragilité de ce maillon, contradictoirement confronté d'une part, à une agriculture bretonne sommée d'évoluer, d'autre part, à des critères de rentabilité directement couplés au maintien d'une capacité nominale de production.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Outre les infrastructures exploitées par Damen shiprepair autour des grandes formes de radoub n°2 et 3, la réparation navale brestoise s'incarne, entre autres installations, aux abords de la forme n°1

1
2
3
4
5
6
23

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 23
Rue de Kiel

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Réparation navale, l'autre site

Vue de la rue de Kiel en direction de la forme de radoub n°1, dont on aperçoit ici la grue (et son crochet à l'exact aplomb du monument américain du Cours Dajot, en fond de perspective). Sur la droite de la prise de vue, une partie des locaux de l'entreprise Navtis, l'un des principaux acteurs locaux dans les domaines de la réparation et de la maintenance des navires de moyen tonnage (dragues, navires de recherche, vraquiers, navires à passagers, etc.). L'entreprise, issue de la fusion de deux anciennes filiales du groupe Bastide, exerce aussi en construction et maintien en condition opérationnelle (MCO) des navires et sous-marins de la Marine Nationale. Elle intervient par ailleurs pour l'industrie (lignes de production, distribution d'énergie, etc.), ainsi que dans le domaine oil & gas offshore, et dans celui des énergies marines renouvelables. Navtis rassemble en effet un panel de compétences complémentaires, en conception comme en fabrication et maintenance, tant pour la navale que pour l'industrie (mécanique, structures, fluides, électricité, instrumentation, soudure, carénage, etc.). Implantée à proximité immédiate de la forme de radoub n°1, où elle déploie ainsi qu'on l'entrevoit ici, 9.000 m² d'ateliers et de zones de stockage, l'entreprise Navtis est l'un des utilisateurs potentiels de la forme. C'est d'ailleurs elle qui avait inauguré en 2009, la cale sèche modernisée, en assurant la prise en charge de l'arrêt technique du Thalassa de Genavir. D'où l'émotion locale lorsqu'en 2015, le même armateur décidait de confier à un chantier polonais la maintenance du navire amiral d'Ifremer, le Pourquoi Pas? (ce choix alimentant alors le débat sur la nécessaire pondération de critères de sélection essentiels, tels que la sécurité au travail, les procédures qualité, la responsabilité environnementale, souvent insuffisamment pris en compte au regard de l'analyse strictement technique des offres). Navtis est par ailleurs membre du cluster Bretagne Pôle Naval (BPN), également positionné sur les filières navale, énergies marines renouvelables, oil & gas offshore. BPN qui compte 180 adhérents, parmi lesquels Naval Group, Piriou, SNEF, Sabella, etc., représente quelques 24.000 emplois en Bretagne. À sa manière, la commercialisation récente du conteneur aménagé « Shelti Breizh » fruit de la collaboration de plusieurs entreprises du cluster, en est aujourd'hui emblématique. Concentré technologique, ce principe de conteneur fonctionnel de type « plug-in », constitue une solution modulable susceptible d'intégration rapide à des installations offshore ou des sites terrestres, afin de satisfaire des exigences très diverses (unités de production d'eau, centrales électriques ou de ventilation, centres de contrôle, locaux vie, etc.).



AUDIAR - Brest-Bretagne-Ld. de Cognib

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




La domanialité a par le passé bénéficié d'un travail de simplification et de clarification dont pourraient à leur tour, bénéficier aujourd'hui, les différents régimes d'occupation spatiale du port

1
2
3
4
5
6
24

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 24

Rue de Kiel

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Occuper, valoriser l'espace portuaire

Vue de la rue de Kiel, principale artère portuaire, depuis son amorce, au débouché de la rue Victor Fenoux et en direction de l'Est. Bien que les limites administratives du port de Brest et celles du Domaine Public Maritime (DPM) ne se superposent pas complètement (intégration ou non des ports de plaisance du Château et du Moulin-Blanc aux périmètres), les limites du DPM sont aujourd'hui plus simples et compactes qu'elles ne furent. Ce périmètre résulte du processus de réorganisation mis en place à la faveur du Schéma de référence portuaire de 1994. La présence de quelques enclaves privées à l'intérieur du DPM perdure cependant ; ainsi sur le quai Malbert, les îlots dits du « Tex Mex » et de la Vigie, ou encore, un peu plus à l'Est, le site Métabois, rue Jospeh Conrad, au droit de la forme de radoub n°1, de même que l'assiette foncière comprise entre l'avenue des Travailleurs de la réparation navale et la rue Jean-Charles Chevillotte (SNEF, Cefortech). Les principales concessions portuaires accordées par la Région Bretagne, propriétaire du port depuis janvier 2007, sont celles du commerce et de la réparation navale. Réparties sur plusieurs sites, ces concessions totalisent chacune plusieurs dizaines d'hectares. S'y ajoutent des emprises de superficies beaucoup plus modestes, par exemple, celle de la concession pêche au troisième éperon, ou encore celle d'outillage public SICA Silo, quai de l'Est, chacune représentant moins d'un hectare. À l'intérieur des concessions, les autorisations d'occupation temporaires (AOT) de droit simple sont quasiment la règle, les AOT de droits réels étant exceptionnelles. Outre le caractère déterminant de cette spécificité sur les investissements privés, moins encouragés dans le cadre d'occupations spatiales de courte durée (AOT de droit simple, renouvelables une fois), plus d'une trentaine d'AOT sont aujourd'hui caduques sur le port, et sont appelées à être remises en concurrence en vertu de la doctrine portuaire applicable. Enfin, certains espaces portuaires sont aussi régis par d'autres formes de contrats, telles que des conventions commerciales ou l'affermage (Sobrestock et Stockbrest). Les taux d'occupation spatiale présentent d'importants écarts d'une concession à l'autre. Ainsi la concession commerce affiche un taux d'occupation de 65%, et dispose de plus de 100.000m² de surfaces foncières disponibles et 24.000m² de surfaces immobilières vacantes, tandis que celle dédiée à la réparation navale est presque intégralement louée, avec un taux d'occupation de 97%.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Cignis




Entrée de ville notable,
le rond-point Herman Melville
(encore dit du gaz), ponctue la
séquence contrastée, qui mérite
valorisation entre falaise naturelle
et port industriel

1
2
3
4
5
6
25

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 25

Rond-point Herman Melville

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

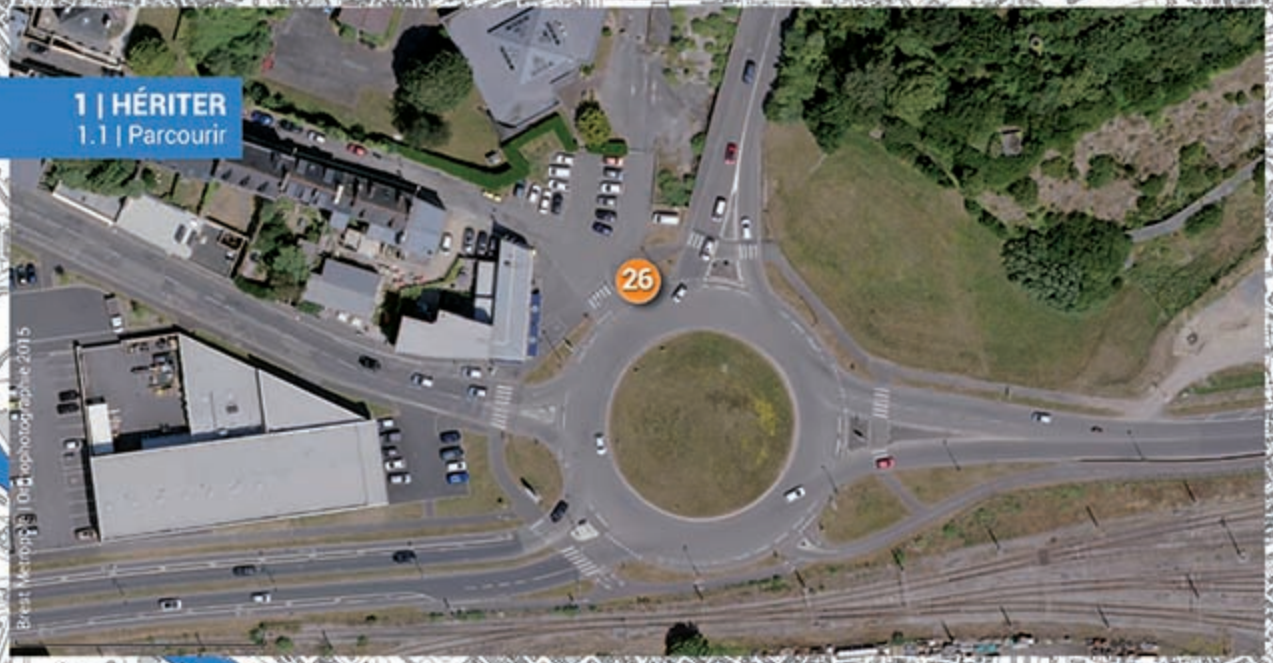


# Entrée de ville entre-deux

Vue de l'une des entrées de ville brestoises notables : le rond-point Herman Melville au débouché de la route départementale 165. Création de la pénétrante Sud (RD165), transfert de la gare ferroviaire de fret, démantèlement d'installations industrielles et de stockage : la configuration des lieux a beaucoup évolué ces dernières décennies, jusqu'au nom de l'intersection lui-même, que beaucoup de brestois désignent encore par son ancienne appellation : « rond-point du gaz », en référence à l'ancienne usine à gaz aujourd'hui démolie, autrefois immédiatement voisine des lieux, en bordure de rue Pierre Sémard (extérieur gauche de la prise de vue). Les anciens stockeurs du Groupement pétrolier de Brest (GPB) implantés au pied de la falaise, ont eux aussi disparus, pour laisser place au parking sommaire que nous connaissons à l'heure actuelle. Ce sont quelques 30.000 véhicules qui transitent chaque jour ouvré par ce giratoire. La moitié s'engouffre vers la rue Pierre Sémard et le vallon du Forestou et pourra éventuellement remonter directement jusqu'à la place de Strasbourg, l'autre poursuit sa trajectoire à travers le port et pour partie, empruntera les rampes qui flanquent les bastions du cours Dajot, pour rallier le centre-ville, soit vers le bas de Siam (avenue Franklin Roosevelt), soit vers la gare (avenue Salaun Penquer). Une partie des flux entrants à destination du centre-ville, choisira sur ce rond-point, l'option du raccourci et la troisième sortie, pour s'engager via la rue Amiral Troude et la rampe du Moulin Grivart, dans la petite rue Poullic al Lor, afin de déboucher sur l'avenue Salaun Penquer, aux abords du siège de la CCIMBO. Mais c'est faire un usage abusif de ce chemin de traverse, impropre à recevoir des flux de transit et rapidement saturé aux heures de pointe. L'opposition frontale entre le caractère naturel de la falaise sur laquelle aujourd'hui, la végétation prospère, et l'aridité paysagère du port industriel s'expose ici avec force (cf. point de vue suivant, depuis ce même rond-point Herman Melville, en direction des installations portuaires). C'est dans la prise en compte rigoureuse et la mise à profit de ce face à face contrasté que la qualification aujourd'hui nécessaire de cette séquence d'entrée dans Brest trouvera probablement sa résolution la plus juste. Cette approche conditionne le sort qui pourrait être réservé à l'ancienne friche GPB, mais aussi au site où était implantée l'usine à gaz, aujourd'hui propriété d'EDF, pour l'essentiel désaffecté et potentiellement mutable à court terme.

ADEUPa Brest-Bretagne | J.-M. Cugnet

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




L'anse de Saint-Marc, poldérisée dans les années 1960, et ses abords ont vu naître, muter et disparaître plusieurs occupations, qui témoignent de la révocabilité parfois très rapide des activités

1
2
3
4
5
6
26

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 26
Rond-point Herman Melville

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# D'un cycle industriel l'autre

Vue de l'usine de trituration Bünge, à l'arrière-plan des entrepôts de l'entreprise de transport routier Hinterland et d'ERDF, depuis le rond-point Herman Melville. Parfois encore, ce giratoire est désigné par les brestois par son ancienne appellation de « rond-point du gaz », en référence à l'usine à gaz autrefois voisine, implantée à l'entrée de la rue Pierre Sémard, dans le bas du vallon du Forestou. Cette appellation historique qui perdure, alors même qu'il ne reste plus trace de ladite industrie, témoigne de la rapidité d'évolution de ce site, déjà maintes fois bouleversé et témoin de plusieurs cycles industriels, depuis l'aménagement pourtant relativement récent, de cet ancien rivage de la rade, au pied de l'ancienne commune de Saint-Marc. L'usine à gaz était celle créée par l'écossais John-Burnett Stears, premier concessionnaire de l'éclairage public au gaz (ce sont son fils et sa belle-fille, Béatrice Charlotte Denis de Keredern de Trobriand, qui feront bâtir le château néogothique de Ker Stears, construit juste au-dessus, au sommet de la falaise côtière, et qui héberge aujourd'hui le lycée privé Estran Fénelon). Avant que l'anse de Saint-Marc ne soit comblée et aménagée pour les besoins du port, il y eut ici même, un lieu festif, qui prit plusieurs noms au gré de ses propriétaires successifs. Un temps baptisé « Casino de Kermor », il fut de 1897 à 1916, le rendez-vous de la société brestoise, sur cette grève où se pratiquaient baignades, pêche à pied et où on venait fréquenter les guinguettes. L'anse de Saint-Marc sera progressivement remblayée au cours du XXè siècle et, outre l'usine à gaz susmentionnée, les abords du rond-point Herman Melville, seront le théâtre d'autres activités industrielles telles le stockage d'hydrocarbures du Groupement Pétrolier de Brest, puis l'usine de trituration visible ici et qui elle aussi a changé de propriétaire, le groupe Bünge succédant au fondateur Cargill. Là encore, l'éventualité que le cycle industriel actuel (celui de la trituration de graines oléagineuses) puisse se refermer existe, compte-tenu de la mise en cause du modèle agricole à laquelle on assiste. Son activité est en effet étroitement dépendante de la filière de l'élevage bretonne, aujourd'hui controversée (arrêt des subventions européennes à l'export, concurrence mondiale exacerbée, besoins d'aliments pour le cheptel en baisse ou réorientés vers des céréales d'origine française, recherche d'augmentation qualitative comme alternative à la fuite en avant quantitative, changement des habitudes alimentaires, etc.). En outre, la production de biocarburants (filière huiles végétales), épisodiquement évoquée comme l'une des pistes de développement ou de compensation de l'activité matières premières pour l'alimentation animale (MPA), est elle aussi soumise à des conditions très concurrentielles, particulièrement d'Amérique latine. Par ailleurs, la production d'un tel biocarburant entre en compétition directe avec l'agriculture traditionnelle, et soulève des questions éthiques, au regard des besoins alimentaires dont la satisfaction mondiale n'est d'ores et déjà pas correctement assurée. Autant de raisons qui à l'horizon du schéma de référence, pourraient exiger sur ce secteur, l'invention d'un nouveau cycle industrialo-portuaire.



ADEUPa Brest-Bretagne/M. de Cagny




Un parking-relais de report modal, associé à une station de tête de ligne de transport en commun, sont envisagés sur l'ancienne friche GPB, qui doit faire l'objet d'une réflexion d'ensemble, à la hauteur de cette entrée de ville majeure

1
2
3
4
5
6
27

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 27

Route du Vieux Saint-Marc (RD 165)

0 250 500 Mètres 1 000



# Report modal en tête de ligne

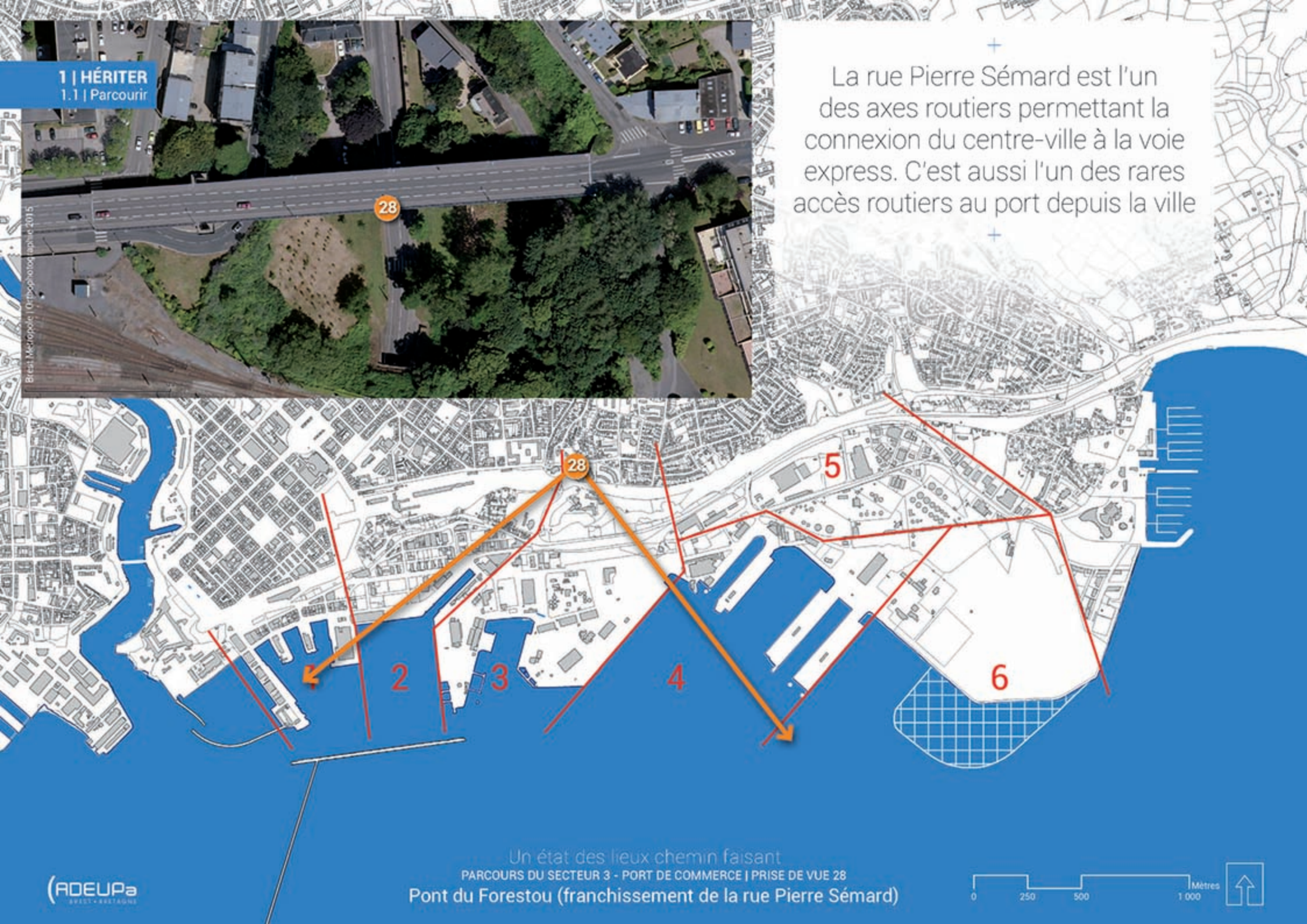
La friche GPB du nom du dernier exploitant du site, le Groupement Pétrolier de Brest, marque la séquence d'entrée Sud de la ville. D'une superficie de 2,2 hectares, elle est ici visible au second plan, par-delà les voies SNCF. Placée en bordure de la route du Vieux Saint-Marc, elle s'adosse à la falaise, en contrebas du Lycée Fénelon, tandis qu'elle fait face au faisceau ferroviaire de la gare de fret, de l'autre côté de la route. De fait, elle est concernée par l'aménagement qualitatif des lieux qu'appelle cet accès majeur au centre-ville. La valorisation de cette séquence aura à cultiver le dialogue entre les deux composantes contrastées en présence, la scène industrielle portuaire d'une part et le paysage de la falaise d'autre part. L'artificiel d'un côté, le naturel de l'autre, autrement dit, l'une des caractéristiques de l'identité urbaine et portuaire brestoise, parfaitement exprimée ici. La friche est actuellement utilisée comme parking sommaire occasionnel. À moyen terme, un parking-relais d'entrée de ville est envisagé sur place, en relation avec une ligne de transport en commun à haut niveau de service, concourant à l'objectif de réduction de la part des véhicules individuels dans les déplacements à l'intérieur du centre-ville (où sont enregistrés des moyennes de 10.000 véhicules/ jour sur certains axes hypercentraux). L'implantation d'activités de type tertiaire, complémentaires à ce parking de tête de ligne de TCSP n'est pas envisageable. En effet, le site est pollué par des hydrocarbures et métaux lourds. Le dépôt d'hydrocarbures qui occupait les lieux entre 1968 et 2002 a connu en 1995 un accident industriel. La rupture d'un fond de réservoir de stockage a généré une pollution des eaux et des sols. Le pompage réalisé n'a pu que partiellement récupérer la pollution, nécessitant la mise en place d'une surveillance des eaux souterraines et de servitudes d'utilité publiques au regard de la contamination résiduelle (arrêté préfectoral du 10 mars 2011). La surveillance mise en place indique une dégradation de la qualité des eaux après 2009, confirmée en 2016. Cependant, l'analyse des risques résiduaires, consécutive au programme de réhabilitation par bioremédiation réalisé entre 2006 et 2008, a conclu à la compatibilité du site avec l'usage prévu.

AUDUP, Brest-Bretagne, IGN, GeoFla

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




La rue Pierre Sémard est l'un des axes routiers permettant la connexion du centre-ville à la voie express. C'est aussi l'un des rares accès routiers au port depuis la ville




Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 3 - PORT DE COMMERCE | PRISE DE VUE 28

Pont du Forestou (franchissement de la rue Pierre Sémard)

(ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Porte portuaire

Vue du vallon du Forestou en direction du port, depuis le pont du même nom. En contrebas, la rue Pierre Sémard passe en tunnel, sous l'amorce du faisceau de voies ferrées de la gare de voyageurs. La ligne Paris-Montparnasse – Brest démultiplie ici ses voies avant de conclure quelque 700 mètres plus loin, sa course occidentale sur les butoirs de la gare terminus. La rue Pierre Sémard est l'un des axes routiers importants permettant la connexion du centre-ville à la voie express (Route Départementale 165). C'est aussi l'un des rares accès routiers au port, qui s'intercale entre les rampes du cours Dajot à l'Ouest et celle du Vieux-Bourg à l'Est, à laquelle s'ajoutent, plus à l'Est encore, les rues de Verdun et de Quimper, qui toutes deux se rejoignent sur le rond-point de Palaren, à l'articulation entre le Stang Alar et le Moulin-Blanc, soit à l'extérieur du périmètre portuaire qui nous intéresse ici. Tout comme le Stang Alar, le Dour Menez ou le Dour Bras, le Forestou est l'un des vallons qui connectent le plateau du Léon au rivage de la rade. Comme ses voisins susmentionnés, il présente cette particularité remarquable et utile d'immiscer la nature à l'intérieur de la forme urbaine, en prolongeant à l'instar de ramifications, la frange littorale paysagée de la falaise côtière. Bien qu'en ce qui concerne le Forestou, ce caractère naturel soit modeste, puisque dès après les piles du viaduc routier, le vallon est urbanisé, cette caractéristique d'espace vert est précieuse et mériterait d'être préservée. Outre qu'elle forme un riche contre-point aux espaces très artificialisés qui l'environne, elle assure la continuité écologique et paysagère de l'écharpe de la falaise côtière, faculté qui mériterait d'être prise en compte lorsque l'heure sera venue de reconvertir le site de l'ancienne usine à gaz qui autrefois occupait le débouché inférieur du vallon (sur la photo, derrière les voies ferrées, sur la droite). Enfin, cette rue constitue potentiellement un accès piéton au port. Celui-ci est cependant en l'état actuel, relativement inconfortable, particulièrement aux heures de pointe, où l'intense circulation automobile se conjugue à l'étroitesse des trottoirs.

AUDIP - Brest Port Capital de régions


1 | HÉRITER
1.1 | Parcourir

# BILAN DE PARCOURS | SECTEUR 3 "PORT DE COMMERCE"

## Principaux questionnements rencontrés au fil de l'itinéraire (1/2)

*Bien entendu, certaines interrogations posées au travers du parcours des deux premiers « secteurs » s'appliquent ici aussi, au premier rang desquelles : Comment cultiver la relation ville-port qui, dans le cas brestois d'une création ex-nihilo du port de commerce, ne procède pas de l'intégration historique classique, mais d'une adjonction en dehors et en contrebas de la ville, gagnée sur la rade ?*

*D'autres questions déjà rencontrées se posent ici également, telles que l'accès public au rivage ; le soin et la mise en valeur la falaise naturelle ; la concrétisation du projet de transport en commun en site propre en particulier, le programme associé de parking-relais de report modal en entrée de ville ; la valorisation diurne et nocturne du paysage portuaire en tant que contribution à l'identité brestoise ; etc. Autant de questions développées à l'issue des précédents parcours (Cf. leurs bilans respectifs).*

*En outre, le parcours du secteur 3 « Port de commerce » interpelle en particulier sur les sujets suivants :*

**UN PORT DU XXIè SIÈCLE.** Comment faire de Brest une place portuaire engagée dans les transitions environnementales et passer d'un port moderne du XXè siècle à un port responsable du XXIè siècle ?
C'est-à-dire, tenant pleinement compte d'une part, du changement climatique (objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de limitation de l'augmentation de la température moyenne en-deçà de deux degrés : cf. Accord de Paris de la COP21), mais aussi et plus largement, considérant les indispensables changements de paradigmes en faveur d'une pression humaine modérée sur l'environnement et les ressources planétaires. Plusieurs des trafics portuaires actuels essentiels, sont directement concernés par ces questions : produits pétroliers, matières premières pour l'alimentation animale telles que le soja d'importation, vracs non-agro tels que le ciment et les granulats marins, etc.?

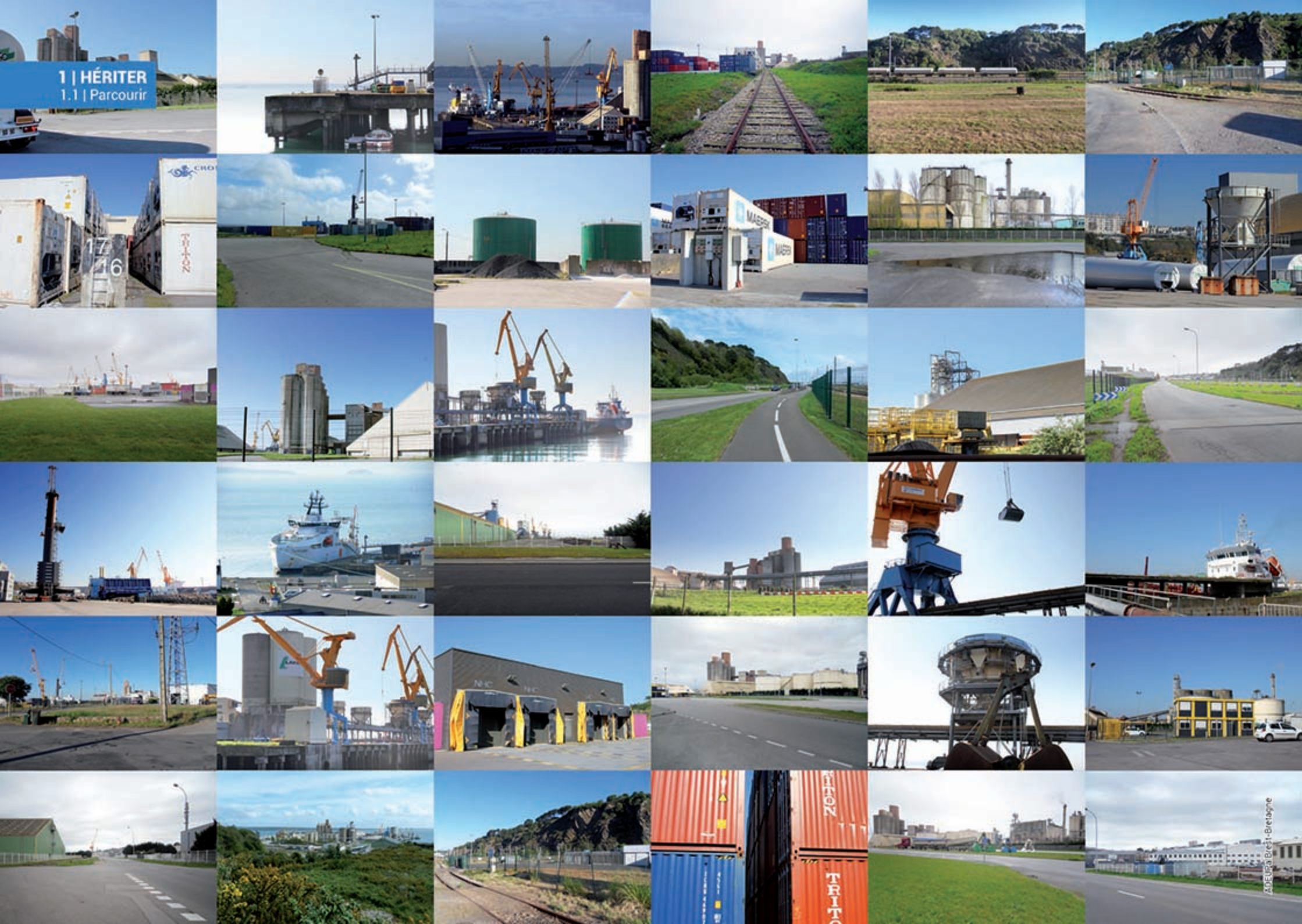
**AVITAILLEMENT DES NAVIRES.** Comment positionner la place portuaire brestoise au regard des évolutions technologiques en cours et appelées à se développer à brève ou moyenne échéance, en matière d'avitaillement des navires (telles que le gaz naturel liquéfié (GNL) ?
Plus globalement, comment exploiter la faculté brestoise, liée au positionnement vis à vis des ÉMR et à la polyvalence portuaire, d'accueillir une chaîne logistique complète, intégrant la production de l'hydrogène par les ÉMR, son transport, stockage et soutage ? En d'autres termes, quelle place pour le scénario de la production d'hydrogène grâce à l'énergie des courants marins (basé sur le principe de séparation des atomes d'oxygène et d'hydrogène par électrolyse et stockage du dihydrogène, alimentant in fine une pile à combustible portuaire ou embarquée sur les navires. Cf. l'expérience en la matière des ferries norvégiens ) ?

**FLUX MARITIMES.** Comment mieux valoriser l'implantation géographique avantageuse de la place portuaire brestoise, du point de vue maritime, tant pour les activités du port de commerce que pour celles de la réparation navale ? Autrement dit, comment compenser la position géographique péninsulaire brestoise, fréquemment considérée comme pénalisante du point de vue terrestre ?

**DOMANIALITÉ.** Comment poursuivre le travail de clarification et de valorisation de la domanialité, en prenant notamment en compte les divers régimes d'occupation spatiale du port ?

**INFRASTRUCTURES PORTUAIRES.** Comment optimiser les infrastructures portuaires brestoises réputées satisfaisantes (espaces et outillage disponibles) et les réserves de capacité dont dispose la concession Commerce ? L'implantation et la répartition de ces infrastructures et réserves sont-t-elles adéquates ?

./...


1 | HÉRITER
1.1 | Parcourir
TRITON
MAERSK
ADEUPa Brest-Bretagne

# BILAN DE PARCOURS | SECTEUR 3 "PORT DE COMMERCE"

## Principaux questionnements rencontrés au fil de l'itinéraire (2/2)

**FRET FERROVIAIRE.** Comment réhabiliter l'emploi du ferroviaire dans l'acheminement des marchandises (import et export), aujourd'hui strictement réalisé par la route, et garantir la pérennité des installations ferrées dont dispose la plateforme portuaire ?

**MATIÈRES PREMIÈRES AGRICOLES.** Quelle attitude adopter à l'égard de l'évolution probable du trafic des matières premières pour l'alimentation animale (et des activités industrielles qui lui sont liées), aujourd'hui prépondérants mais dont la pérennité est doublement posée, d'une part, par la remise en cause actuelle du modèle agro-industriel productiviste et bas de gamme, d'autre part, par celle de l'importation massive de soja, comme source de protéines ? Quelles formes de reconversion privilégier, y compris des espaces portuaires concernés (installations de réception des matières premières, stockage et trituration de graines oléagineuses), dans l'hypothèse d'une forte diminution, voire d'un arrêt de ces trafics et activités ?

**ACCESSIBILITÉ NAUTIQUE.** Jusqu'où intégrer l'augmentation de la taille des navires dans l'adaptation des infrastructures et de l'accessibilité nautique ? Bien que les accès maritimes au port de Brest soient globalement favorables et très peu sujets à l'envasement, toutes les pleines mers de l'année ne peuvent offrir les tirants d'eau qu'exigent désormais certains navires en pleine charge. Par exemple, les vraquiers de type Panamax en importation de matières premières pour l'alimentation animale présentent un tirant d'eau moyen de 12,70 mètres, tandis que les porte-conteneurs affichent fréquemment en sortie de Brest, un tirant d'eau supérieur à 10 mètres.

**DIGITALISATION.** Comment favoriser le processus de digitalisation portuaire et l'avènement d'un modèle portuaire 2.0 en tant que composantes de la compétitivité brestoise, à l'instar d'autres places portuaires ?

**TRAFIC CONTENEURS.** Comment développer le trafic conteneurs, uniquement présent en Bretagne sur la place portuaire brestoise, mais historiquement, fortement lié à la filière agro-industrielle aujourd'hui en difficulté, et souffrant du déséquilibre entre importations et exportations (trafic essentiellement réalisé à l'export, caractérisé par le surcoût du positionnement de conteneurs vides) ? Avec un trio de questions liées à ce thème : Quels NOUVEAUX TRAFICS pourraient être potentiellement développés, en sus de celui de l'exportation de poudre de lait, doté de réelles perspectives de développement, mais d'impact limité sur le volume d'activités portuaire global ? Comment améliorer les TRANSIT-TIME, en particulier à l'importation et avec le port du Havre ? Comment compenser l'absence locale de représentation des grands TRANSITAIRES nationaux et internationaux ?

**PASSERELLE RO-RO.** Quelles modalités de valorisation de la passerelle Ro-Ro existante, mais inutilisée ?

**POLYVALENCE DES QUAIS.** Comment garantir la polyvalence assumée de certains quais sans verser dans le mélange des genres subi, en particulier s'agissant du quai de l'Est au cinquième bassin, qui accueille à la fois des marchandises diverses, des colis spéciaux (tels que des éléments d'éoliennes), des vracs, des huiles, et les prémices d'une activité de déconstruction de navires (sans parler de la prise en charge, à l'occasion, de navires-ventouses) ?

**VOIE PORTUAIRE.** Quel traitement qualitatif accorder aux aménagements de la « voie portuaire », particulièrement, la section de la rue de Kiel ?

**DESSERTE BUS.** Comment amender la faiblesse de la desserte par les transports en commun du secteur, uniquement desservi par une ligne Resago (bus à la demande) ?

# Réparation navale

La réparation navale constitue une entité à part entière de la zone industrialo-portuaire. Elle marque le paysage, par ses grues à flèches relevables et par les navires, parmi les plus grands du monde, qui fréquentent ses formes de radoub ou ses quais de réparation à flot. Le temps d'un simple dépannage ou d'une maintenance plus exigeante en termes de temps, méthaniers, pétroliers, vraquiers, paquebots et autres unités géantes de croisière, attirent nombreux les badauds qui viennent aux grilles du chantier, toiser au plus près, ces acteurs flottants, quelquefois prodigieux et sans cesse changeants de l'horizon brestois. À l'articulation entre la plateforme multimodale à l'Ouest, les dépôts pétroliers, de gaz, et la station d'épuration métropolitaine au Nord, la réparation navale est bordée au Sud par les postes pétroliers et de ferraille, l'appontement sablier sur ducs d'Albe, et surtout, par le chantier en cours du nouveau polder dédié aux énergies marines renouvelables. À l'intérieur de cet environnement industrialo-portuaire, les installations du chantier naval constituent un complexe clairement délimité (le reste du secteur industrialo-portuaire, fait ici l'objet d'un cinquième secteur, traité séparément).

Brest Métropole | F. Rault

# 4 Réparation navale



4

# Pleine forme

Ici, le pétrolier Ti Europe en juin 2013 lors de son arrêt technique en forme n°3. Long de 380 mètres pour une largeur de 68 mètres et un tirant d'eau de 24.5 mètres en charge, le TI Europe est un Ultra Large Crude Carrier (ULCC) à double coque, capable d'atteindre la vitesse de 17.5 nœuds. Pour assister le Ti Europe, lors de son entrée en forme N° 3, sept remorqueurs furent convoqués, les trois brestois complétés de deux remorqueurs de la Marine, assistés du Bretagne venu de Lorient et du VB Nantes arrivé de Saint-Nazaire. Construit en 2002 par le chantier Daewoo d'Okpo, en Corée du sud, il est encore aujourd'hui le plus gros pétrolier en service sur des lignes océaniques, affichant un port en lourd de 441.561 tonnes. Des pétroliers plus imposants ont existé, mais tous ont été désarmés : le Pierre Guillaumat avec un port en lourd de 555.051 tonnes et ses trois sister-ships à peine plus petits (Prairial, Batillus et Bellamya) ou encore le Seawise Giant, encore appelé Knock Nevis, supertanker doté d'un port en lourd de 564.650 tonnes, etc.

Brest Métropole [J.-Y. Guillaume]

SECTEUR 4 **RÉPARATION NAVALE**

# le parcours

itinéraire parcouru et localisation des points de vues




## Nota sur les secteurs

Le découpage de l'espace portuaire ici respecté, en six secteurs principaux, aux limites plus ou moins franches et aux spécialisations fonctionnelles diversement affirmées, est celui communément admis, et les désignations des secteurs, celles usuellement employées. Il ne préjuge pas des contours d'autres périmètres ou d'une sectorisation différente que pourrait révéler la phase subséquente de diagnostic ; pas plus qu'il ne préfigure une éventuelle partition du schéma final.




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Qu'elle soit militaire ou civile, la réparation navale est une tradition locale, partie intégrante de l'ADN brestois. Mais sa chronique est à l'image du cours contemporain des évènements, mouvementée

1
2
3
4
5
6
01

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 01

Rue du Tritschler

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres



# Réparer les navires

Qu'elle soit militaire ou civile, la réparation navale est une tradition brestoise. Frégates, sous-marins, méthaniers, porte-conteneurs géants, yachts de grande plaisance, bateaux du patrimoine, etc. : tous types de navires sont pris en charge à Brest et soignés dans l'un des chantiers qui valent à la Cité du Ponant d'être le premier centre français en matière de réparation navale. Cette tradition prend ses origines avec la Royale. La plus ancienne forme de radoub brestoise date de 1683. Elle fut construite sur les plans de Vauban. Aménagée dans l'anse de Troulan dans le lit de la Penfeld, elle est toujours en activité et constitue aujourd'hui l'un des éléments du panorama spectaculaire offert depuis la gare du téléphérique qui la surplombe. À elle seule, la base navale dispose d'une dizaine de bassins (sans compter les alvéoles de l'ancienne base sous-marine qui doit fermer en 2020, et dont certaines servent encore à l'entretien des voiliers de la Marine Nationale, assuré par le Chantier du Guip). Sur le plan civil, l'histoire de la réparation navale brestoise est moins linéaire, marquée par un enchaînement de séquences auxquelles correspondent une succession d'acteurs. Chantiers Dubigeon, Ateliers Français de l'Ouest, Sobrena, ou encore Damen Shiprepair : autant de noms associés à cette histoire, toute en péripéties et rebondissements, et dont la chronique suit le cours mouvementé du XXè siècle et à présent, celui du XXIè. Aux commencements industriels, les Chantiers Dubigeon, entreprise nantaise notoire de la construction navale fondée en 1760, développent à Brest une activité de réparation navale. Dubigeon y œuvre de 1935 à 1968, date à laquelle la société est cédée aux Ateliers et Forges de l'Ouest, prenant à cette occasion le nom d'Ateliers Français de l'Ouest (AFO). Les AFO maintiendront l'activité jusqu'en 1985. Confrontés à une crise particulièrement sévère, largement engendrée par les chocs pétroliers, les AFO connaissent alors une restructuration de capital, qui ouvre la courte et douloureuse période des Ateliers Réunis du Nord et de l'Ouest (ARNO). Cette parenthèse se referme en 1987, au démarrage de la Sobrena, portée par le groupe industriel brestois Meunier. À son tour en proie à de très grandes difficultés, la Sobrena est reprise en 2012 par le groupe néerlandais Damen, le site industriel prenant alors le nom de Damen Shiprepair Brest.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Lors de la reprise de la Sobrena, Damen Shipyard Group entend faire valoir le savoir-faire brestois, nonobstant la concurrence exacerbée, celle particulièrement, des chantiers polonais et espagnols

1
2
3
4
5
6
02

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 02

Avenue des Travailleurs de la réparation navale

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000




# Un investisseur de dimension internationale

Le 30 mars 2012 le groupe hollandais Damen reprend la Sobrena, alors en liquidation judiciaire, et ses 210 salariés. Le Groupe Damen, fondé en 1927 aux Pays-Bas, bénéficie d'une renommée internationale. Présent dans une quinzaine de pays, il compte alors plus d'une trentaine de chantiers, emploie 6000 salariés dans le monde, et réalise un chiffre d'affaires de 1,3 milliard d'euros. Chaque année Damen Shipyard Group construit en moyenne 150 navires (y compris militaires, ce qui en 2012, n'est pas sans préoccuper l'établissement brestois de DCNS, aujourd'hui Naval Group) et en répare une centaine. À Brest, l'entreprise mise sur le retour des méthaniers, un marché dont la réparation navale locale s'était fait une spécialité. Elle table également sur la maintenance et la conversion de plateformes offshore, ainsi que sur l'entretien de navires de fret. Il s'agit enfin de reconquérir des contrats perdus, en premier lieu, les contrats avec Brittany Ferries et Shell. En dépit de la concurrence exacerbée, celle particulièrement des chantiers polonais et espagnols, le groupe néerlandais entend faire valoir le savoir-faire brestois.

De fait, l'arrivée de Damen comme issue à la banqueroute de la Sobrena, constitue alors un profond soulagement pour beaucoup de monde, car en tenant compte de la sous-traitance, ce sont près de 800 emplois qui localement, sont concernés par l'activité de réparation navale civile. Par ailleurs, quelque mois après le rachat de la Sobrena, Damen conforte son implantation française en reprenant 100% de l'actionnariat du chantier de réparation navale Arno à Dunkerque (150 salariés). À l'instar de Brest, stratégiquement implanté par rapport aux nombreuses routes commerciales au départ et à destination de l'Europe, le chantier dunkerquois, qui cherchait à s'adosser à un grand groupe, présente la particularité d'être implanté sur le Détroit du Pas-de-Calais et d'être à ce titre, légitime pour assurer l'entretien des ferries qui y opèrent. Parallèlement les Ateliers Réunis du Nord et de l'Ouest (Arno) ont su eux aussi développer des contrats très techniques auprès par exemple, des grandes dragues belges et de navires spécialisés de l'offshore pétrolier.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




À l'entrée de la zone industrialo-portuaire, un bouquet de panneaux indicateurs bigarré, témoigne de la contingence de l'activité dite portuaire, et des cohabitations inattendues qu'elle génère

1
2
3
4
5
6
03

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 03

Rond-point des Grèbes / Rue Montjaret de Kerjégu

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Tout un monde

À l'entrée de la zone industrialo-portuaire, depuis le rond-point des Grèbes, un « totem » de panneaux indicateurs bigarrés, témoigne sans être exhaustif, de la diversité des activités qui cohabitent ici. Ainsi, peut-on y lire sur plusieurs générations de panonceaux, dont certains datent quelque peu, les noms de :

« **MURIDIS** », sis rue Monjaret de Kerjégu : locaux d'activités d'un grossiste en fruits et légumes. « Muridis » étant l'ancienne appellation commerciale de Cesdifrais, devenu en 2008, à la suite de sa reprise par de nouveaux actionnaires « Le Roy Muribane ».

« **ESSO** », sis rue Monjaret de Kerjégu (à l'angle de la rue J-C.Chevillotte) : dépôt aérien d'hydrocarbures, correspondant à l'ex Groupement Pétrolier du Finistère (GPF), dont l'exploitation a été reprise en 2002 par la société Stockbrest.

« **PRIMAGAZ** », sis 190, rue Monjaret de Kerjégu : dépôt de gaz de pétrole liquéfié (GPL), filiale de la Compagnie des gaz de pétrole Primagaz (CGPP), entité française depuis 1999 du groupe néerlandais SHV Energy.

« **STOCKBREST** », sis rue Alain Colas : dépôt d'hydrocarbures, établissement de Rubis Terminal, filiale du Groupe Rubis, spécialiste du stockage de carburants, combustibles, produits chimiques, agroalimentaires et engrais liquides.

« **BERTHELOT** », spécialiste en fournitures marine, offshore et industrie, repris en 2010 par SEIMI, autre fournisseur spécialiste de l'équipement marin et membre du Groupe Alliance Marine. Berthelot n'est plus sur la zone industrialo-portuaire depuis son déménagement en 2012 au 645, rue Amiral Jurien de la Gravière (partage des locaux de la SEIMI).

« **CEFORTECH** », sis 20, rue Jean-Charles Chevillotte : Centre de formation technique de la CCIMBO, fondé en 1987, qui accueillent annuellement plus de 4 000 stagiaires en formations continues et qualifiantes, notamment en maintenance navale : peinture, carénage, appareilleurs.

« **ELECTRIC FLUX** », sis 6, rue Jean-Charles Chevillotte : établissement du groupe SNEF, Société Nouvelle Electric Flux (solutions multitechniques dans les domaines du génie électrique et climatique, des procédés industriels, des télécommunications et des technologies de l'information).

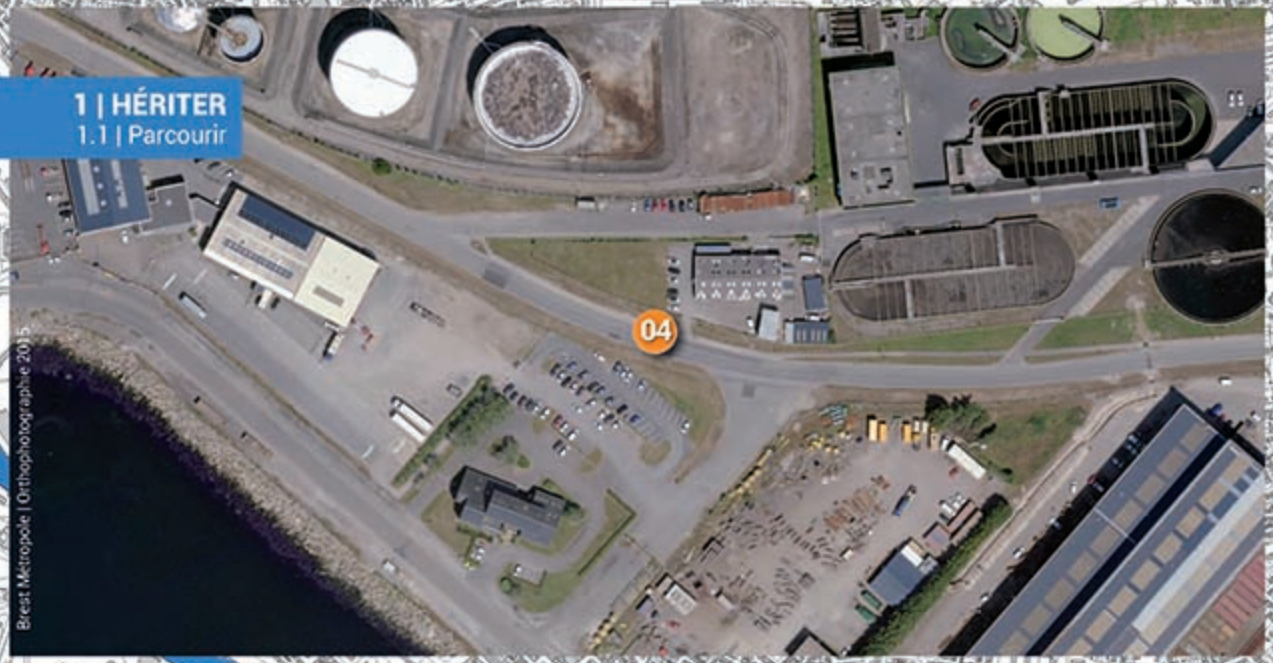
« **LOXAM** », sis 16, rue Jean-Charles Chevillotte : agence brestoise du loueur de matériels destinés au bâtiment et travaux publics.

« **DAMEN** », sis rue Emile Carcaradec : chantier de réparation navale, établissement français du groupe néerlandais Damen Shipyard.

« **BREST RÉCUPÉRATION** », sis 15, rue Monjaret de Kerjégu : ancienne dénomination de Guyot environnement, spécialisé dans la collecte et la valorisation de métaux ferreux et non ferreux.

« **VOILERIE BRESTOISE** », sise 9, rue Colonel Berthaud : qui, comme son nom ne l'indique pas, n'a rien à voir avec le nautisme, mais est l'appellation commerciale de Cybstores (anciennement Technostor), spécialiste des dispositifs d'occultation.

AUDUPa Brest-Bretagne | © Cégilo




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Nettement moins ostensible que sur le quai de la Douane où elle était implantée auparavant, la capitainerie assure aujourd'hui ses missions de service public portuaire, depuis le périmètre de la réparation navale

1
2
3
4
5
6
04

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 04
Rue Jean-Charles Chevilotte

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

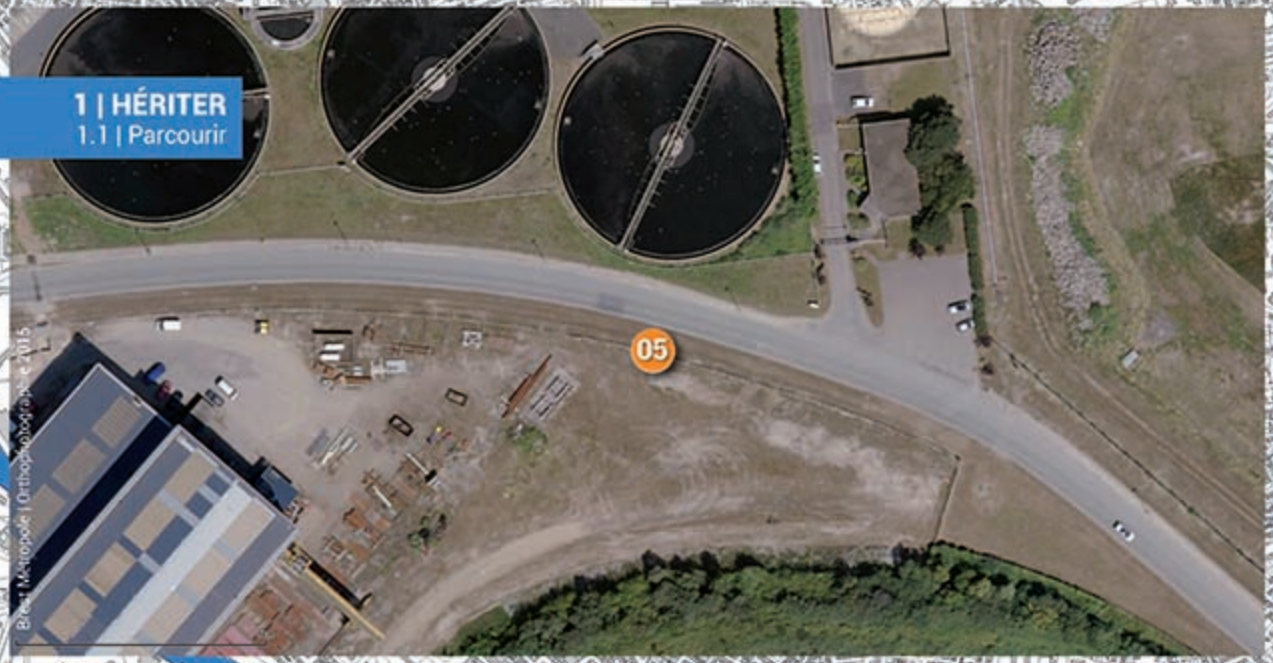


# Discrète mais capitale capitainerie

Acteur essentiel de l'exploitation portuaire, la capitainerie du port de Brest est aujourd'hui installée dans ce petit immeuble plutôt discret, au 26, rue des Travailleurs de la Réparation Navale, à l'intérieur de la zone ISPS (International Ship and Port Facility Security). Elle est de fait, aux premières loges de la forme de radoub n°3 et du quai de réparation à flot n°4 qui lui font face. Elle fut longtemps à celles du deuxième bassin, au cœur du « Port Napoléon », ainsi que l'on désignait les premiers éperons en référence à leur initiateur. Avant d'être au cœur du chantier de réparation navale, la capitainerie occupait en effet, l'immeuble historique du « Service de l'Inscription Maritime » au 16, quai de la Douane, l'un des rares édifices rescapés des bombardements de la seconde guerre-mondiale, et aujourd'hui siège de la jeune Agence des Aires Maritimes Protégées, laquelle a investi les lieux en 2010. Les locaux actuels de la capitainerie lui sont mis à disposition par la Région Bretagne. Le bâtiment nécessite des travaux. Elle le partage avec Damen Shiprepair Brest et la clientèle d'armateurs du chantier. Les neuf personnes qui composent l'équipe de la capitainerie (commandant, commandant adjoint et sept officiers de port de service) sont en charge 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, d'une responsabilité réglementaire et de police, qu'elles mènent en partenariat avec les Affaires Maritimes, le CROSS et la Gendarmerie Maritime. Maillon essentiel entre la terre et les navires, la capitainerie contribue à la mission de service public du port. Lui incombe à la fois l'exploitation portuaire dans ses aspects nautiques et de police du plan d'eau (autorisation des mouvements, protocoles de remorquage, attribution des postes à quais, coordination des acteurs, vérifications administratives), ainsi que la sécurité et la conservation du domaine portuaire (manutention et entreposage des marchandises dangereuses, protection des ouvrages et de l'emprise foncière, atteintes à l'environnement résultant de l'activité portuaire).

AD(EUP)a Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Évoquer la réparation et la construction navales à Brest, c'est inévitablement, convoquer les poids lourds du secteur ; c'est aussi nécessairement, convier l'écosystème d'entreprises qui structure la filière localement

1
2
3
4
5
6
05

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 05

Rue Jean-Charles Chevillotte

ADEUPa BREST • BRETAGNE

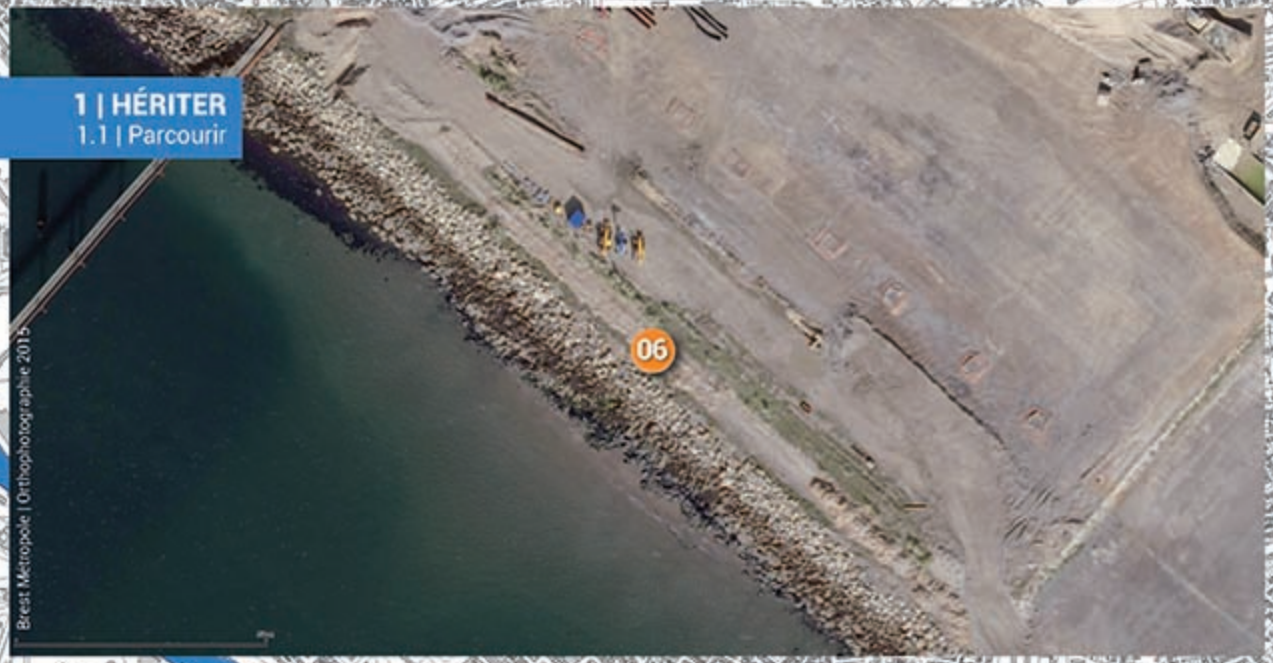
0 250 500 Mètres 1 000

# Ecosystème naval

Aperçu de la forme de radoub n°3, depuis la rue Jean-Charles Chevillotte, avec sur la droite, le grand atelier que partage la Chaudronnerie industrielle de Bretagne (CIB) avec Damen Shiprepair. Évoquer la réparation et la construction navales à Brest, c'est inévitablement, convoquer les noms de Naval Group (ex DCNS. Leader européen du naval de défense, acteur dans les énergies marines renouvelables et qui possède à Brest son plus grand site, employeur de 2700 personnes), ou encore de Damen qui perpétue la tradition brestoise du grand chantier de réparation navale civile. C'est aussi nécessairement, convier l'écosystème d'entreprises qui contribue à incarner et à entretenir les compétences locales dans le domaine naval, et dont la destinée est pour partie liée à celles des poids lourds du secteur précités. De plus en plus en effet, ce tissu d'entreprises fonctionne en réseau et s'organise pour faire face à la concurrence exacerbée qui s'exerce depuis d'autres latitudes. En témoigne le cluster Bretagne Pôle Naval (BPN), attestant de la complémentarité de plus de 180 entreprises actives localement dans les filières Navale, ÉMR et Oil & Gas offshore. Chantiers, industriels, schipchandlers, négociants spécialisés, etc. : à sa manière, le port de Brest est le reflet de cet écosystème. NAVTIS, SOBEC-SNEF, CIB-Meunier, le Chantier du Guip, Berthelot, SEIMI, etc. sont autant de sociétés physiquement présentes sur les espaces portuaires et représentatives de ce tissu de compétences complémentaires. Ainsi, la CIB, filiale du Groupe Meunier Industries, et dont l'atelier qu'elle partage avec Damen, est visible sur cette prise de vue, intervient dans le domaine de la construction navale depuis une trentaine d'années. NAVTIS, autre acteur bien connu sur le port de Brest, parmi d'autres implantations portuaires, travaille à la fois pour la Marine Nationale (construction et maintien en conditions opérationnelles) ainsi que sur le créneau des navires civils. C'est par exemple NAVTIS qui avait inauguré la forme n°1 modernisée, en prenant intégralement en charge l'arrêt technique du Thalassa armé par Genavir. Le Groupe SNEF, par l'intermédiaire notamment de sa filiale SOBEC, est également l'un des protagonistes de longue date de la filière navale brestoise implanté sur le port, sans oublier le Chantier du Guip déjà évoqué ci-avant. Etc.



ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Chgnia




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

L'une des caractéristiques essentielles de la ville de Brest et de son port est de s'inscrire dans la géographie magnifique de la rade, et de contribuer eux-mêmes à la richesse de ce grand Paysage

1
2
3
4
5
6
06

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 06
Rivage nord-Ouest du polder

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

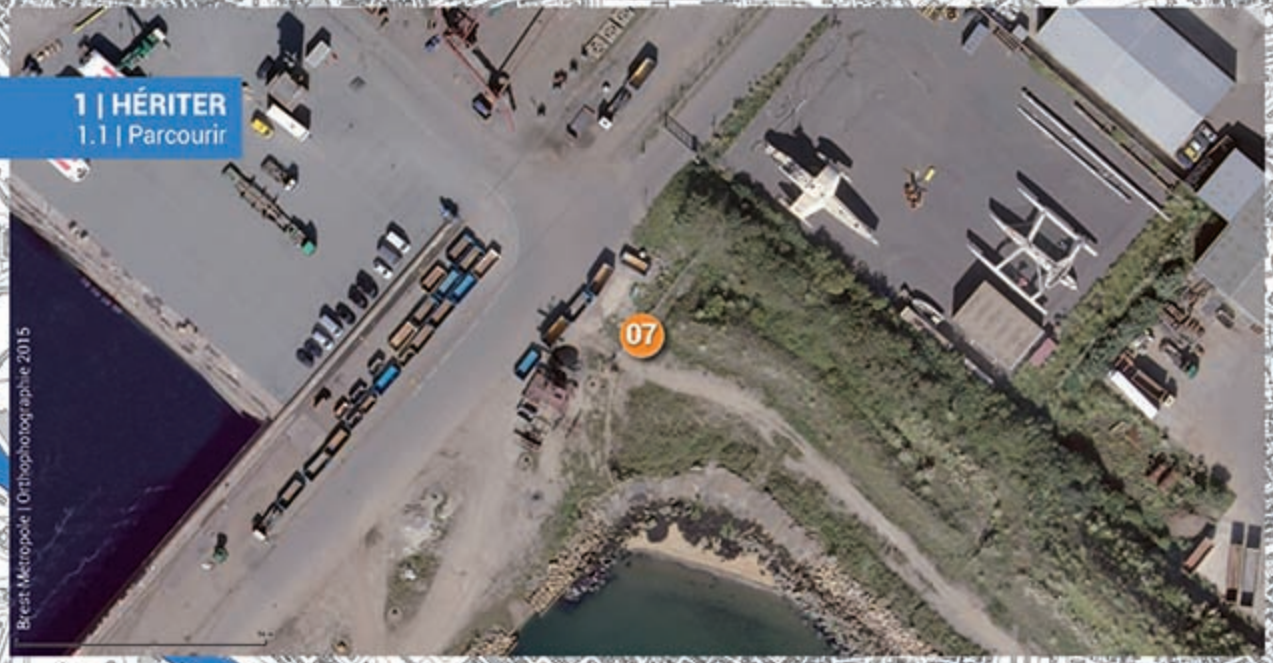
# Grand Paysage

Le port de Brest communique librement avec l'océan Atlantique par le goulet, passe d'à peine un mille nautique de large par laquelle transite la totalité du trafic maritime. Ce détroit est bien visible depuis le rivage et parfois depuis la ville elle-même, ainsi qu'en témoigne cette vue, prise en bordure du polder. Le promeneur contemple ici le profil des installations portuaires déployé en avant-scène de la longue falaise côtière du plateau léonard, à la rencontre de laquelle s'avancent au Sud, les coteaux abrupts de la presqu'île de Roscanvel, qui forment l'autre versant du goulet. L'une des caractéristiques essentielles de la ville de Brest et de son port est de s'inscrire dans cette géographie magnifique, et de contribuer eux-mêmes à ce grand paysage, lesquels ne manquent pas de frapper le visiteur, découvrant pour la première fois la Cité du Ponant et son prodigieux site. Au travers de ce seuil symbolique naturel monumental, on réalise l'évidence de la destinée maritime brestoise. S'ajoute ici de surcroît à cet appel océanique, une seconde interpellation, omniprésente, apportée cette fois par la rade, antichambre maritime à la physionomie sans cesse changeante au gré des humeurs du ciel, et qui constitue pour la ville de Brest un écrin vivant, tout à la fois intime (au regard de l'immensité de l'océan voisin) et distante, gardant volontiers une part mystérieuse, dans les brumes ou les éclats versatiles des cieux. À cette géographie, s'additionne l'activité elle aussi spectaculaire, qu'illustrent par exemple sur cette photo, l'animation quotidienne des appontements, quais et cales sèches (ici la n°3, accueillant le porte-conteneurs Ema Maersk en arrêt technique). Dès lors, nulle nécessité d'autres explications pour concevoir que l'habitant ou le visiteur, puissent régulièrement éprouver ce « désir de rivage », ce besoin d'aller à la rencontre de ce qui forge l'ADN local, reconnaître là où s'instaure une part -sinon la part- essentielle du lieu et de sa culture. D'une façon ou d'une autre, cette aspiration légitime doit pouvoir être satisfaite, nonobstant les impératifs portuaires de sécurité, ceux du Code ISPS notamment.




ADEUPa Brest-Bretagne | J.-de Cagny

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Parmi les géants des mers, figurent aujourd'hui, nombre de navires de croisière, qui empruntent la route maritime de la pointe finistérienne et représentent potentiellement, un nouveau segment de marché pour la réparation navale locale

1
2
3
4
5
6
07

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 07
Avenue des Travailleurs de la réparation navale

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

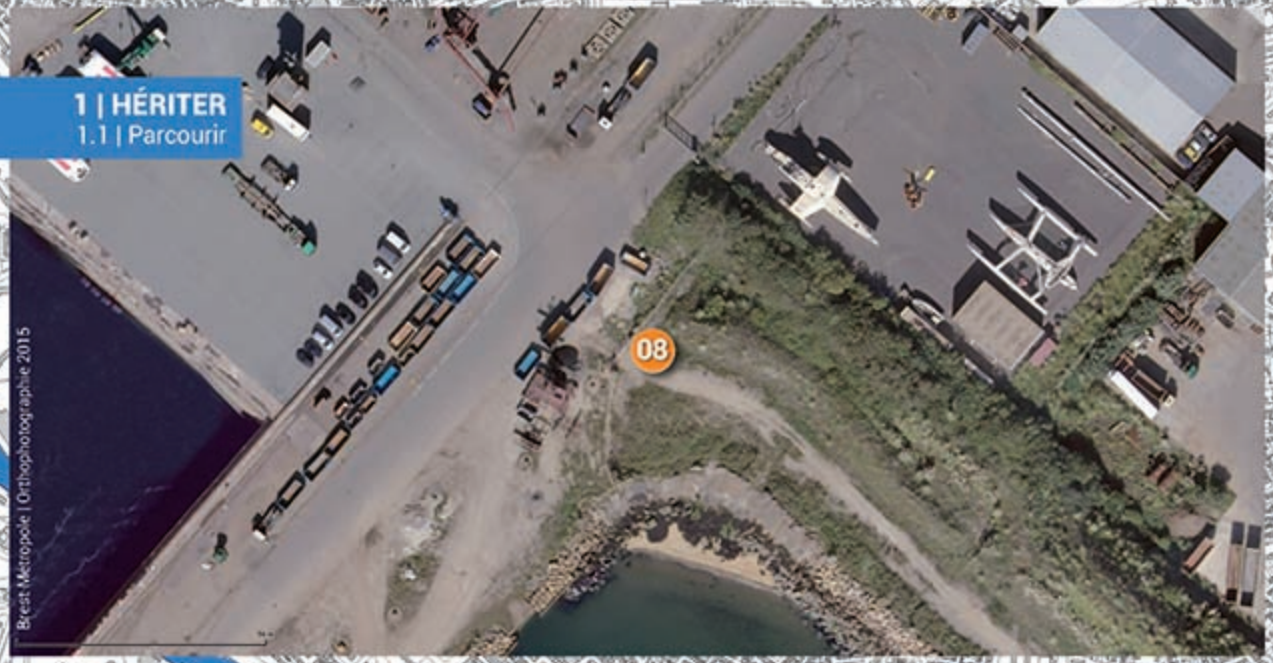



# Spécialiste grandes tailles

Lorsque le groupe Damen reprend en 2012 la Sobrena alors placée en redressement judiciaire c'est, au-delà de l'implantation géographique stratégique du chantier brestois sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde, la dimension exceptionnelle des installations disponibles qui intéresse l'industriel néerlandais. La forme de radoub n°3 avec ses 420 x 80 mètres est l'une des plus grandes d'Europe (à titre de comparaison, l'immense cale sèche de Belfast en Irlande du Nord mesure 556 x 93 mètres, tandis que la forme n°10 à Marseille, remise en exploitation en 2017, affiche pour sa part 465 mètres de long pour 85 de large). La stratégie globale du Groupe Damen, fondée sur la spécialisation de ses sites, entend donc valoriser le savoir-faire brestois reconnu en matière de méthaniers mais aussi, jouer la carte des imposantes installations locales pour accueillir de très grosses unités. En témoigne cette vue du porte-conteneurs géant Emma Maersk, entré en cale sèche n°3, en février 2016 pour une semaine de travaux (portant notamment sur le lavage de la coque, la vérification des prises d'eau et le remplacement de la garniture de la ligne d'arbres). Le Emma Maersk demeure 10 ans après sa mise en service l'un des navires les plus imposants au monde. Il est capable d'embarquer 14.700 EVP (conteneurs de 20 pieds), un train de marchandises avec le même chargement ferait plus de 70 kilomètres de long. Avant le Emma Maersk, le pétrolier Ti Europe, le porte-conteneurs MSC Bettina ou le paquebot Norwegian Epic, avaient déjà prouvé la capacité du chantier naval brestois à recevoir et à traiter des navires gigantesques. Encore peu développé localement, l'entretien des paquebots figure parmi les segments d'activités visés par Damen Shiprepair Brest. De nombreux navires de croisière tangentent en effet la pointe bretonne et l'outil industriel brestois est particulièrement adapté à l'accueil des géants des mers que compte désormais aussi le secteur de la croisière.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Cagny

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Depuis Sainte-Anne du Portzic jusqu'au Moulin-Blanc, le littoral communal brestois s'étend sur plus de dix kilomètres. Pour autant, les édifices bénéficiant d'une pleine vue sur la rade n'y sont pas si fréquents

1
2
3
4
5
6
08

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 08
Avenue des Travailleurs de la réparation navale

ADEUPa BREST • BRETAGNE

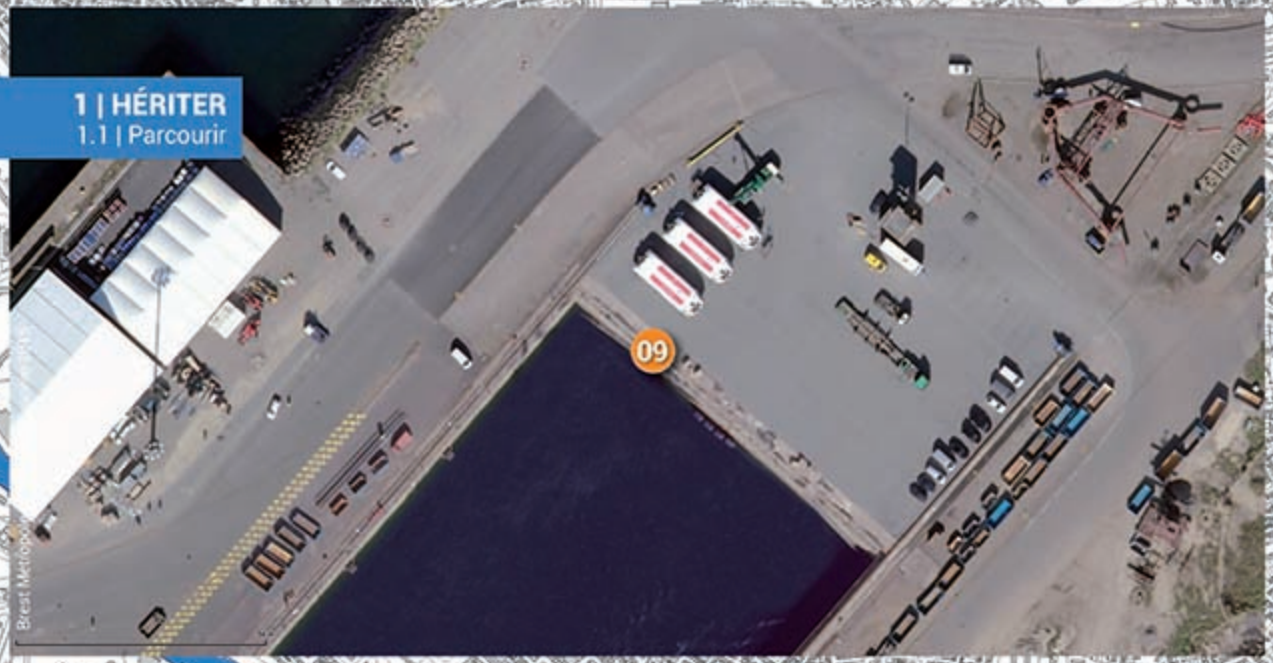
0 250 500 Mètres 1 000

# Vue mer imprenable

Vue de l'écharpe naturelle de la falaise côtière, dans sa belle livrée automnale, depuis l'avenue des Travailleurs de la réparation navale. En bordure supérieure, se déroule la frange du quartier du Guelmeur et son liseré architectural hétérogène, tandis qu'en contrebas de ces maisons, presque insoupçonnable, la tranchée de la voie SNCF sépare les fonds de parcelles de la falaise. S'alignent ici les maisons de la rue de Guernevez, en balcon sur les installations portuaires, au premier rang desquelles, celles du chantier Damen Shiprepair. Au second plan certains riverains de la rue D'Estienne d'Orve, bénéficient également d'un beau panorama sur la rade. Un peu plus loin, c'est la rue Gounod qui offre ce privilège, tandis que dans l'intervalle, l'impasse du Chevalier d'Assas, procure à son extrémité un point de vue imprenable sur les grandes formes de radoub et les quais de réparation à flot. Mais ces situations résidentielles en belvédère sur le port et/ou la rade ne sont pas si fréquentes à Brest. Depuis Sainte-Anne du Portzic jusqu'au Moulin-Blanc, le littoral communal brestois s'étend sur près de dix kilomètres. Pour autant, les édifices bénéficiant d'une pleine vue sur la rade n'y sont pas si nombreux. En premier rideau, ils prennent place boulevard Gambetta, cours Dajot, route de la corniche ou aux environs du jardin des explorateurs... En retrait du « front de mer », d'autres immeubles fournissent parfois des vues intéressantes voire spectaculaires, à la faveur du relief et/ou de proportions architecturales exceptionnellement élevées. Ils ne sont cependant pas légion. Cette relative rareté de la « vue mer » contribue à expliquer l'attrait qu'exerce le secteur des premiers bassins et certaines visées immobilières dont il fait l'objet, de même que la convoitise pour les coteaux francs de la falaise, qu'illustre l'opération contestée des « jardins de la falaise » en bordure de la rue Poullic al Lor.



**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Au versant portuaire civil, qui s'étend en rive gauche de Penfeld, répond le versant militaire, en rive droite et dans l'estuaire du fleuve. Entre les deux, des synergies de compétences, effectives et potentielles, existent

1
2
3
4
5
6
09

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 09
Forme de radoub n°3

ADEUPa BREST • BRETAGNE

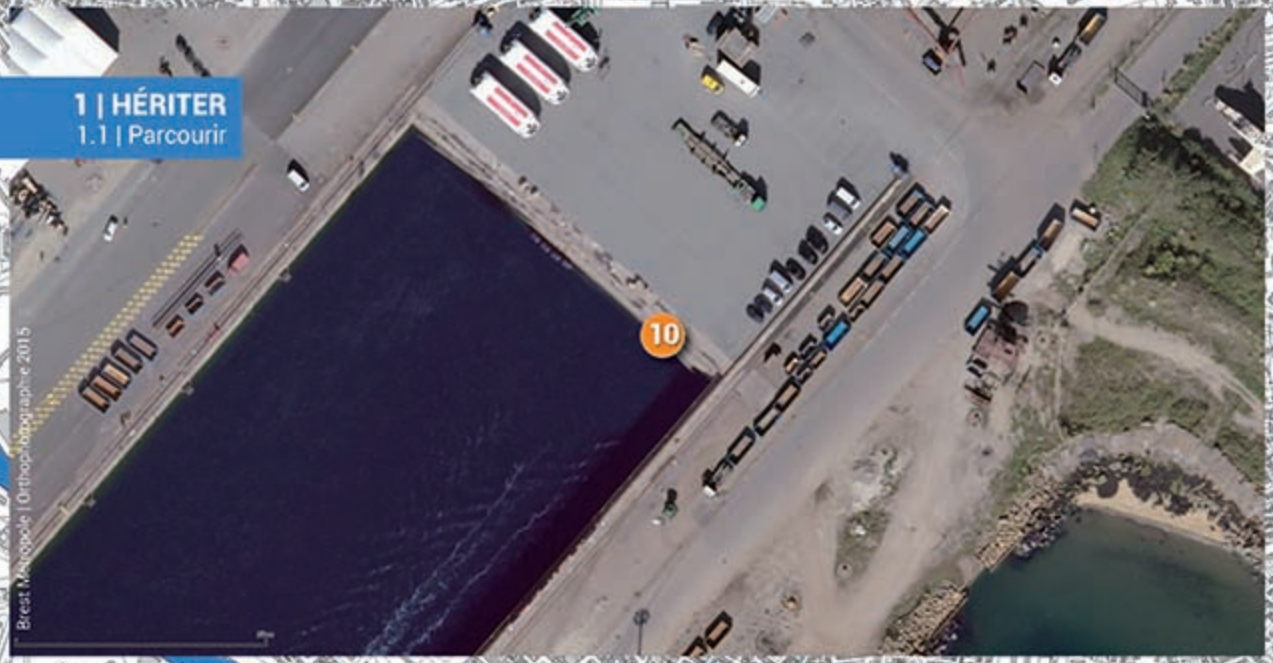
0 250 500 Mètres 1 000



# Synergies de métiers

Ne considérer que la dimension portuaire civile serait n'entrevoir que très partiellement la réalité portuaire brestoise. Le versant militaire se développe pour sa part sur toute la rive droite, à partir de l'estuaire de la Penfeld, berceau du port, jusqu'à Maison-Blanche. De fait, si les installations portuaires civiles impressionnent à juste titre, celles de la base navale forcent le respect (quand bien même, l'outillage et les grues tendent à se raréfier, en particulier en Penfeld et que le grand portique de Laninon, installé en 2001, au-dessus de la forme 9 est aujourd'hui destiné au démantèlement). Il n'en demeure pas moins, sept formes de radoub opérationnelles du côté militaire (le bassin de Tourville, les deux bassins de Pontaniou, le bassin du Salou, les deux bassins de Laninon et celui de la Pointe). Entre les deux entités, civile et militaire, aux histoires, vocations et fonctionnements très différents, existent par nature, des liens au regard de l'activité de réparation navale. Ces relations ont trait en particulier, aux compétences et métiers mobilisés. Elles ont tendance à se renforcer aujourd'hui avec l'externalisation d'activités et le recours aux contrats, confiés par la Marine à des prestataires privés. Cette ouverture à la concurrence concerne le maintien en condition opérationnelle (MCO) d'une partie des navires, sous la maîtrise d'ouvrage du Service de soutien à la flotte (SSF), et à l'exclusion des bâtiments à propulsion nucléaire et des frégates de 1er rang. À Brest, plusieurs opérateurs sont positionnés sur ces contrats (par exemple pour des contrats de MCO de 1er niveau : Cegelec Brest, CNN-MCO, STX France-Brest, ou Piriou). Suivant cette évolution, les synergies entre Marine nationale et opérateurs de réparation navale civils, devraient continuer de se développer dans les années qui viennent. Relais d'activité potentiel pour la filière de la réparation navale, elles constituent aussi un vecteur de consolidation de l'expertise locale dans ce domaine.

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Outre les chantiers navals de Damen Shipyard Group, plusieurs chantiers européens disposent à l'instar de Brest, de cales sèches de plus de 300 mètres de long, et sont de fait, potentiellement concurrents du chantier brestois

1
2
3
4
5
6
10

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 10

Forme de radoub n°3

ADEUPa BREST+BRETAGNE

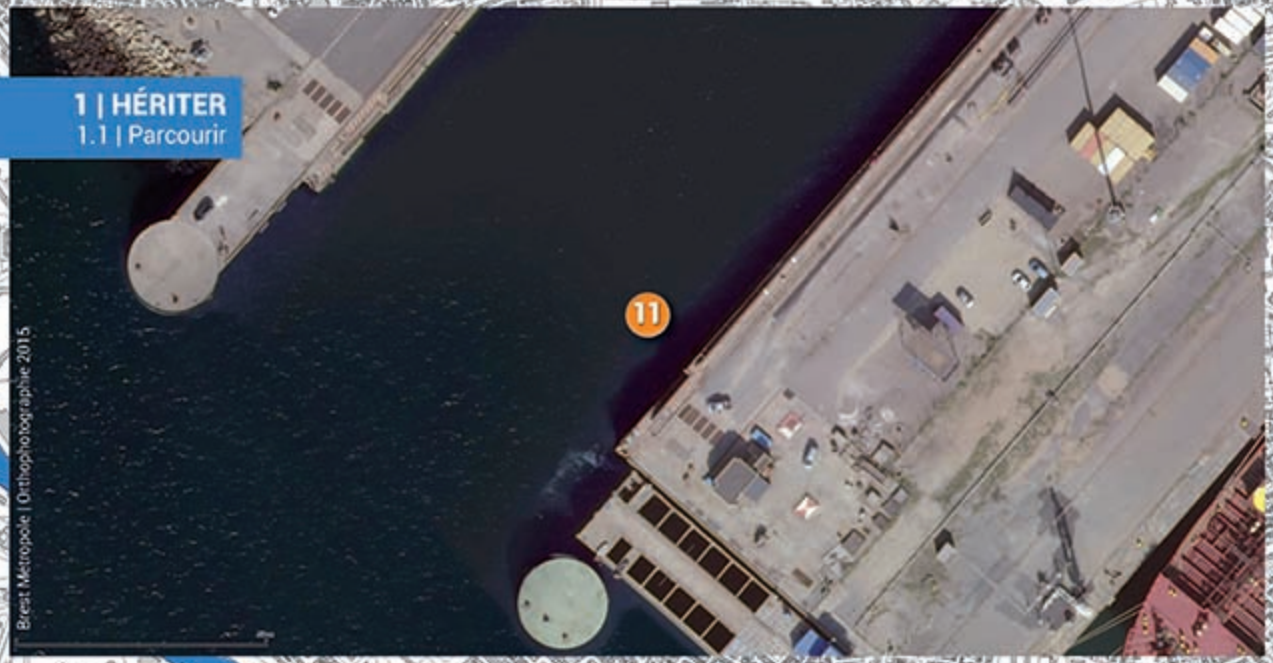
0 250 500 Mètres 1 000

# Concurrence des cales

Vue de la poupe du pétrolier navette norvégien Raquel Knutsen, en escale technique pour une quinzaine de jours à Brest. Si on excepte les installations de la Marine nationale, les infrastructures portuaires civiles brestoises comprennent trois formes de radoub. La forme n°1, datant de 1913 et intégralement rénovée en 2008, mesure 225 x 27 mètres. La forme n°2, construite en 1968, pour accueillir des navires jusqu'à 280.000 tonnes de port en lourd (DWT), mesure pour sa part, 338 x 55 mètres. Quant à la forme n°3, construite en 1980 en vue d'accueillir les navires les supertankers, elle fait 420 mètres de long par 80 de large. Ces cales sèches sont complétées de deux quais de réparation à flot (QR1 et QR4) de 400 mètres de long, dotés de souilles à la cote -11 CM. Les infrastructures et outillages de la réparation navale font l'objet d'une délégation de service public spécifique, confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Bretagne Ouest (CCIMBO). Leur exploitant depuis 2012, le groupe néerlandais Damen, dispose en Europe de trois autres chantiers, comportant au moins une forme de radoub de 300 mètres de long. Ce sont ceux d'Amsterdam, de Schiedam/ Rotterdam et l'ex chantier ARNO de Dunkerque racheté après la reprise de la SOBRENA à Brest). De nombreux autres chantiers européens disposent également de cales sèches de plus de 300 mètres, et sont de fait potentiellement concurrents de Brest : Gdansk en Pologne, Odense au Danemark, Hambourg en Allemagne, Middlesbrough en Angleterre, Setubal au Portugal, ou encore Santander, Ferrol et Cadix en Espagne. En outre, en France, le port de Marseille a remis en service sa forme n°10 (465 x 85 mètres), tandis que Saint-Nazaire dispose de la forme-écluse Joubert (350 x 50 mètres).

Atelier Brest-Iroise/JA Lefèvre

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Metropole | Orthophotographie 2015

L'activité de la réparation navale est étroitement liée à celle du transport maritime : prospère lorsque celui-ci se porte bien, morose et très concurrentielle lorsque le trafic diminue

1
2
3
4
5
6
11

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 11

Forme de radoub n°3

ADEUPa BREST • BRETAGNE

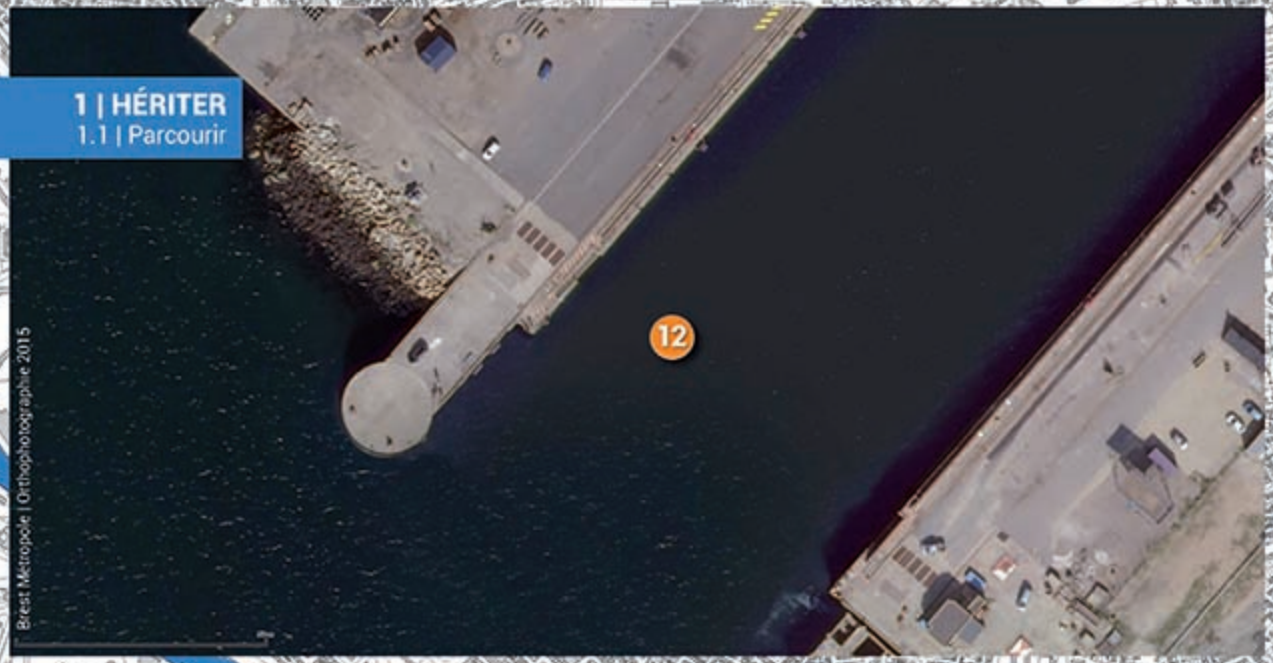
0 250 500 Mètres 1 000

# Baisse cyclique de régime

Vue du bateau-porte qui ferme la forme de radoub n°3. Le taux d'utilisation des grandes cales sèches brestoises s'est érodé en 2016-2017. En cause, la conjoncture difficile que connaît le transport maritime mondial qui occasionne une nette baisse d'activité pour le chantier Damen Shiprepair, à l'instar des brutaux ralentissements qu'avait pu connaître la Sobrena en son temps. L'activité de la réparation navale est étroitement liée à celle du transport maritime, prospère lorsque celui-ci se porte bien, morose et très concurrentielle lorsque le trafic diminue. Lorsque les échanges mondiaux se rétractent, les armateurs désarment des navires et reportent certains arrêts techniques sur d'autres, tandis que la compétition déjà très rude que se livrent les chantiers s'accentue, pour remporter les contrats raréfiés, notamment sur d'autres navires que ceux dédiés au commerce. Ce fut par exemple le cas en 2017, avec le grand voilier de croisière Club Med II ou encore avec le Leiv Eriksson, l'une des plus grandes dragues du monde avec ses 223 mètres de long, et l'un des gros chantiers de l'année pour Damen Shiprepair Brest (un arrêt technique consécutif au déploiement de l'imposant navire durant 18 mois au Nigéria et nécessitant trois semaines de travaux : carénage de la coque, peinture, remplacement de conduites, contrôle de vannes, dépose du gouvernail, etc.). Mais le plan de charge du chantier n'étant pas suffisant, des mesures d'activité partielle sont rendues nécessaires, concernant plus de 140 salariés de l'entreprise. Sans pour autant rassurer, cette situation n'étonne pas complètement les spécialistes du secteur. En novembre 2015 en effet, Soren Sokou, directeur général de Maersk Line, l'un des baromètres de l'activité, avait annoncé à la suite du tassement de l'activité commerciale avec la Chine, la suppression de 4.000 postes, soit 17% des effectifs. Dans le même temps, l'entreprise avait annulé la réservation de six porte-conteneurs de grande taille (des « Triple-E » de 400 mètres de long, capables de transporter jusqu'à 20.000 conteneurs), programmés pour les chantiers navals sud-coréens de Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering. Elle renonçait également à deux options pour des navires de capacité inférieure, confiées au singapourien Cosco. Ces décisions laissaient présager une période de vaches maigres, laquelle s'est confirmée depuis. En 2016, Brest a reçu 28 navires dans ses formes de radoub, ainsi qu'une douzaine à quai, soit une quarantaine de navires au total, contre 66, l'année précédente.

ADEUPa Brest-Bretagne | A. Lefèbvre

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Pour la réparation navale, l'évolution récente de la réglementation environnementale représente une opportunité de développement d'activité, en générant d'importants besoins en retrofits de navires

1
2
3
4
5
6
12

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 4 - RÉPARATION NAVALE | PRISE DE VUE 12

Forme de radoub n°3

ADEUPa BREST • BRETAGNE

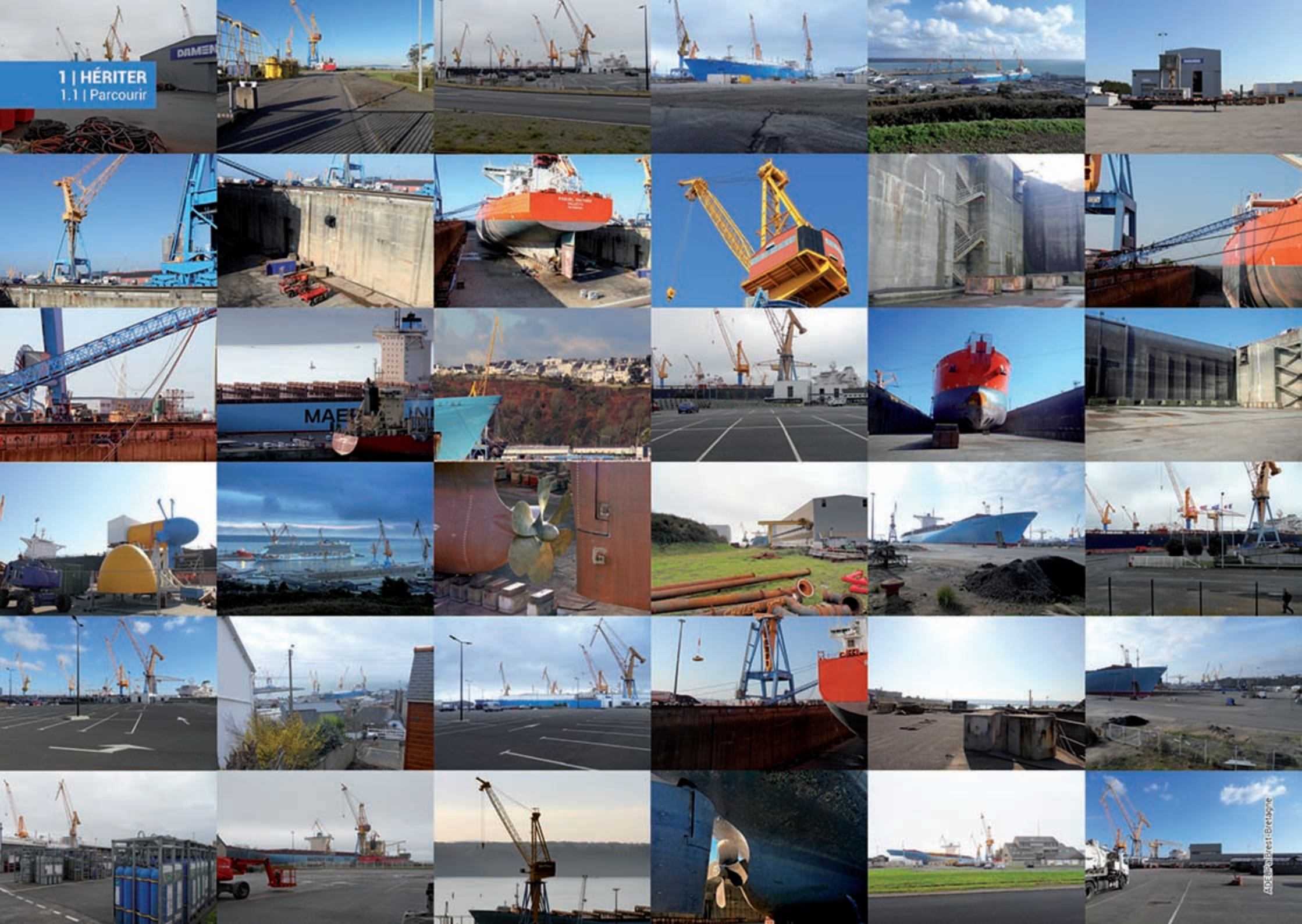
0 250 500 1 000 Mètres




# Nouveaux marchés porteurs ?

Vue de la proue du Raquel Knutsen, shuttle tanker en escale technique dans la forme de radoub n°3. Lorsqu'en 2012, le géant hollandais Damen est candidat au sauvetage de la Sobrena, deux autres repreneurs sont sur les rangs. Le chantier brestois ne manque pas d'atouts. Idéalement localisé à la pointe bretonne, au carrefour de la Manche et de l'Atlantique, il dispose de cales sèches de très belles dimensions, parfaitement entretenues. Fort de son envergure internationale le groupe néerlandais s'impose. Il ambitionne la rentabilité du site dans les deux ans. Mais l'activité traditionnellement cyclique du secteur rattrape Damen et après un excellent démarrage d'activité, l'horizon des commandes se clairsème à partir de 2016-2017, accompagné d'une exacerbation de la concurrence. Le chantier tente de promouvoir de nouveaux services, tel le concept « Quick Docking/ Fuel Saving », visant à réaliser à prix attractif, un carénage en un minimum de temps, afin d'optimiser la propulsion (diminution du frottement de la coque dans l'eau). Mais lorsque le transport maritime est à la baisse, les armateurs préfèrent reporter certains travaux, quand ils ne sont pas contraints de désarmer des navires. Toutefois, parmi les pistes de développement d'activités, l'évolution récente de la réglementation environnementale (IMO - Marine Fuel Sulphur 2020) ou celle à venir, pourraient constituer des leviers. Les adaptations nécessaires sur de nombreux navires pour satisfaire aux exigences de réduction des émissions atmosphériques et de traitement des eaux de ballast, sont en effet visées. L'installation de scrubbers destinés à filtrer les fumées d'échappement, pour adapter la propulsion des navires existants aux seuils environnementaux peut être considérée comme l'un de ces marchés porteurs à court terme. Et, plus généralement, le chantier de Brest pourrait contribuer à satisfaire les besoins en retrofits qui de fait, apparaissent (choix de la propulsion au GNL aujourd'hui favorisée, par exemple). Enfin, l'assemblage d'éoliennes en est potentiellement un autre, en lien avec le nouveau polder dédié aux énergies marines renouvelables voisin.

ADEUPa Brest-Bretagne | A. Lefebvre


1 | HÉRITER
1.1 | Parcourir
ADEUPa Brest-Bretagne

# BILAN DE PARCOURS | SECTEUR 4 "RÉPARATION NAVALE"

## Principaux questionnements rencontrés au fil de l'itinéraire

*Bien entendu, certaines interrogations posées au fil du parcours des trois premiers « secteurs » s'appliquent ici aussi, au premier rang desquelles l'optimisation des infrastructures portuaires brestoises, en particulier celles de la réparation navale, réputées exceptionnelles.*

*D'autres questions déjà rencontrées sur les précédents secteurs se posent ici également, telles que : Le positionnement de la place portuaire au regard des évolutions technologiques en cours et appelées à se développer à brève ou moyenne échéance, telles que l'avitaillement des navires en GNL, en hydrogène ou en électricité (pile à combustibe embarquée ou portuaire), etc. ; la satisfaction de la demande publique d'accès au rivage ; la clarification des divers régimes d'occupation spatiale du port ; la digitalisation et l'avènement d'un modèle portuaire 2.0 ; l'amélioration de la desserte par les transports en commun des différents espaces portuaires ; la préservation du patrimoine portuaire et plus globalement la valorisation du paysage portuaire qu'il soit diurne ou nocturne ; etc. Autant de questions développées à l'issue des précédents parcours (Cf. leurs bilans respectifs).*

*En outre, le parcours du secteur 4 « Réparation navale » interpelle en particulier sur les sujets suivants :*

**STATION-SERVICE MARITIME.** Comment confirmer et développer le rôle de station-service maritime du port de Brest ? Autrement dit, comment valoriser l'implantation géographique avantageuse du port de Brest, placé au contact de l'une des routes les plus fréquentées du globe, notamment s'agissant de la fonction réparation navale ?

**ÉVOLUTION DE LA CONCESSION.** Comment et où satisfaire d'éventuels besoins fonciers et/ou immobiliers au bénéfice des activités de réparation navale, dans le contexte de quasi absence de réserves à l'intérieur de la concession ?

**LISSAGE D'ACTIVITÉ.** Comment compenser le caractère cyclique de l'activité de réparation navale, fortement liée à la vitalité du transport maritime et soumise à ses variations ? Cette interrogation pose notamment celles des synergies à développer potentiellement :

**SYNERGIE CIVIL & MILITAIRE.** Comment favoriser les synergies entre réparation navale civile et militaire, autrement dit, les activités de maintien en conditions opérationnelles (MCO) des navires de la Marine ?

**SYNERGIE RN ET ÉMR.** Quelles articulation et synergie entre la réparation navale (RN) et les futures activités liées aux énergies marines renouvelables (ÉMR), en cours de développement sur le polder voisin ? Le cas échéant, quelles pourraient être les modalités d'emploi des infrastructures de la RN pour les besoins industriels liés aux ÉMR ?

**POSITIONNEMENT SPÉCIFIQUE.** Comment consolider les compétences brestoises dans le domaine de la grande réparation navale, au regard de la concurrence qu'exercent d'autres chantiers (Pologne, Espagne, Portugal en particulier) ? Au-delà des méthaniers, shuttle-tankers et autres navires complexes, quels sont les MARCHÉS SPÉCIFIQUES ou de niche, à forte technicité, pertinents sur la route maritime de la pointe bretonne, accessibles au chantier de grande réparation navale brestois ? Dans quelle mesure le marché de la maintenance des GRANDS NAVIRES DE CROISIÈRE peut-il contribuer à la pérennité de la réparation navale à Brest ? Comment positionner la réparation navale brestoise sur le marché potentiel de la CONVERSION DE NAVIRES, tel la pose de scrubbers, dans la perspective de l'abaissement à 0,5% du seuil maximal de soufre produit par la propulsion au fuel lourd, au premier janvier 2020 (IMO-MFS 2020) ?

**CONFLITS D'USAGES ACTUELS ET POTENTIELS.** Comment éviter les conflits d'usages de certains quais et leurs abords, en particulier le QR5, qui accueille à la fois des activités de grande réparation navale, deux postes pétroliers, un poste gazier, un poste ferraille, au voisinage de surcroît, des futures activités liées aux ÉMR ?

# Zone industrielle, etc.

Au Nord-Est des installations de réparation navale, le secteur dit de la zone industrielle s'intercale entre la pénétrante routière (RD 165) au Nord et le quartier résidentiel de Kerjean-Kerangall à l'Est. Il se prolonge au Sud par le polder en cours d'extension (lequel fait l'objet dans la présente approche, d'un secteur distinct : Secteur 6 - Polder, ci-après). La zone industrielle portuaire juxtapose des activités et des installations très diversifiées, voire incongrues. Les activités les plus visibles sont celles des stockistes de produits pétroliers raffinés liquides (Stockbrest, Imporgal-Primagaz). Ce sont aussi les plus contraignantes, celles qui définissent le périmètre « Seveso » du Plan de prévention des risques technologiques (PPRT). Ce secteur de la zone industrielle portuaire intègre également la principale station d'épuration brestoise, qui draine des effluents jusqu'à Bohars et Guilers, tandis qu'à ses côtés, prend place la station de déballastage, laquelle recueille pour traitement, les émulsions à base d'hydrocarbures en provenance des citernes des pétroliers. Sur les franges de ce secteur, une ponctuation hétéroclite d'entreprises, s'égrène au voisinage des activités industrielles : biscuiterie, hôtel des ventes, mûrisserie de bananes, magasin de prêt à porter, marchand de cycles, etc.

# 5 Zone industrielle



# D'une énergie l'autre

5

Les bacs d'hydrocarbures de Stockbrest et le polder, vus depuis la rue du Brigadier le Cann, avec en arrière-plan, un aperçu de la rade de Brest et de la presqu'île de Plougastel. Sur ce site s'esquisse une forme de transition potentiellement exemplaire au regard des enjeux environnementaux et climatiques auxquels nous sommes aujourd'hui sommés de faire face ; celle entre le recours aux énergies fossiles (que représente au premier plan, le dépôt pétrolier), et la mise en œuvre d'énergies renouvelables (qu'incarne au second plan, le chantier du polder dédié à l'hydrolien, à l'éolien flottant ou posé, etc.). L'enjeu auquel Brest s'apprête à contribuer, est de produire d'ici 2030, près du quart de la consommation bretonne actuelle, en Bretagne et sous la forme d'énergies renouvelables. Pour l'éolien, ce sont notamment les sites de Belle-Île en Mer/ Groix et de Saint-Pol-de-Léon / Bréhat, qui ont été favorablement pressentis, tandis que pour l'hydolien c'est celui du Fromveur, au large d'Ouessant. Dans cette perspective, le polder brestois représente une opportunité portuaire rare, pour la préparation et l'assemblage des machines, légitimée par l'écosystème local de compétences industrielles nécessaires. Il est entendu qu'à l'horizon 2040 du schéma de référence, les ÉMR n'auront pas totalement éclipsé les énergies fossiles, de nouveaux gisements ou pays producteurs continuant d'émerger et d'alimenter un marché encore prospère. Cependant l'épuisement des réserves de pétrole d'ici une trentaine d'années est une échéance désormais communément admise. Elle est au demeurant encore trop lointaine, en comparaison de l'urgence de la lutte contre le réchauffement climatique qu'on sait.



SECTEUR 5 **ZONE INDUSTRIELLE**

# le parcours

itinéraire parcouru et localisation des points de vues

## Nota sur les secteurs

Le découpage de l'espace portuaire ici respecté, en six secteurs principaux, aux limites plus ou moins franches et aux spécialisations fonctionnelles diversement affirmées, est celui communément admis, et les désignations des secteurs, celles usuellement employées. Il ne préjuge pas des contours d'autres périmètres ou d'une sectorisation différente que pourrait révéler la phase subséquente de diagnostic ; pas plus qu'il ne préfigure une éventuelle partition du schéma final.

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




La pointe bretonne bénéficie de conditions géographiques très favorables à la mise en œuvre des énergies marines renouvelables, qu'elles soient liées aux vents, aux courants, à la houle, etc.

01

1

2

3

4

5

6

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 01

Rue Roger Vercel

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

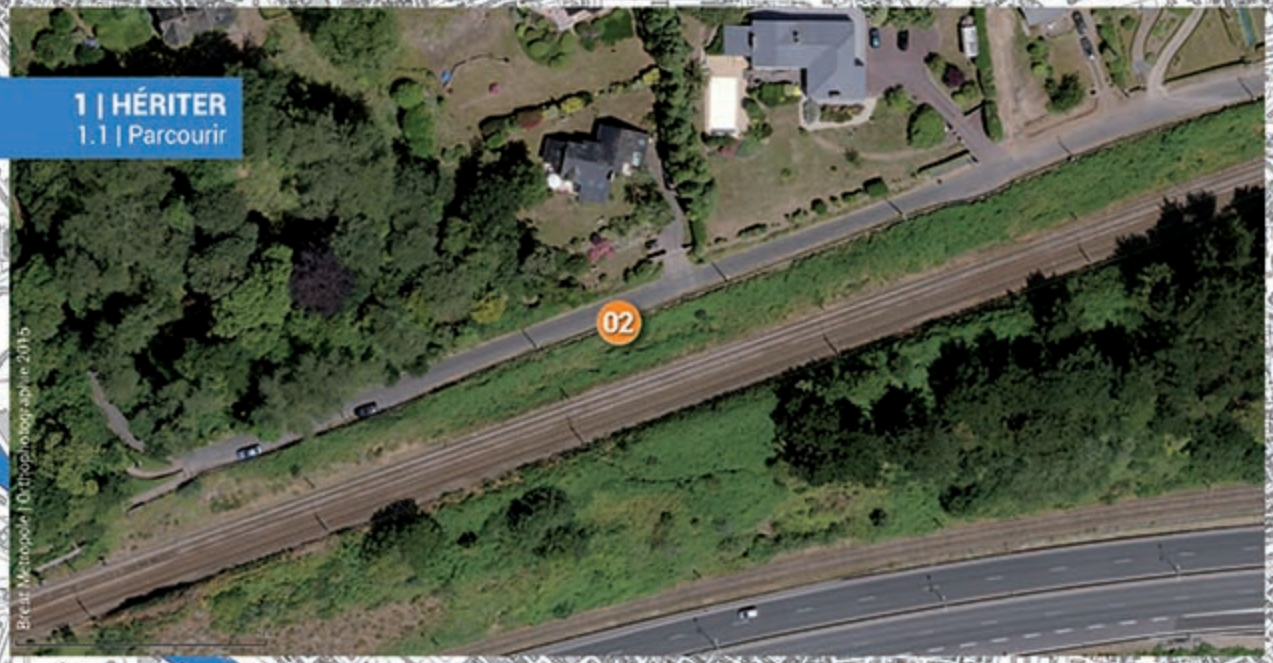
# Énergies à la pointe

Vue de la zone industrialo-portuaire en direction du Moulin-Blanc et d'Océanopolis, depuis la rue Roger Vercel en bordure du Guelmeur, avec au second plan, le futur polder dédié aux énergies marines renouvelables. À l'épicentre de la première façade maritime du continent européen, la pointe bretonne bénéficie de conditions géographiques très favorables à la mise en œuvre des technologies de production d'électricité en milieu maritime, qu'elles soient liées aux vents, aux courants, à la houle ou aux marées. La ressource énergétique potentielle, grossièrement estimée entre 2000 et 3000 MW, est concentrée majoritairement au large des côtes de Normandie, de Bretagne et des Pays de la Loire. Éolien posé, éolien flottant, hydroliennes, énergie houlomotrice, centrale marémotrice, certaines de ces technologies ont fait leurs preuves depuis longtemps (l'usine marémotrice de la Rance a été mise en service en 1966 et fut jusqu'il y a peu, la plus grande installation de ce type au monde), tandis que d'autres techniques sont au stade expérimental et font l'objet, notamment localement, de démonstrateurs. C'est le cas des hydroliennes, turbines hydrauliques qui utilisent l'énergie cinétique des courants marins, comme le font les éoliennes avec celle du vent. Ainsi le projet envisagé dans le passage du Fromveur contribuerait à l'approvisionnement en électricité des îles du Ponant. S'agissant des éoliennes, qu'elles soient posées sur le fond marin ou flottantes, les machines offshore présentent l'avantage d'être exposées à des vents plus réguliers que leurs homologues terrestres, sujettes aux variations générées par les reliefs. L'éolienne offshore commencera à fonctionner avec un vent de 10 km/h (3 m/s). Elle atteindra sa vitesse de croisière à 45 km/h (12 m/s). Et en cas de tempête, la machine sera arrêtée aux alentours de 110 km/h (30 m/s), afin d'éviter que les pales du rotor ne soient endommagées. L'éolien flottant (par exemple, tel qu'il est envisagé entre Groix et Belle-Île), offre l'avantage d'une mise en œuvre indépendamment de la bathymétrie et loin des côtes, là où les vents sont puissants et stables. Le projet Floatgen, au large du Croisic est le premier démonstrateur français de cette technologie flottante. Pour sa part, l'énergie houlomotrice désigne la production d'énergie électrique en utilisant la houle, c'est-à-dire à partir des vagues produites par le vent à la surface de la mer. Un projet de démonstrateur de ce type de technologie est à l'étude sous l'égide du programme d'investissements d'avenir (Projet S3). Brest représente un positionnement géographique intéressant pour plusieurs champs d'éoliennes flottantes, de même que pour des fermes d'hydroliennes et offre l'avantage de la structuration locale d'une filière complète.



ADEUPa Brest - Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Le développement urbain de la zone industrialo-portuaire et ses abords est aujourd'hui conditionné par le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), relatif aux entreprises Imporgal et Stockbrest

1
2
3
4
5
6
02

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 02
Rue du Brigadier Le Cann

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# PPRT, concevoir l'impensable

Le Plan de Prévention des Risques Technologiques du port de Brest (PPRT), relatif aux entreprises Imporgal et Stockbrest a été approuvé le 8 février 2017, à l'issue d'une longue procédure, prescrite par arrêté préfectoral en octobre 2008. À Brest, les infrastructures portuaires comprennent des installations soumises au régime de l'autorisation avec servitudes (établissements « AS »), apparentées aux sites « Seveso* seuil haut ». Ce sont les entreprises Stockbrest (hydrocarbures) et Imporgal (gaz), dont la présence a imposé la mise en place du PPRT. Celui-ci contribue à définir une stratégie de maîtrise des risques. Il vise à encadrer la cohabitation des activités industrielles à hauts risques avec leurs riverains. Avec pour objectif la protection de la population en limitant l'exposition à l'aléa technologique, le PPRT se prononce sur le foncier, le bâti existant, les usages qui en sont faits et encadre l'urbanisation. La société Imporgal stocke et distribue du gaz de pétrole liquéfié. Elle dispose d'une capacité de stockage de 7.050m$^3$ avec deux sphères de propane sous talus de 3.000m$^3$ chacune, et trois sphères aériennes de butane d'une capacité de 1.500m$^3$ chacune (dont l'emplissage est limité à 350m$^3$). En outre, le site est doté d'un hall de remplissage de bouteilles (de 5,1 à 35 kg) et d'une aire de stockage de 57.000 bouteilles. La société Stockbrest distribue des hydrocarbures liquides, stockés sur deux sites localisés de part et d'autre du dépôt de GPL d'Imporgal. Le dépôt STB1 dispose d'une capacité de stockage de 101.590 m3 (essence et distillats de pétrole). Le dépôt STB2 est doté une capacité de stockage de 29.540 m3 (fuel et gazole). Dans le périmètre prescrit par le PPRT, 77 enjeux sont recensés dont 73 bâtiments d'activités et 4 bâtiments potentiellement résidentiels (maisons de gardiens et dépendances). Parmi les bâtiments d'activités sont recensés : les locaux du chantier de réparation navale Damen, le centre de formation de la CCIMBO, la station d'épuration principale de Brest métropole, la station de déballastage, la capitainerie, des locaux administratifs, une mûrisserie de bananes ainsi que de nombreuses autres entreprises dont certaines sont des ERP (établissements recevant du public). S'agissant des infrastructures de transport, sont en particulier recensées : un tronçon d'environ 340 mètres de la ligne SNCF Brest-Paris ; un tronçon d'environ 600 mètres de la RD 165 à 2x2 voies donnant accès au centre-ville, ainsi que des tronçons des rues Monjaret de Kerjegu, Alain Colas (pour la desserte des entreprises de la zone Nord et le centre Océanopolis) et Jean-Charles Chevillote (pour la desserte des entreprises de la zone Sud).

* [ Les conséquences du rejet accidentel de dioxine sur la commune italienne de Seveso en 1976, ont conduit les autorités européennes à se doter de politiques de prévention des risques industriels majeurs, traduites sous la forme des directives dites Seveso. Dans leur prolongement, l'approche préventive du risque aboutira en France à la loi dite « Bachelot » du 30 juillet 2003. ]

AGRUPA/Brest Métropole/Ville de Guipavas

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Empruntée par le sentier des Douaniers, la discrète rue du Brigadier Le Cann, en bordure de Saint-Marc, offre un panorama remarquable sur le port et la rade depuis l'embouchure de l'Elorn à l'Est jusqu'au goulet à l'Ouest



Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 03

Rue du Brigadier Le Cann

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Sentier des Douaniers

Vue de la zone industrialo-portuaire et du port de commerce depuis la rue du Brigadier Le Cann qui borde la frange Sud du quartier de Saint-Marc, en surplomb immédiat de la voie ferrée Paris-Brest. Peu fréquentée, cette petite voie essentiellement destinée à la desserte résidentielle locale, offre un point de vue remarquable sur le port et la rade de Brest, depuis le goulet à l'Ouest jusqu'à l'embouchure de l'Elorn et les ponts qui la franchissent à l'Est. Occasionnellement, il n'est pas rare d'y rencontrer quelques connaisseurs qui viennent ici contempler l'activité portuaire, en particulier celle du chantier de réparation navale. De même, qu'il n'est pas surprenant de constater que l'itinéraire de l'un des plus emblématiques sentiers de grande randonnée français, le GR 34 « Sentiers des Douaniers », transite ici. Le GR 34 qui longe sur plus de 1.800 kilomètres l'ensemble des côtes bretonnes, est connu pour les panoramas magnifiques qu'il enchaîne sur la mer. Cette section brestoise ne déroge pas à sa réputation. Dans Brest, le parcours du sentier fait majoritairement le choix de rester en bordure de l'ancienne falaise côtière, pour offrir souvent des points de vue surplombants spectaculaires. Il n'a du reste pas d'autres choix, l'accès au rivage lui-même étant fréquemment interdit, à l'exception de la courte séquence des ports de plaisance et celle du quai de la Douane. En rive droite le sentier emprunte la route de la Corniche, et longe les installations de la base navale, depuis les Quatre Pompes jusqu'aux portes Cafarelli puis Jean Bart. En rive gauche, le promeneur parcourt l'ancien chemin de ronde des fortifications, le cours Dajot, puis le sentier du Merle-Blanc en contrebas de la gare SNCF, avant de s'écarter momentanément du bord de falaise, sur une distance de deux kilomètres environ, pour arpenter quelques rues à la lisière du Guelmeur. C'est à l'issue de cette section en bordure du faubourg, que le tracé débouche sur la rue du Brigadier Le Cann, après avoir traversé le charmant vallon du Dour Braz et avant de rencontrer celui du Dour Menez. Après quoi, le sentier quitte cet itinéraire en retrait du rivage pour tangenter vers Océanopolis et le port de plaisance du Moulin-Blanc. Au travers de ce « cheminement des Douaniers » riche en évènements, c'est une promenade urbaine remarquable qu'offre Brest.



ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




La présence d'activités multiples, notamment urbaines, implantées à proximité immédiate des installations industrielles à risque, fut à l'origine des difficultés d'élaboration du PPRT

1
2
3
4
5
6
04

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 04

Rue Alain Colas

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Onde de choc

Depuis la rue Alain Colas et dans l'axe de la rue Colonel Berthaud, les deux réservoirs de stockage de gaz butane paraissent modestes à cette distance. Placés sous talus et enceintes de confinement, ils appartiennent au site Imporgal-Primagaz et contribuent au Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). La présence d'activités diverses et ordinaires à proximité immédiate des installations dangereuses, soumises au régime de l'autorisation avec servitude et répertoriées Seveso seuil haut, fut à l'origine des difficultés d'élaboration du PPRT portuaire brestois. De fait, les périmètres d'application du plan sont lourds de conséquence pour les activités qu'ils contiennent, et provoquèrent une véritable onde de choc parmi les entreprises concernées, lorsque les premières conclusions du plan de prévention furent portées en phase de concertation. Expropriations, travaux de mise en conformité et de sécurisation, droit de délaissement, etc. les cercles tracés autour des générateurs de risques dessinaient un ensemble de mesures d'implications diverses mais toutes contraignantes. La réalisation de plus de dix millions d'euros d'investissements de sécurisation, en particulier à la source même des risques, a finalement rendu possible l'approbation du PPRT. Celui-ci n'en demeure pas moins fondamentalement déterminant sur ce secteur, figé tant que les activités à risques y perdureront. Parmi les travaux réalisés, l'installation sous sarcophage béton des deux sphères de butane ici visibles, a permis de réduire approximativement de moitié leur zone de danger en excluant des risques potentiels, l'effet BLEVE de ces réservoirs. Le BLEVE (acronyme de « Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion ») correspond à une vaporisation violente à caractère explosif d'un gaz inflammable liquéfié. Ce danger qui concerne surtout les sphères de butane (y compris camions et wagons citernes), peut se manifester de trois manières : effets de pression (propagation d'une onde de surpression) ; effets missiles (projection à forte distance de fragments) ; effets thermiques (rayonnement de la boule de feu d'un gaz liquéfié enflammé). D'autres risques sont également identifiés par le PPRT dans ce secteur, au regard de la présence voisine des bacs d'hydrocarbures de Stockbrest-Rubis Terminal. L'UVCE (acronyme de « Unconfined Vapour Cloud Explosion ») en est un, qui correspond à l'explosion d'un nuage de gaz à l'air libre. Par ailleurs, le déclenchement d'un feu de nappe au niveau des cuvettes de rétention, des bacs, des postes de chargement et des canalisations est également pris en compte. De même que le « boil-over », lequel s'apparente à un phénomène éruptif et affecte surtout les hydrocarbures visqueux de type fuel en présence d'eau.




ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




La rampe du Vieux-Bourg est l'un des accès secondaire au port depuis la ville. Elle transite par le faubourg de Saint-Marc et le charmant vallon du Dour Menez, qui contraste avec l'ambiance portuaire voisine



Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 05

Rue Alain Colas

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# L'accès bucolique

Les accès routiers au port depuis la ville ne sont pas nombreux : rampes du cours Dajot et rue Pierre Sémard à l'Ouest, rue de Quimper (ou celle de Verdun) à l'Est, avec accès au Moulin-Blanc par le rond-point de Palaren. Entre les deux, la rampe du Vieux-Bourg est un quatrième accès, un peu plus confidentiel. Et pour cause, elle est reliée au cœur du quartier de Saint-Marc, où elle s'amorce par la petite place Simon, face à l'église, avant de descendre tranquillement vers la zone industrialo-portuaire, qu'elle rallie après une séquence bucolique, celle de la traversée par le Dour Menez. Le Dour Menez est l'un des vallons boisés, qui, avec le Dour Bras ou le Stang Alar voisins, entaillent la falaise côtière et apportent aujourd'hui sur ces franges de la ville, une opportune respiration naturelle. Le bas du vallon du Dour Menez est ponctué par la discrète chapelle Notre-Dame du Bon-Port, enserrée entre les deux voies ferrées. Le petit édifice est un vestige de l'ancien village de Tréninez (le Vieux-Bourg), qui s'établissait en bordure de la grève de Saint-Marc, jusqu'à la construction dans les années 1860, de la voie ferrée Paris-Brest. La rampe du Vieux-Bourg débouche ici, rue Alain Colas, après son passage en tunnels étroits, sous les voies ferrées (dont celle de l'embranchement portuaire) et sous les 4 voies de la pénétrante Sud (RD 165). Elle y est rejointe par une sortie aménagée à partir de la RD 165, qui permet depuis Brest, la desserte de la zone d'activités, en même temps que l'accès à Océanopolis en complément de la sortie Kerbriant / Moulin-Blanc, quelques 900 mètres plus loin.

ADEUPa Brest-Bretagne | J.-C. de Cugnac

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Bien que la grève du Vieux St-Marc, autrefois très prisée, ait totalement disparue, certaines qualités paysagères du site demeurent, qui mériteraient d'être valorisées

1
2
3
4
5
6
06

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 06
Rue Alain Colas

ADEUPa
BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres




# Sous l'enrobé, la grève

Vue du parking de l'hôtel des ventes, en bordure de la zone industrialo-portuaire, entre la rue Alain Colas et le jardin de Kerjean. Le paysage de cet ancien rivage de la rade a considérablement changé en l'espace de quelques décennies. Il n'y a pas si longtemps, sur cette frange, à l'aplomb de la surface d'enrobé visible ici, s'étendait une grève prisée des brestois. C'était avant l'extension des installations portuaires. En effet, jusqu'à la poldérisation complète de l'anse de Saint-Marc dans les années 1960, la vocation des lieux était typiquement balnéaire. Pêche à la crevette, baignade, on y trouvait aussi matière à divertissement dans des lieux dédiés : « La Guinguette », « Chez Bastard ». Il reste aujourd'hui quelques vestiges de ces guingettes, en bordure du parking de l'hôtel des ventes, mêlés dans la végétation qui accompagne le chemin creux, qui discrètement, s'insinue entre l'arrière des bâtiments d'activités et les assiettes foncières de Kerjean et Kerangall. Peu fréquenté, ce chemin qui sillonne brièvement la limite orientale du port, est une variante du sentier de grande randonnée du littoral (GR34), dont on retrouve ici le parcours. Cet itinéraire alternatif permet de relier directement la rue du Brigadier Le Cann au rond-point des Macareux à l'entrée du Moulin-Blanc, sans passer par Kérampéré et Pouloupry. L'ambiance bocagère de ce passage, enserré dans la verdure, tranche radicalement avec l'aridité des installations industrielles voisines. Cette atmosphère plutôt inattendue doit aussi aux frondaisons remarquables du jardin d'agrément de Kerjean, dont le mur de clôture flanque le chemin. Propriété d'une association diocésaine (Congrégation des Sœurs de l'Institut de l'Agneau de Dieu), le jardin de Kerjean contribue de fait significativement par son couvert arboré, au caractère paysagé qui globalement, distingue le secteur du Moulin-Blanc. Ce domaine figure au pré-inventaire des Monuments Historiques au titre des jardins remarquables. Bien que la grève du Vieux Saint-Marc ait complètement disparue, le site n'a pas perdu toutes ses qualités, lesquelles mériteraient d'être mieux valorisées. Quant aux activités balnéaires, c'est vers l'anse du Moulin-Blanc et sa plage artificielle aménagée pour l'occasion, qu'elles ont migré. Depuis la fermeture de l'abattoir qui singularisait le site à l'origine, leur environnement s'est notablement amélioré, mais là aussi, des progrès restent à accomplir, pour tirer pleinement parti de ce site rare, ouvert sur la rade et promu « plage de Brest ». Mais c'est là un autre sujet, extérieur au périmètre d'application du schéma de référence portuaire.

AUDIP - Brest-Bretagne - J.-P. Gilonne

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Les notions d'esthétique et de cadre de vie semblent présumées accessoires en ces non-lieux, où le strict nécessaire fonctionnel règne sans contrainte

1
2
3
4
5
6
07

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 07

Rue du Colonel Berthaud

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Boîtes en vrac

Vue de la rue du Colonel Berthaud en direction de la route départementale 165 (pénétrante Sud). C'est le secteur le plus septentrional du port, cul-de-sac tangenté par les voies express et ferrées. C'est aussi l'un des plus abrupts en termes d'ambiance, contrastant fortement avec le vallon boisé du Dour Menez et la chapelle Notre-Dame du Bon Port, à la fois proches et distants, cantonnés au-delà des axes routiers et ferroviaires. Est ici rassemblée sur un sol sommaire et fatigué, une variété de locaux d'activités, boîtes métalliques et autres constructions à caractère industriel, « posées là » sans organisation apparente, composant une scène à caractère fortuit : la « zone d'activités » dans son acception archaïque et triviale. On devine bien qu'au départ, quelques rudimentaires indications techniques et fonctionnelles, tiennent lieu de cahier des charges à ces espaces où l'esthétique est facultative, le cadre de vie présumé accessoire. Cohabitent en ce lieux prosaïque, divers acteurs en relation plus ou moins directe à la mer : un fabricant et distributeur de matériels divers de levage, manutention, arrimage et accastillage ; des spécialistes de la réparation et de la maintenance de moteurs diesel et de lignes de propulsion ; des professionnels de la construction métallique (chaudronnerie, tôlerie, serrurerie) ; un distributeur de voile légère et équipements liés (dériveurs, catamarans, trimarans, stand-up, etc.) ; un fabricant de voiles ; ainsi que d'autres corps de métiers et spécialités (dispositifs de protection solaire, entreposage et stockage non frigorifique, négoce et rebobinage de moteurs et alternateurs électriques, mécanique industrielle, plomberie, chauffage, électricité générale, etc.). À l'arrière-plan, au centre de cette prise de vue, la RD 165, au droit de la nouvelle sortie vers la rue Alain Colas et de son passage supérieur, en franchissement de la rampe du Vieux Bourg, qui descend du centre de Saint-Marc. Ce sont plus de 30.000 véhicules qui en moyenne, chaque jour ouvré, transitent par cette RD 165, avec un trafic en hausse régulière, en dépit de la baisse concomitante des volumes de marchandises traités par le port (et qui n'ont plus d'autre alternative que d'emprunter la route, faute d'exploitation du terminal ferroviaire). Ce sont donc les voitures individuelles qui portent cette hausse du trafic (supérieure à 4% en moins de dix ans), et qui illustrent à cette entrée de ville comme aux autres, la confirmation de la tendance à l'augmentation des flux routiers.

AOÛPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Sur cette frange portuaire orientale, couverte par le périmètre d'exposition du Plan de prévention des risques technologiques (PPRT), les activités industrielles se mêlent aux fonctions urbaines

1
2
3
4
5
6
08

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 08

Jonction rues Alain Colas et Montjaret de Kerjégu

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

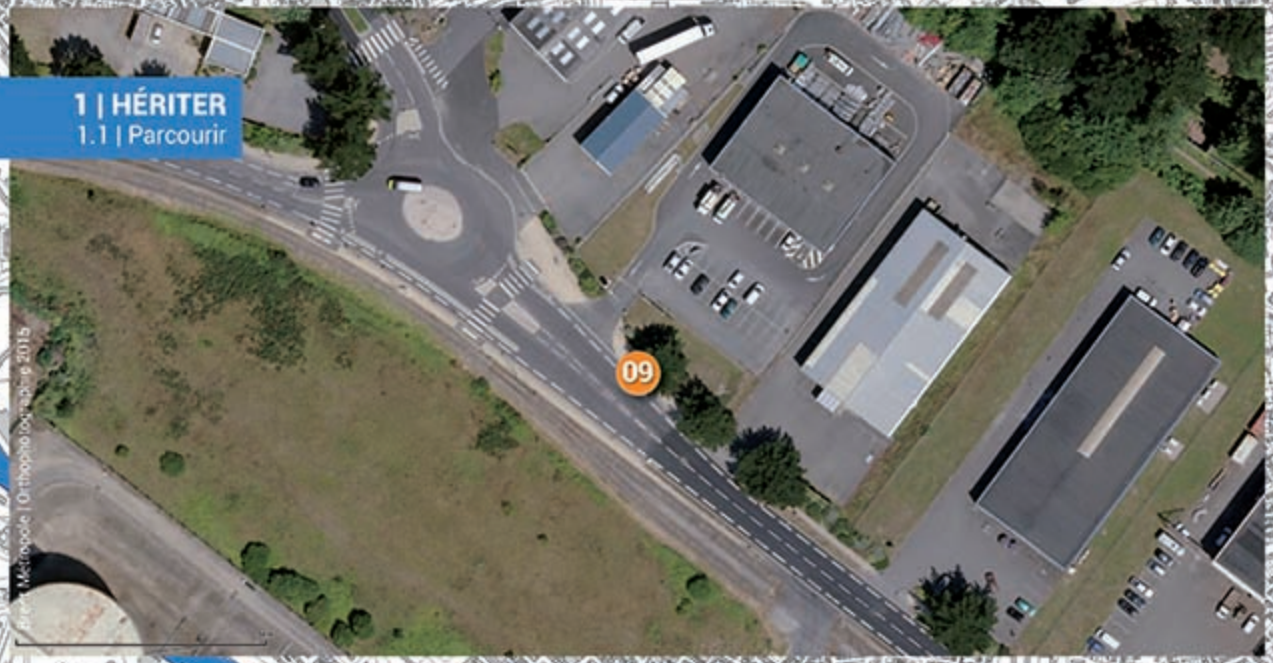



# Frange urbano-portuaire orientale

Vue depuis le rond-point de jonction entre les rues Montjaret-de-Kerjegu et Alain Colas en direction de Kerangall. Au premier plan, l'une des voies ferrées désaffectées qui drainent la plateforme ferroviaire (en l'espèce, l'embranchement Nord-Ouest, prolongé jusqu'en entrée de polder, au droit du CEDRE). Ici l'interface entre le port et la ville, en l'occurrence, le quartier résidentiel de Kerangall au Nord du Moulin-Blanc, n'est plus assurée par la frange naturelle de l'ancienne falaise côtière. Pour autant, le fond de scène des bâtiments d'activités qui bordent le versant oriental de la rue Alain Colas, conserve un caractère très paysager, que lui vaut en particulier la présence du jardin de Kerjean. Sur ces franges, les activités industrialo-portuaires se diluent avec des fonctions plus urbaines. L'ancienne enseigne de déstockage de prêt-à-porter visible au centre de cette prise de vue (qui a depuis cédé son pas de porte à un magasin de cycles), s'intercale entre un hôtel des ventes et un spécialiste du motonautisme, tandis qu'elle voisine avec une autre boutique de prêt-à-porter, greffée comme elle au pourtour du giratoire, et fonctionnant sur les principes d'une ouverture réduite à neuf jours par mois, avec renouvellement mensuel de son offre. Tout ceci cohabite, à l'intérieur du périmètre d'exposition du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) et de sa zone d'autorisation sous-réserve et limitée. En bordure immédiate de ce périmètre (enjeu n°37) et visible ici à l'arrière-plan, derrière les frondaisons des pins maritimes, le discret immeuble beige de l'hôtel B&B « Brest Port », l'un des tous premiers établissements de la chaîne hôtelière d'origine brestoise B&B Hôtels, laquelle a connu depuis sa création en 1990, une progression spectaculaire, devenant le numéro trois français de l'hôtellerie économique. Le groupe, dont le siège social est toujours implanté à Brest, et qui est aujourd'hui adossé au fond d'investissement PAI Partners, compte à présent 266 enseignes en France et multiplie les implantations à l'étranger, en Europe, au Maroc ainsi qu'au Brésil, poursuivant son objectif d'atteindre la barre des 600 hôtels en 2020.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




En considérant indistinctement cette périphérie portuaire à l'instar d'une zone d'activités ordinaire, le marché des locaux d'activités y favorise le mélange des genres

1
2
3
4
5
6
09

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 09
Rue Alain Colas

ADEUPa BREST • BRETAGNE

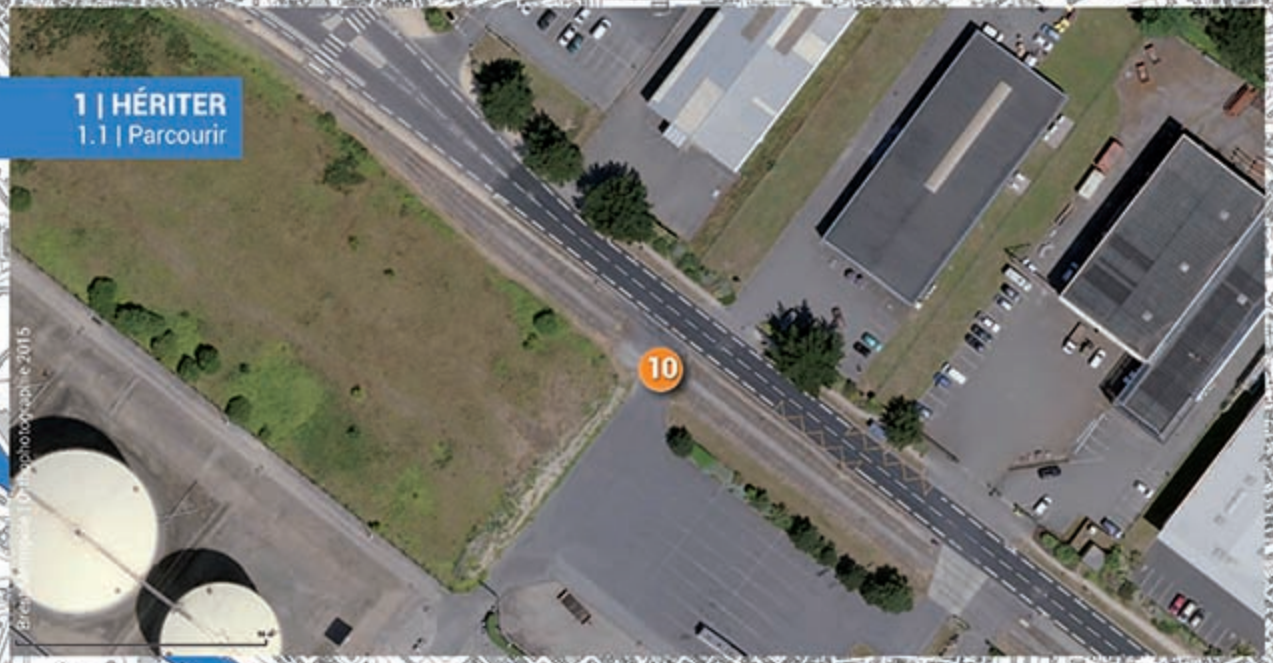
0 250 500 Mètres 1 000




# Accastillage et kouign-amann

Qu'y a-t-il de commun entre une fabrique de biscuits de 1.200m² et un dépôt d'hydrocarbures de 100.000m³ ? Peu de choses, si ce n'est qu'en l'occurrence, les deux se font face, de part et d'autre de la rue Alain Colas, laquelle semble dessiner une ligne de démarcation invisible, entre un univers franchement industriel d'un côté, et un alignement conventionnel d'activités hétérogènes de l'autre. Cette frange de la zone industrialo-portuaire, coincée entre les imposants alignements de stockeurs de produits pétroliers et le quartier résidentiel magnifiquement arboré de Kerangall, voit les acteurs se succéder, sans qu'ils ne se ressemblent, ni qu'ils n'aient nécessairement de relation avec la condition portuaire. En témoigne le siège de la section professionnelle du Stade Brestois, installé un temps ici, ou celle qui fut sa voisine, la biscuiterie industrielle «Terre d'embruns», visible ici, qui en 2012, a repris les locaux de la SEIMI, shipchandler, désormais installé pour sa part, plus près du centre-ville, rue Amiral-Troude, à la pointe orientale de la zone PME-PMI. Ici, pas d'autre logique que celle d'un marché des locaux d'activités qui considère indistinctement cette périphérie portuaire et une zone d'activités ordinaire. Pour la jeune biscuiterie industrielle (spécialisée dans la fabrication de la pâte feuilletée tourée au sucre, déclinée en diverses spécialités dont le kouign-amann), l'implantation en lieu et place du shipchandler qui occupait auparavant les locaux, se justifie notamment par la proximité d'Océanopolis, dont elle fait un argument commercial. Il est vrai que la rue Alain Colas draine des flux à destination d'Océanopolis, qui plus est, depuis la création de la sortie supplémentaire qui lui raccorde directement la route départementale 165, en provenance du centre-ville de Brest. En outre, en marge de la satisfaction de ses commandes industrielles pour Air France ou certains établissements hôteliers prestigieux, la biscuiterie propose également une formule déjeuner sur le pouce, proposition exceptionnelle dans ce secteur, à l'exclusion de l'offre disponible plus loin, au Moulin-Blanc.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

L'importation de produits pétroliers et de gaz, qui représente un volume annuel d'environ 800.000 tonnes, constitue l'une des activités majeures du port de Brest. Quid à l'horizon 2040?

1
2
3
4
5
6
10

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 10
Rue Alain Colas

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Bacs pétroliers

Vue depuis la rue Alain Colas, de l'accès au site Stockbrest, établissement du Groupe Rubis Terminal, stockiste de produits pétroliers et chimique liquides. L'importation de produits pétroliers et de gaz constitue l'une des activités majeures du port de Brest. Elle représente un volume annuel d'environ 800.000 tonnes, en légère baisse depuis les années 2000, ou le volume s'établissait aux alentours de 900.000 tonnes. À titre de comparaison, ce sont 18,6 millions de tonnes d'hydrocarbures qui transitent par le port de Nantes/Saint-Nazaire et 39,7 millions de tonnes qui entrent ou sortent de celui du Havre. Rubis terminal, anciennement Compagnie Parisienne des Asphaltes, est le premier opérateur indépendant en France et le cinquième en Europe. Ses clients sont principalement les sociétés de la grande distribution, ainsi que les compagnies pétrolières et chimiques qui souhaitent bénéficier d'une plateforme de distribution, d'importation et d'exploitation. L'entreprise dispose sur ses deux sites portuaires brestois, d'une capacité de stockage de 131.000m³, répartie en 22 bacs de 500m³ à 12.000m³. Stockbrest entrepose des produits pétroliers raffinés, essentiellement routiers (essence et gazole), et accessoirement des produits non-routiers, marins et de chauffage. Pourraient s'ajouter à l'avenir à ces produits, du carburant avion destiné à l'approvisionnement de l'aéroport de Brest-Bretagne, aujourd'hui réalisé depuis Donges par camions, ainsi que des biocarburants. Toutefois, l'hinterland du port de Brest pour les produits pétroliers est relativement limité, couvrant essentiellement l'Ouest breton, dans les limites départementales du Finistère et pour partie, des Côtes d'Armor. En effet, les dépôts de Lorient et de celui de Vern-sur-Seiche (Groupe Total) dans la banlieue Sud de Rennes limitent la zone de chalandise brestoise. Par ailleurs, la Marine nationale, subvient à ses propres besoins en hydrocarbures, qu'elle réalise par la voie maritime.




ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

5.000 emplois, toutes activités confondues, sont rattachés au périmètre portuaire, dont un tiers sont en relation avec une activité portuaire ou maritime

1
2
3
4
5
6
11

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 11

Rue Alain Colas

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

# Travailler sur le port

Vue des locaux portuaires de la Médecine du travail, assurée par l'association Santé au Travail en Iroise (STI), en bordure de la rue Alain Colas. STI qui regroupe une centaine de collaborateurs, dont 29 médecins, compte 7.500 entreprises adhérentes et effectue dans ses différentes antennes, le suivi de près de 80.000 salariés. Son fonctionnement dépend de l'agrément quinquennal que lui délivre la Direction Régionale de la Concurrence, de la Consommation de l'emploi et du travail (DIRECCTE). Ironie de son implantation, le centre portuaire de la médecine du travail est à l'intérieur du périmètre d'exposition aux risques, tel qu'établi par le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT), approuvé début 2017, autour des installations de Stockbrest, Imporgal et Primagaz. Environ 5.000 emplois sont comptabilisés sur le port. Tous cependant ne sont pas en relation avec les activités portuaires ou maritimes, tels IPC, fournisseur de produits d'entretien, qui avec plus de 250 salariés, est l'un des plus gros employeurs identifiés au Registre du Commerce et des Sociétés. Toutefois, les effectifs mentionnés au RCS, comme rattachés à l'établissement ne sont pas nécessairement présent sur le site, ainsi qu'en témoigne IPC, qui emploie peu de personnel sur place. Le secteur de la réparation navale représente pour sa part 850 emplois environ, avec en tête, Damen Shiprepair et Navtis, comptabilisant chacun un peu plus de 170 personnes. Très présente dans le paysage portuaire, l'usine de trituration Bünge (Ex Cargill), l'est en revanche moins dans ces statistiques d'emplois, avec un effectif de 47 personnes. Le secteur du port est aussi pourvoyeur d'emplois publics (environ 670 emplois soit 12% du total) : les Douanes, la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'Agence française pour la biodiversité, l'agence Pôle emploi, la Direction interrégionale de la Mer Nord Atlantique - Manche Ouest (DIRM-NAMO), l'antenne portuaire de la Région Bretagne, etc. Enfin, si on intègre le secteur du port de plaisance du Moulin-Blanc et d'Océanopolis (secteur hors ressort direct du Schéma de référence « Brest Port 2040 »), ce sont 650 emplois supplémentaires qui doivent être localisés sur le périmètre portuaire, parmi lesquels, là encore, nombre d'emplois non portuaires, à l'instar des 250 emplois pourvus par le Centre de soins de suite et de réadaptation spécialisé en addictologie Ty Yann.




AUDIAR - Brest Bretagne - J.-L. de Chignis

**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




La compétitivité portuaire tient aussi à d'apparents détails : par exemple, la station de déballastage n'est pas autorisée à recevoir des slops dont le point éclair est inférieur à 23°C

1
2
3
4
5
6
12

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 12

Rue Jean-Charles Chevillotte

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

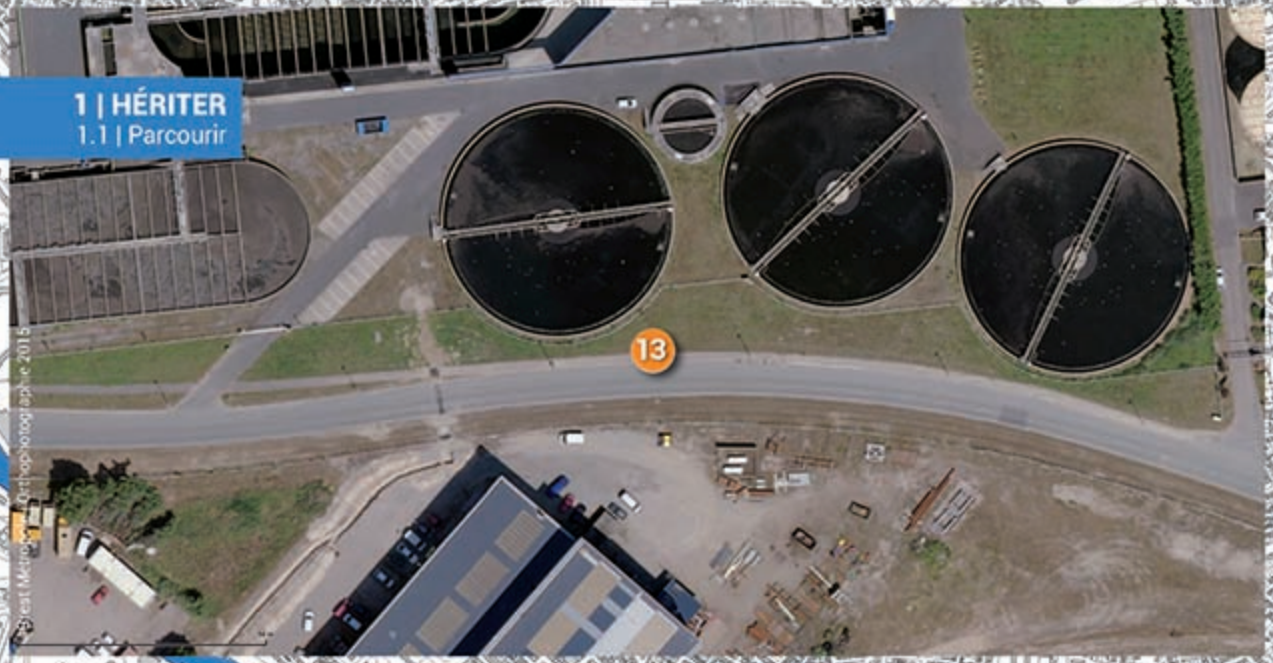
# Résidus de déballastage

Vue de la rue Jean-Charles Chevillotte, avec sur la gauche, l'arrière du grand atelier de tôlerie, implanté dans l'axe de la forme de radoub n°3 ; au centre de la photo, la station d'épuration, dite station principale, créée en 1973 et reconstruite en 2005 et sur la gauche, la clôture de la station de déballastage. Implantée sur un terrain d'une dizaine d'hectares, la « station de dégazage, déballastage et de soutage » date de 1980. C'est une installation classée de catégorie A (Établissement soumis à autorisation). L'Arrêté Préfectoral qui définit son activité, l'autorise à réceptionner des produits pétroliers dont le point éclair est supérieur à 23°C. Les slops dont le point éclair est inférieur doivent être transportés pour être traités ailleurs. En outre la station de déballastage est couverte par le périmètre « Seveso » déterminé par les entreprises voisines que sont Stockbrest, Imporgal et Primagaz. La station de déballastage a été conçue à la fin des années 1970, concomitamment à la forme de radoub n°3, dans la perspective de l'accueil des supertankers. Dotée d'installations de traitement des résidus d'hydrocarbures, elle comprenait également une lagune permettant la décantation de très grandes quantités d'eaux souillées. Avec l'évolution réglementaire, le contrôle plus strict des eaux de ballast et les obligations faites aux navires pétroliers (notamment d'incorporer des slop tanks pour le lavage de leurs citernes), les quantités d'eaux polluées autrefois destinées à la lagune ont disparu. Le bassin a été supprimé. La station de déballastage traite les résidus d'hydrocarbures des navires accueillis à Brest (suivant des quantités variables entre 300 et 1700 tonnes). Elle fonctionne avec la station d'épuration voisine, vers laquelle sont envoyées les eaux, préalablement traitées par séparation de phase.



AUDIAR-Brest-Bretagne-Ltd-de-Cignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Orthophotographie 2015

Dimensionnée pour épurer avant rejet en rade les eaux usées de 170.000 équivalents-habitants, la station d'épuration du port est la plus importante de Brest

1
2
3
4
5
6
13

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 13
Rue Jean-Charles Chevillotte

ADEUPa BREST+BRETAGNE

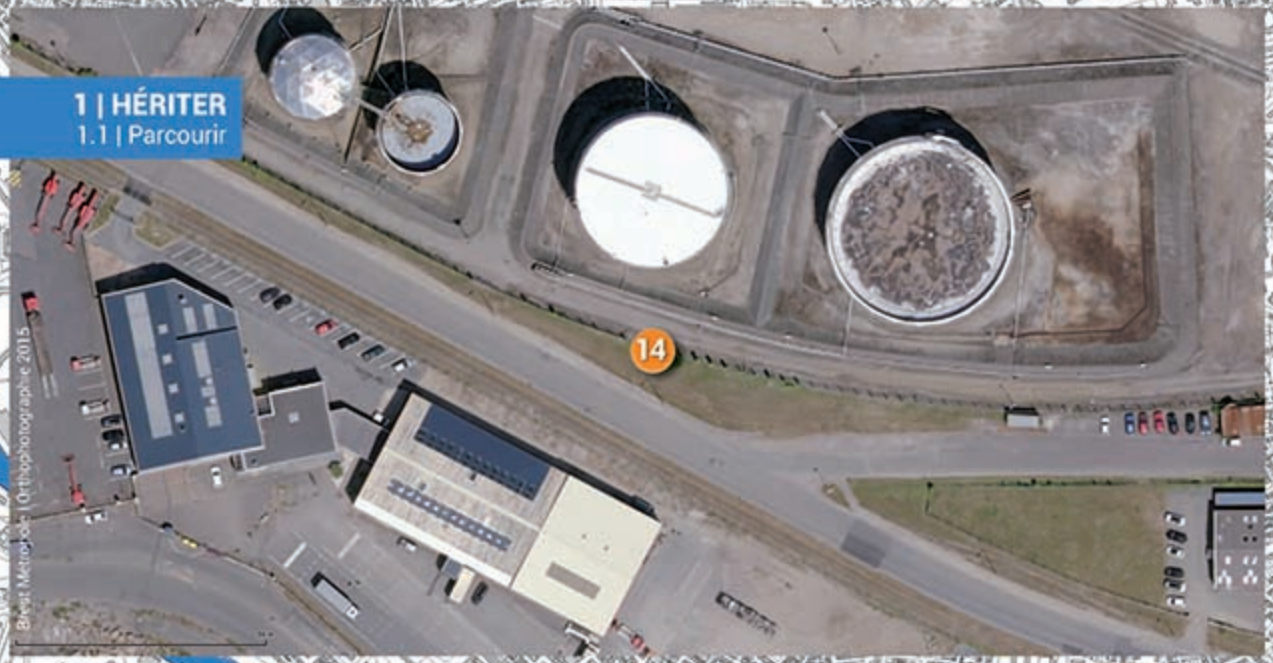
0 250 500 Mètres 1 000

# Station d'épuration principale

La station d'épuration de la zone portuaire est la plus grande des trois installations que compte la ville de Brest. Sa capacité a été doublée lors de sa reconstruction entre 2002 et 2005. Elle est aujourd'hui dimensionnée pour épurer les eaux usées de 170.000 équivalents-habitants, avec des performances d'abattement de la pollution aptes au rejet dans le milieu sensible qu'est la rade de Brest. La STEP portuaire collecte les eaux usées de la rive gauche (jusqu'à Guilers et Bohars). Elle a pris le relais de l'ancienne station d'épuration de Bellevue, autrefois implantée en bordure de Penfeld, après la fermeture de celle-ci en 2009. Les effluents entrant à l'usine sont pour l'essentiel d'origine domestique, mais comprennent également certains rejets à caractère industriels. Ces effluents peuvent en outre présenter une dilution importante du fait de l'existence de réseaux unitaires. Les eaux usées subissent une épuration physique et biologique, intégrant un traitement spécifique pour l'azote et le phosphore. Après dégrillage, dessablage et dégraissage, l'effluent fait l'objet d'une épuration biologique dans les 17.500 m³ des bassins d'aération. 5.200 tonnes de déchets par an sont ainsi traitées par les bactéries. Les matières colloïdales ou en solution sont progressivement transformées en éléments décantables jusqu'aux grands bassins clarificateurs, ici visibles en bordure de la rue Jean-Charles Chevillotte. Les quelques 230 tonnes hebdomadaires de boues obtenues à l'issue du processus sont incinérées sur le site, dans une unité de valorisation énergétique, dotée d'un four chauffé à près de 900°C. Le turbogénérateur installé en 2015 sur l'échangeur eau-fumées, produit l'énergie nécessaire à l'alimentation énergétique du four. La filière dite « d'orage » permettant la gestion des surdébits problématiques, occasionnés en période de forte pluie fait aujourd'hui l'objet d'un projet de rénovation. Certains bassins de l'ancienne infrastructure datant de 1973 avaient été conservés à cet effet, afin de limiter le nombre de déversements en tête de station. Ils peuvent toutefois s'avérer insuffisants.



**1 | HÉRITER**
**1.1 | Parcourir**




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Que signifieront à l'horizon 2040, ces bacs de produits pétroliers, dans le double contexte de lutte contre le changement climatique et de tarissement des énergies fossiles ?

1
2
3
4
5
6
14

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 14

Rue Jean-Charles Chevillotte

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

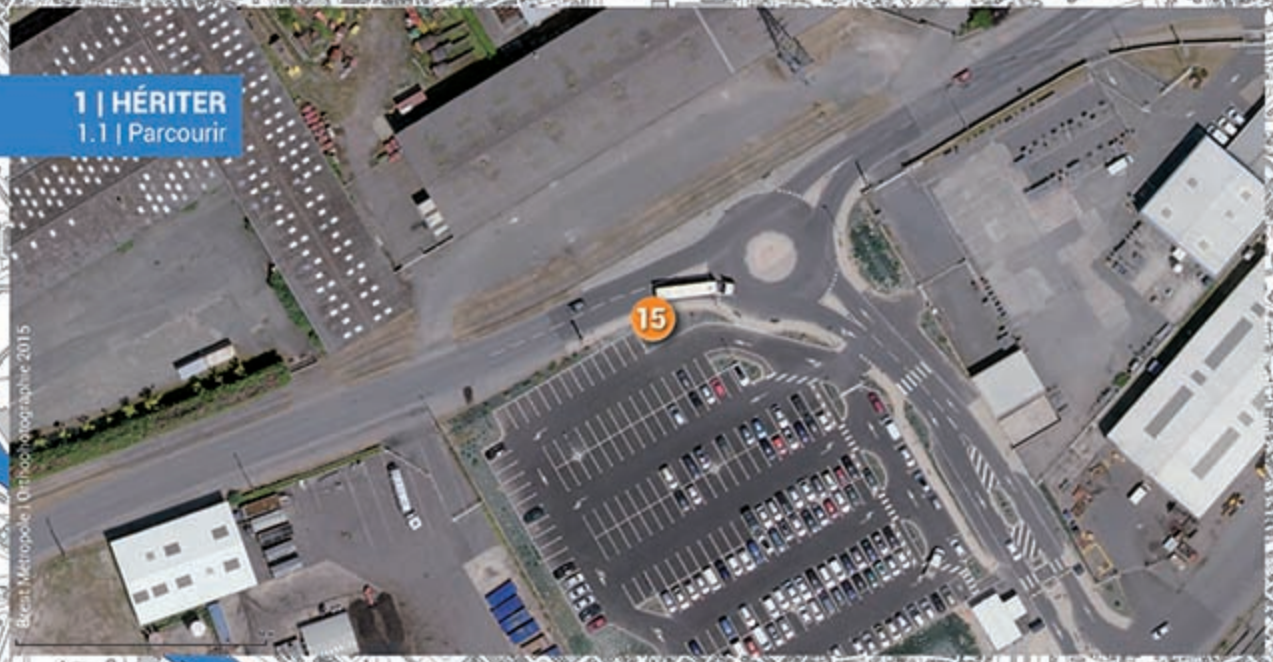
# Ancien monde

L'évolution connait parfois des accélérations et suit un cours inattendu. Que signifieront ces bacs de stockage de produits pétroliers à l'horizon 2040 (celui du schéma portuaire), dans le double contexte du délaissement des énergies fossiles qu'impose le réchauffement climatique, et de la fin annoncée des réserves exploitables ? Mais quand bien même, ces stockeurs représentent d'ores et déjà une image de l'ancien « monde moderne », centré sur l'extraction et la combustion du pétrole, il est probable qu'ils aient -en l'absence d'un changement drastique et volontariste de modèle-, encore un usage à cette échéance relativement proche d'une vingtaine d'années. À court terme, la diminution de la consommation de gazole au profit de l'essence, pourrait même en théorie, exiger des capacités de stockage supérieures en volume, eu égard au rendement inférieur de l'essence (15% de moins que le rendement énergétique du gazole). Mais cette conjecture, opportuniste du point de vue des trafics portuaires, serait en toute vraisemblance démentie à moyenne échéance, par la convergence des tendances déjà notables. Celle des avancées en matière d'économie d'énergie, qu'elles soient techniques, comportementales, d'ordre réglementaire, etc. ; celle de l'évolution des mentalités au regard de l'automobile (progrès de la valeur d'usage au détriment de la propriété, auto partagée) ; celle de la mutation technique (véhicules à propulsion hybride ou électrique). En tout état de cause, à l'horizon 2040, ces installations n'en paraîtront que plus anachroniques.



ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Cugnac

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

La crise de la volaille bretonne, confrontée à l'hyperconcurrence mondiale sur le marché des produits à faible valeur ajoutée, pourrait avoir d'importantes répercussions sur l'activité portuaire de Brest

1
2
3
4
5
6
15

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 5 - ZONE INDUSTRIELLE | PRISE DE VUE 15

Rue du Tritschler

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# L'influent poulet

Vue de l'ancien hangar du groupe Doux rue du Tritschler. Doit-on parler de la volaille surgelée au passé sur le port de Brest ? Lourdement fragilisée face à la concurrence de pays producteurs de volailles bas de gamme à coûts moindres (le Brésil en particulier), la filière de la volaille bretonne n'en finit pas de connaître de graves difficultés, après la disparition des subsides européens qui la maintenaient à flot. Au-delà des conséquences que signifierait une incapacité de cette activité à se réorienter pour la filière agro-alimentaire elle-même, l'éventualité de son échec définitif aurait des effets systémiques pour le port de Brest. D'une part, parce que l'un de ses principaux trafics concerne la production d'aliments pour la nutrition animale, dont la réduction des débouchés à court terme remettrait en cause le modèle économique (déjà abandonné en 2016 par Cargill après pourtant, d'importants investissements réalisés pour doubler la capacité de production de l'usine aujourd'hui exploitée par Bünge). D'autre part, parce que la présence des trois principaux armateurs que sont MSC, CMA-CGM et Maersk Line est historiquement liée au marché que représentait l'exportation de volailles congelées, qu'il soit effectivement conclu avec Doux, ou potentiellement à prendre. Repreneur de l'activité « saucisses de poulet » de Tilly-Sabco en 2017, le néerlandais Wegdam Food Link, n'est pas parvenu à redresser la situation de l'usine de Guerlesquin, confrontée à l'hyper-concurrence des pays d'Europe de l'Est, de l'Ukraine ou de la Turquie. L'ancienne activité principale du site de Guerlesquin, l'abattage de poulets, qui avait employé jusqu'à 800 personnes dans les années 1970-1980, avait déjà été jugée non compétitive au regard de nouveaux pays producteurs à coûts nettement inférieurs. Après quatre dépôts de bilan chez Tilly-Sabco et la recherche d'un nouveau repreneur, c'est son concurrent, le Groupe Doux, qui a connu la liquidation judiciaire, son actionnaire majoritaire, la coopérative française Terrena, ayant décidé de ne plus financer les pertes de sa filiale. Doux comme Tilly-Sabco, spécialisés dans l'expédition en Afrique et au Moyen-Orient de produits à faible valeur ajoutée, ont longtemps bénéficié du dispositif européen dit des restitutions, subventions à l'exportation, qui tant qu'elles existaient, leur permettaient de faire face à une concurrence internationale féroce. Désireuse d'éviter la disparition pure et simple de la filière volaille bretonne, la Région Bretagne s'est impliquée directement dans les négociations en vue de son sauvetage, tant au niveau de l'élevage lui-même, que de l'outil industriel. Celles-ci ont abouti à l'acceptation de l'offre conjointe de reprise, proposée par le saoudien Al Munajem et le groupe français spécialiste de la volaille LDC.



ADEUPa Brest-Bretagne | J.-L. de Cignia


1 | HÉRITER
1.1 | Parcourir
CEFORTECH
ADEUPa Benoît Berthelot

# BILAN DE PARCOURS | SECTEUR 5 "ZONE INDUSTRIELLE"

## Principaux questionnements rencontrés au fil de l'itinéraire

*Bien entendu, certaines interrogations posées au fil du parcours des quatre premiers « secteurs » s'appliquent ici aussi, au premier rang desquelles, celle des transitions environnementales et du passage d'un « port moderne du XXè siècle » à un « port responsable du XXIè siècle ».*
*D'autres questions déjà rencontrées sur les précédents secteurs se posent ici également, telles que : la clarification des divers régimes d'occupation spatiale du port ; l'amélioration de la desserte par les transports en commun des espaces portuaires ; la gestion des flux automobiles qui transitent par le port, entrée de ville majeure pour Brest ; la réhabilitation du ferroviaire dans l'acheminement des marchandises et la pérennité des installations ferrées dont dispose la plateforme portuaire ; le soin et la mise en valeur la falaise naturelle ; etc.*
*Autant de questions développées à l'issue des précédents parcours (Cf. leurs bilans respectifs).*
*En outre, le parcours du secteur 5 « Zone industrielle » interpelle en particulier sur les sujets suivants :*

**PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES.** Comment intégrer dans l'évolution des espaces portuaires le PPRT approuvé en 2017 ?

**SÉLECTION DES ACTIVITÉS.** Comment favoriser des usages en relation avec le port et éviter sur les franges de la plateforme portuaire, l'assimilation des espaces à une zone d'activités ordinaire, et leur banalisation ?

**AVITAILLEMENT GNL.** Comment tirer parti du contexte de l'OMI 2020* pour positionner Brest, à court terme, sur l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) des navires ? Le GNL est la principale réponse adoptée par les armateurs dans la perspective de l'OMI 2020 (plus de 200 bateaux dans le monde circuleront au GNL en 2019).

* abaissement de la norme d'émissions d'oxydes de soufre provenant de la propulsion des navires à 0.5% et 0.1% dans les zones SECA (Sulfur Emission Control Area) de la Manche, de la mer du Nord et de la Baltique).

**PRODUITS PÉTROLIERS.** La question des produits pétroliers se décline en trois niveaux d'interrogation lesquels correspondent à différentes échéances temporelles :
1/Quelles marges de progression pour le trafic des produits pétroliers, compte tenu dans ce domaine, des LIMITES DE L'HINTERLAND brestois, déterminées par les dépôts d'hydrocarbures de Vern-sur-Seiche et de Lorient, et au-delà de l'éventualité d'approvisionner l'aéroport de Guipavas en Jet A-1 (kérosène), par le port plutôt que par camions depuis Donges, ainsi qu'actuellement (soit 15.000m³ par an) ?

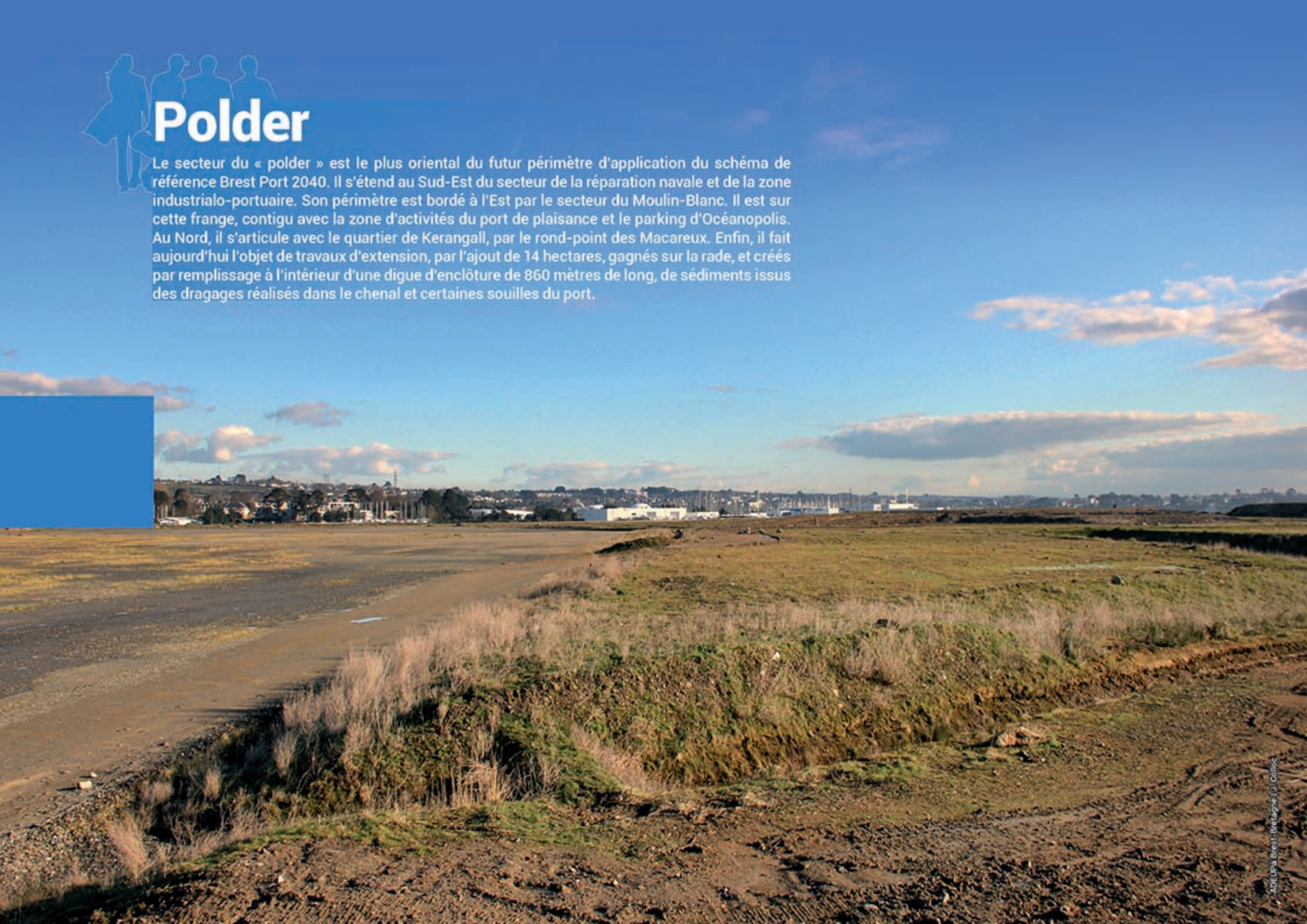
2/Au-delà des évolutions marginales de trafics, prévisibles à court terme (au détriment du gasoil ou en faveur de l'essence), comment anticiper sur le long terme la DIMINUTION DU TRAFIC des produits pétroliers (liée à la sobriété accrue des moteurs, à la fiscalité carbone, à l'électrification des véhicules, etc.), déjà caractérisé par une tendance à la baisse, mais qui représente encore en volume, le deuxième trafic du port, après les matières premières pour l'alimentation animale ?

3/Quelle attitude adopter de manière générale, à l'égard des produits pétroliers dans le contexte de la TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, et de la lutte contre le réchauffement/ dérèglement climatique ? Le développement volontariste des énergies marines renouvelables sur le polder voisin, associé à l'implantation géographique avantageuse et à la polyvalence portuaires, ne militent-t-ils pas en faveur d'un positionnement clairement affiché de la place portuaire brestoise, dans le champ des énergies nouvelles et renouvelables, notamment celui de l'hydrogène (structuration d'une chaîne logistique complète, intégrant la production de l'hydrogène par les ÉMR, le transport, le stockage et le soutage) ?

**QUALITÉ DES ESPACES.** Comment poursuivre les aménagements qualitatifs amorcés sur les espaces publics aux abords des voies de desserte (Monjaret-de-Kerjegu et Alain Colas en particulier) ?

# Polder

Le secteur du « polder » est le plus oriental du futur périmètre d'application du schéma de référence Brest Port 2040. Il s'étend au Sud-Est du secteur de la réparation navale et de la zone industrialo-portuaire. Son périmètre est bordé à l'Est par le secteur du Moulin-Blanc. Il est sur cette frange, contigu avec la zone d'activités du port de plaisance et le parking d'Océanopolis. Au Nord, il s'articule avec le quartier de Kerangall, par le rond-point des Macareux. Enfin, il fait aujourd'hui l'objet de travaux d'extension, par l'ajout de 14 hectares, gagnés sur la rade, et créés par remplissage à l'intérieur d'une digue d'enclôture de 860 mètres de long, de sédiments issus des dragages réalisés dans le chenal et certaines souilles du port.



# 6

# Polder



6

# Quarante ans plus tard

Le polder* 124 a été aménagé il y a une quarantaine d'années, en 1976-1977, en lien avec les déblais de sédiments nécessités par les travaux de création de la forme de radoub n°3. Le site représente une superficie d'une quarantaine d'hectares. Il fait partie intégrante de la concession du Syndicat Mixte Brest Iroise (SMBI) qui couvre une surface totale de 52,7 hectares. C'est cet espace qui fait aujourd'hui l'objet d'aménagements et d'une extension, en vue de l'accueil à court terme, d'un premier cycle industriel, dédié au développement des énergies marines renouvelables (éolien flottant, éolien posé, hydrolien). Aucune affectation n'étant attribuée à l'origine au polder 124, le terre-plein s'est consolidé naturellement, dans l'attente d'une programmation industrialo-portuaire, et d'éventuelles opérations de stabilisation géotechnique et de drainage préalables à la mise en place de celle-ci. En outre, le classement « seveso » des sites de stockage de produits pétroliers et de gaz voisins, intervenu ultérieurement, ne fut pas de nature à encourager l'aménagement du terre-plein, les périmètres de risques afférents, débordant initialement sur l'emprise du polder, jusqu'à ce que des mesures soient prises pour réduire l'étendue de la zone de risques (confinements).

* [ Parler de « polder » est impropre dans le cas brestois, le polder étant par définition une vaste étendue endiguée et asséchée, conquise sur la mer, sur les marais littoraux ou sur des lacs, et située à une cote inférieure au niveau maximal du plan d'eau. En l'occurrence, il s'agit plus rigoureusement à Brest de terre-pleins, la poldérisation étant préférentiellement associée par exemple, aux Pays-Bas, ainsi que l'indique très directement l'étymologie du nom. ]

Brest Métropole | T. Joyeux

SECTEUR 6 **POLDER**

# le parcours

itinéraire parcouru et localisation des points de vues




## Nota sur les secteurs

Le découpage de l'espace portuaire ici respecté, en six secteurs principaux, aux limites plus ou moins franches et aux spécialisations fonctionnelles diversement affirmées, est celui communément admis, et les désignations des secteurs, celles usuellement employées. Il ne préjuge pas des contours d'autres périmètres ou d'une sectorisation différente que pourrait révéler la phase subséquente de diagnostic ; pas plus qu'il ne préfigure une éventuelle partition du schéma final.

0 50 100 200 300 400 500 Mètres

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2018

Homologue oriental du port de plaisance du Château, le secteur du Moulin-Blanc constitue à l'opposé des premiers bassins historiques, l'autre versant portuaire à caractère urbain de Brest

1
2
3
4
5
6
01

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 01

Rond-point des Macareux

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Moulin-Blanc-les-pins

Vue du rond-point des Macareux, à l'extrémité de la rue Alain Colas, à partir duquel est desservi le secteur du Moulin-Blanc, autour notamment d'Océanopolis et de la zone d'activités du port de plaisance. Pendant oriental du port de plaisance du Château, le secteur du Moulin-Blanc constitue à l'opposé des premiers bassins « historiques », l'autre versant portuaire urbain brestois, où le public peut également, librement accéder au rivage. À partir de ce giratoire, la fonction portuaire commerciale et industrielle cède la place à la fonction plaisance, ainsi qu'à d'autres usages, à la fois domestiques et publics. L'ambiance change. Elle s'adoucie avec le concours notamment, de la végétation qui réapparaît alors qu'elle est quasiment absente des espaces portuaires voisins. À l'Est de la zone industrialo-portuaire, ce secteur de Kerangall/ Kerbriant et d'Océanopolis, forme un vaste triangle composite d'environ 57 hectares. Bloqué contre le faisceau à 2x2 voies de la pénétrante Sud (RD165), doublée de la voie SNCF Paris-Brest, il ouvre sur l'anse du Moulin-Blanc par les pontons en peigne de la « Marina du Moulin-Blanc ». Voisinent ici aux côtés du centre de culture scientifique et technique de la mer qu'est Océanopolis, une grande diversité de fonctions urbaines, y compris résidentielle, parmi lesquelles une représentation significative d'acteurs du nautisme, mais pas uniquement. En témoigne, bien visible sur ce point de vue, à l'arrière des grands pins, le centre de soins de suite et de rééducation-réadaptation fonctionnelle Ty Yann. Ce centre est l'un des établissements de la Fondation Ildys qui prend en charge des patients porteurs de maladies graves, de séquelles d'accidents, ou de maladies chroniques, et intervient spécifiquement en traumatologie, cancérologie et soins palliatifs pour adultes. Outre les soins de suite, Ildys œuvre dans la prise en charge du handicap, de la dépendance et de la protection de l'enfance. Ainsi, une maison d'enfants à caractère social, habilitée par le Conseil départemental et la Protection Judiciaire de la Jeunesse, complète les installations de Kerangall. Elle accueille 52 mineurs et jeunes majeurs. Avec 250 emplois, le centre Ty Yann est l'un des gros pourvoyeurs d'emplois localisé, sinon sur le port, à proximité immédiate de celui-ci.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Double et complémentaire,
la stratégie portuaire régionale
s'intéresse à la fois à l'amélioration
de l'accessibilité nautique du port et
à l'orientation de l'outil industriel au
bénéfice du développement durable

1
2
3
4
5
6
02

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 02
Rue des Sternes

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000




# 220 millions d'investissements

À Brest, au-delà du développement de l'offre logistique, au bénéfice du transport multimodal (développement du transport conteneurisé), la stratégie portuaire régionale poursuit un double objectif. Elle vise à la fois, l'amélioration de l'accessibilité du port pour permettre l'accueil de navires plus importants (approfondissement des accès pour les navires de commerce à la cote -9,40 CM), et l'extension de superficie du domaine portuaire, grâce à la création d'un nouveau terre-plein (consolidation du polder existant de 36 hectares et création d'une extension de 14 hectares). En jeu derrière ce second objectif, l'hébergement de nouvelles activités industrielles, liées en particulier aux énergies marines renouvelables (éolien posé ou flottant, hydrolien, etc.).

Ainsi sur la période 2015-2020, 220 millions d'euros d'investissements sont programmés à Brest par la Région Bretagne, répartis entre travaux de dragage, de consolidation du polder 124, d'extension du terre-plein et de création d'infrastructures. Au titre de ces infrastructures, il s'agit de réaliser : un quai dédié aux énergies marines renouvelables (170 mètres de long par 40 de large, doté d'une charge admissible de 15 t/m²), attenant à une plate-forme de manutention de 1,3 hectares ; un « quai sablier » de 100 x 40 mètres en remplacement de l'actuel appontement sablier ; un « quai en mer » de 210 mètres de long sur 40 de large avec une portance permettant l'accueil et l'armement de deux éoliennes flottantes en simultané.

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Implanté au voisinage immédiat du port, « Océanopolis » centre de culture scientifique consacré au monde de la mer, cultive depuis son origine sa capacité d'attraction, par agrandissements successifs

1
2
3
4
5
6
03

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 03
Rue des Cormorans

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

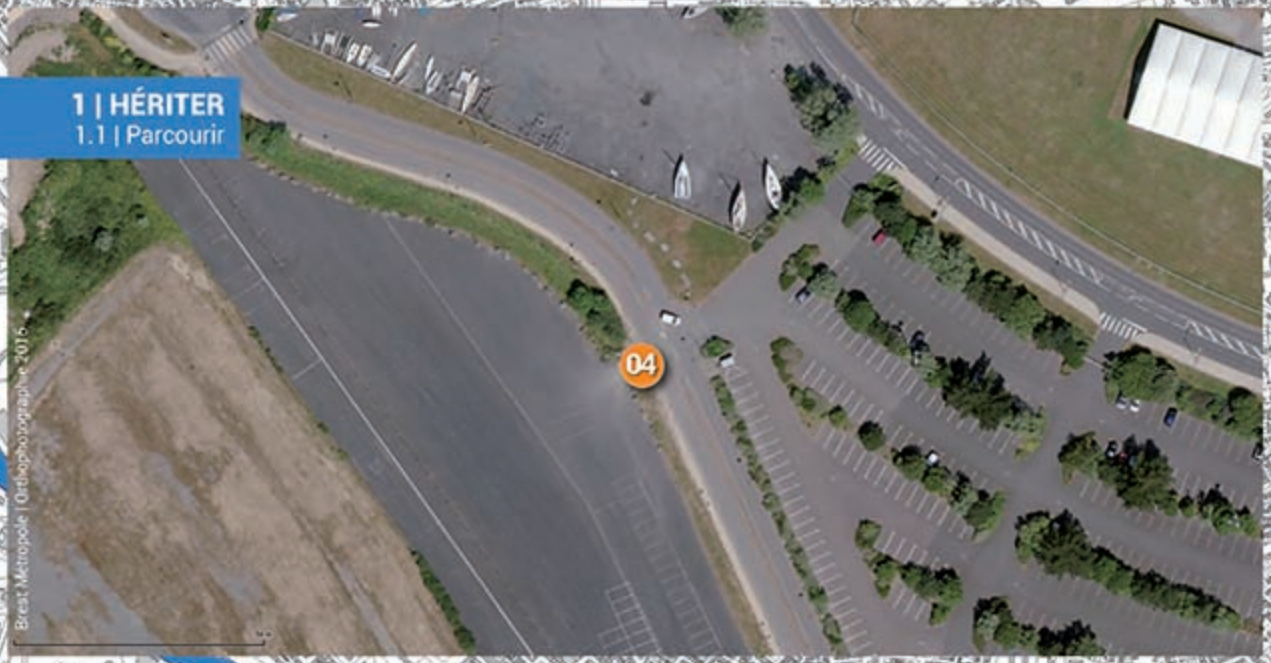



# Océanopolis, science d'attraction

Vue d'Océanopolis depuis la rue des Cormorans. Océanopolis, attracteur majeur de l'Ouest breton, est le pivot du quartier Moulin-Blanc, l'autre moitié du rivage portuaire brestois à caractère urbain, sur la frange orientale du port (le secteur du Moulin-Blanc équilibre dans ce statut portuaire urbain, le port du château et les premiers bassins à l'Ouest). Implanté sur une assiette foncière de cinq hectares, au voisinage immédiat de la zone portuaire industrielle et du polder, l'ensemble immobilier se trouve juste à l'extérieur du périmètre d'application du futur schéma de référence. Drainant à lui chaque année des centaines de milliers de visiteurs, l'équipement, propriété de Brest métropole et géré par la société d'économie mixte Brest'aim, bénéficie du label de Centre de culture scientifique, technique et industrielle (CCSTI). En quelques chiffres : depuis son inauguration en 1990, le grand vaisseau blanc a ouvert ses portes à plus de dix millions de personnes, dont un million de scolaires qui ont pu contempler les quelques 77 aquariums (d'une contenance de cinquante à un million de litres d'eau de mer), répartis sur 9.000m² d'espaces de visite (presque autant d'espaces techniques). 150 équivalents temps plein sont nécessaires pour assurer le fonctionnement du site à l'année. Et, pour conclure cette évocation numérique, ce sont près de 700 phoques qui ont été accueillis dans son centre de soins. Car Océanopolis n'est pas un aquarium comme les autres. Ainsi que le résumait Eric Hussenot, biologiste marin, l'un de ses créateurs (avec Jean-Paul Alayse, océanographe et spécialiste en aquariologie), lors de l'inauguration du centre en 1990 : « Nous n'avons pas cherché uniquement le spectaculaire, mais ce que nous avons voulu, c'est allier la rigueur et l'émotion, pour présenter au public le monde de la mer ». Océanopolis, c'est donc d'abord et aussi, des liens nombreux avec les chercheurs de tous horizons, français et étrangers, qui font de Brest une plateforme des sciences et techniques de la mer, unique en Europe (Ifremer, CEDRE, Université de Bretagne occidentale, Institut Polaire Paul-Émile Victor, Institut Européen de la Mer, Parc naturel marin d'Iroise, Agence Nationale des Aires Marines Protégées, Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, etc.). Conçu dans les années 1980, par l'architecte Jacques Rougerie, spécialiste des projets architecturaux en relation avec le milieu marin, Océanopolis a été considérablement agrandi en 2000, accueillant deux nouveaux pavillons thématiques, polaire et tropical. Toujours soucieux d'entretenir sa capacité d'attraction et son succès populaire, l'équipement fait régulièrement l'objet de travaux complémentaires et d'amélioration (75 millions d'euros d'investissements cumulés depuis sa création). Néanmoins et suivant le phénomène habituel, sa fréquentation a tendance à s'éroder au fil des ans (à Boulogne-sur-Mer, Nausicaa vient de consacrer 100 millions d'euros à son extension). Océanopolis dispose sur sa frange Sud, d'un parking paysagé au contact avec le polder et la zone d'activité du port de plaisance. Gros consommateur d'eau de mer destinée à l'alimentation permanente de ses aquariums, la prise d'eau du centre permet de pomper 160 m³ d'eau à l'heure dans la rade, laquelle est filtrée, réchauffée ou refroidie pour s'adapter à toutes les espèces hébergées. Située à l'extrémité du polder, près de la bouée rouge du Moulin-Blanc, cette prise d'eau a dû être déplacée dans le cadre du projet d'extension du polder dédié aux énergies marines renouvelables.

AREP, Brest-Port-Image / J.-C. Planchet

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Unique en son genre, le CEDRE est un organisme original, tant en termes de statut, de missions déléguées, qu'en ce qui concerne les installations techniques qu'il met en œuvre

1
2
3
4
5
6
04

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 04
Rue des Sternes

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

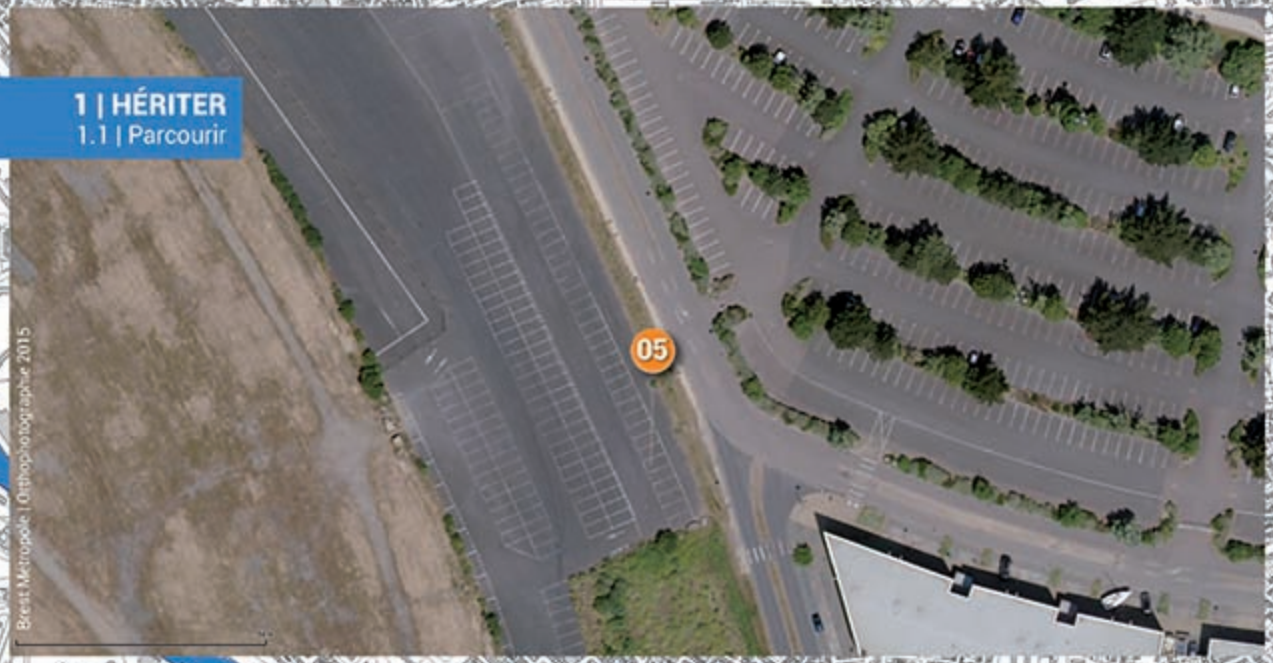


# CEDRE, lutte anti-pollution

Au n°715 de la rue Alain Colas, les installations du CEDRE, le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (ici à droite sur la photo), sont assez peu visibles depuis la rue, partiellement masquées par le mouvement de terrain derrière lequel se développent la plage artificielle et le bassin d'eau de mer destinés aux expérimentations en vraie grandeur. Ces installations de recherche et de préparation à la lutte anti-pollution, s'inscrivent à l'intérieur d'un triangle presque parfait d'une surface de trois hectares, à l'articulation entre la zone industrialo-portuaire, le polder, et à proximité immédiate du rond-point des Macareux, lequel marque l'entrée dans le secteur du Moulin-Blanc. Créé en 1979, consécutivement à la catastrophe de l'Amoco Cadiz qui, le 16 mars 1978 avait entraîné le déversement de 227.000 tonnes de pétrole brut sur les côtes Nord bretonnes [après celles du Torrey Canyon en 1967, de l'Olympic Bravery et du Boelhen en 1976], le CEDRE est un organisme original et unique en son genre, tant en termes de statut, de missions déléguées, qu'en ce qui concerne les installations techniques mises en œuvre. Doté d'un effectif d'une cinquantaine de personnes, ce centre constitue un exemple pour de nombreux pays, confrontés aux problématiques de pollutions des eaux et désireux de structures similaires. À ce titre, l'équipe brestoise accueille régulièrement des délégations étrangères, telles récemment, celles du gouvernement turc ou de l'administration norvégienne. Ses activités se partagent entre recherche, préparation à la lutte anti-pollution et réponse aux sollicitations (102 en 2016, dont 45 relatives à des situations accidentelles, telle la dérive du Modern Express dans le golfe de Gascogne ou les naufrages des Maersk Shipper et Searcher au large de l'île de Sein). Dans le domaine de la recherche, les travaux du CEDRE portent sur les hydrocarbures (étude du comportement d'un bitume en cas de déversement accidentel, ou l'évaluation de l'efficacité d'agents favorisant la biodégradation d'un pétrole, par exemple) ; ils s'intéressent également aux produits chimiques (évaluation de différents capteurs optiques et radar destinés à la détection et à la catégorisation de produits chimiques, par exemple). Les travaux du CEDRE portent également sur les micros plastiques et le devenir dans l'écosystème marin des déchets de plastiques produits par l'homme (suivi des dégradations biotiques et abiotiques des déchets ; génération de micro et nano-plastiques). Ils touchent par ailleurs à la biologie (conséquences sur les poissons d'une exposition à ces micro-plastiques ou à un nuage de pétrole dispersé dans la colonne d'eau par exemple). Au-delà du traitement des pollutions accidentelles, le CEDRE a quelques beaux challenges devant lui, compte-tenu de l'expansion préoccupante des « trash isles » (ou gyres de plastiques), qui prospèrent aujourd'hui dans les océans, et dont la superficie serait équivalente à celle de la France.

AUDIAR - Brest Iroise Image - Ville de Brest

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




La poldérisation est une conséquence indirecte du draguage du chenal et des souilles, nécessitée par l'adaptation des accès nautiques à l'augmentation constante de la taille des navires

1
2
3
4
5
6
05

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 05
Rue des Sternes

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

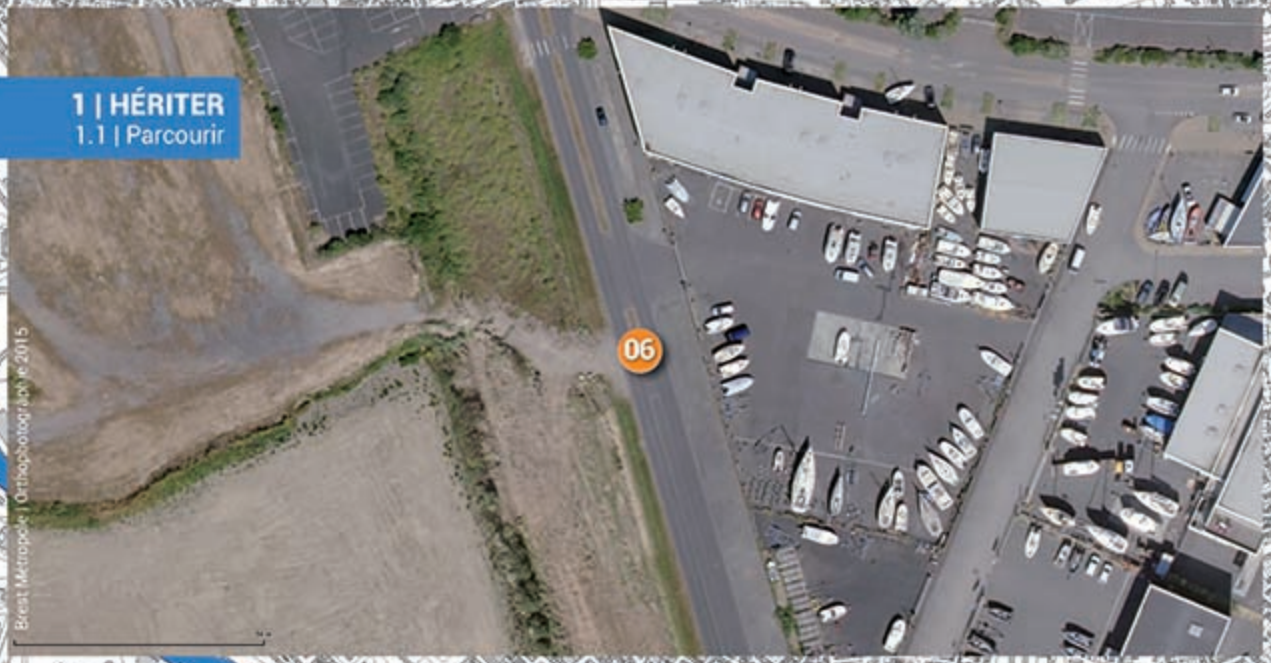
# Poldériser pour draguer

Avec l'augmentation de la taille des navires, le port de Brest doit adapter ses accès nautiques, s'il souhaite pouvoir continuer d'accueillir parmi les plus gros d'entre eux. En effet, il est fréquent que les porte-conteneurs actuels, affichent en sortie du port, un tirant d'eau de l'ordre de 10,40 mètres, tandis que des vraquiers de type « panamax » arrivent eux, avec un chargement de matières premières animales à destination de l'usine de trituration, en présentant un tirant d'eau de 12,70 mètres. Or, toutes les pleines mers de l'année n'offrent pas ces conditions, qui selon la taille des navires exigent donc de tenir rigoureusement compte des fenêtres favorables, au risque sinon de devoir attendre une marée plus importante, et de se voir appliquer des surestaries (pénalités de transport). Une façon de tenir compte de ces contraintes est de limiter la charge des navires desservant le port de Brest sur certains créneaux. Il en résulte pour Brest un handicap en termes de compétitivité au regard d'autres ports. La levée des contraintes d'accessibilité au chenal maritime est donc d'importance stratégique, pour les filières économiques bretonnes utilisatrice du port brestois. Cependant, les dragages obéissent à des contraintes environnementales strictes et sont encadrés par des procédures réglementaires. Ce sont également des opérations coûteuses qu'il convient de concevoir en termes de coûts d'investissement/apports de compétitivité. À Brest, 1.250.000 m$^3$ de sédiments doivent être extraits et traités lors des opérations de dragages. L'observation de l'ensemble de ces critères, a désigné l'option de la « poldérisation » et la recherche d'équilibre entre déblais et remblais, comme une réponse pertinente. Le programme de travaux prévoit en 2017, le drainage et le terrassement du polder existant (polder 124), constitué pour sa part, par apport de sédiments portuaires en 1980. Outre les travaux de dépollution et de voiries et réseaux divers (électricité, eau potable, assainissement, gestion des eaux pluviales), il s'agit d'assurer la stabilisation du sol de ce site, qui sera potentiellement soumis à des surcharges importantes (un massif de fondation d'éolienne, pèse jusqu'à 800 tonnes pièce). L'année 2017 est également celle de l'engagement du chantier de la digue d'enclôture du nouveau polder de 14 hectares et du futur quai dédié aux énergies marines renouvelables et conçu pour accueillir des colis très lourds. Une fois reliés, la digue d'enclôture et le quai, constitueront le casier dans lequel seront déversés les sédiments marins issus des dragages du chenal d'accès et des souilles des quais du port de commerce.



ADEUPa Brest-Bretagne | J.-de Crignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Bien que relativement concentrée sur la zone d'activités du port de plaisance, l'implantation des acteurs du nautisme se diffuse cependant sur l'ensemble du port

1
2
3
4
5
6
06

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 06
Rue des Albatros

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000



# Activités à voile ou à moteur

Vue de la frange de la zone d'activités du port de plaisance depuis la rue des albatros, en bordure immédiate du polder (au premier plan le site Rolland Sistership). Fabricant de voile, spécialiste de mécanique marine, shipchandler, concessionnaire de bateaux, etc., le port de Brest compte de nombreux acteurs au service de la navigation, qu'elle soit à voile ou à moteur, qu'ils soient destinés aux professionnels ou orientés vers les loisirs (Berra Marine Services, Brest Nautic, Incidence sails, Jet Marine, Ker Vrest Komposite, Navi Ouest, Mecamar, Rolland Sistership, Seimi-Berthelot, Yucca Voiles, etc. et sans mentionner les chantiers et acteurs diversifiés de la réparation navale, évoqués par ailleurs). La création de la zone d'activités du port de plaisance du Moulin-Blanc a permis de rassembler quelques-uns de ces acteurs autour de ce haut lieu du nautisme brestois, mêlant aux abords de la station nautique de Brest métropole, plaisance de tous types, compétition, voile légère ou sports de glisse. Cependant, l'implantation des acteurs du nautisme demeure relativement diffuse sur le port, depuis la zone PME-PMI à l'Ouest, en passant par la zone industrialo-portuaire et ici, sur la zone d'activités du port de plaisance. En outre, depuis la création du port de plaisance du Château, à l'Ouest des premiers bassins, la plaisance a gagné à Brest un pôle secondaire. Aujourd'hui, c'est au Château que préférentiellement se manifeste la course au large, et qu'accessoirement, celle-ci s'incarne au travers de la promenade des records qui lui est dédiée sur le quai Eric Tabarly. Cette course au large, aujourd'hui devenue activité économique à part entière en Bretagne, s'appuie sur un tissu diffus d'entreprises spécialisées, installées comme on le voit ici, sur le port de Brest, ou ailleurs sur le littoral breton, dans ce que d'aucuns désignent la « sailing valley », une filière qui rassemble 160 entreprises et emploie plus de 1.500 personnes (architectes navals, bureaux d'études, chantiers de construction, fabricants de voiles, équipes de maintenance et les teams, dont une douzaine d'entre elles sont désormais installés à Lorient la Base). Par ailleurs, le fonctionnement de la plaisance, désormais répartie à Brest sur deux sites distants de cinq kilomètres, pose régulièrement la question de la liaison de l'un à l'autre.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Remarquable stade nautique pour les plaisanciers, régatiers et adeptes des sports de glisse, la rade de Brest est aussi une base d'entraînement idéale pour la compétition

1
2
3
4
5
6
07

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 07
Rue des Pétrels

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Toutes voiles dehors

Vue de la cale de mise à l'eau du Pôle France de la Fédération française de voile, au Nord du polder (dont on distingue à l'arrière-plan sur la droite le merlon de terre). Très bien équipées, les infrastructures du port de plaisance du Moulin-Blanc disposent de trois autres cales de mise à l'eau en plus de celle-ci. Remarquable stade nautique pour les plaisanciers et régatiers, la rade de Brest l'est aussi pour les adeptes des sports de glisse, développés depuis les années 1980, autour notamment de la base de vitesse. À l'occasion, les 180 km² du plan d'eau protégé de la rade constituent également une base d'entraînement idéale en vue de courses prestigieuses, tel qu'en 2016 pour Franck Cammas et son équipage sur AC45 en vue de l'America's Cup. L'immense voile rigide du catamaran propulsait alors l'engin volant, hissé sur ses foils au-dessus de la surface des flots. Enfin, des générations d'écoliers y font leurs premiers pas sur l'eau, dans les centres nautiques, lesquels proposent une dizaine d'activités pour tous publics, en même temps qu'ils dispensent aux écoliers, une éducation au milieu maritime, tout au long de l'année. On le voit, aux côtés des activités portuaires commerciales, industrielles ou militaires, le plan d'eau de la rade offre une diversité d'espaces, propices à toutes sortes de navigations, depuis le concept de Stade nautique jusqu'au principe de l'itinérance découverte de port en port, dont le Grand Prix de l'École Navale ou « la Semaine du petit cabotage » sont exemplaires. Et toutes ces fonctions sont représentées ici, au Moulin-Blanc.

ADEUPa Brest-Bretagne | J.-G. Cliquet




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Brest Métropole | Orthophotographie 2015

Premier port de plaisance de Bretagne, totalisant 2200 anneaux, Brest accueille également l'un des centres d'excellence du Pôle France de Voile qui prépare les champions de demain

1
2
3
4
5
6
08

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 08

Rue des Fulmars

ADEUPa BREST+BRETAGNE

0 250 500 1 000 Mètres

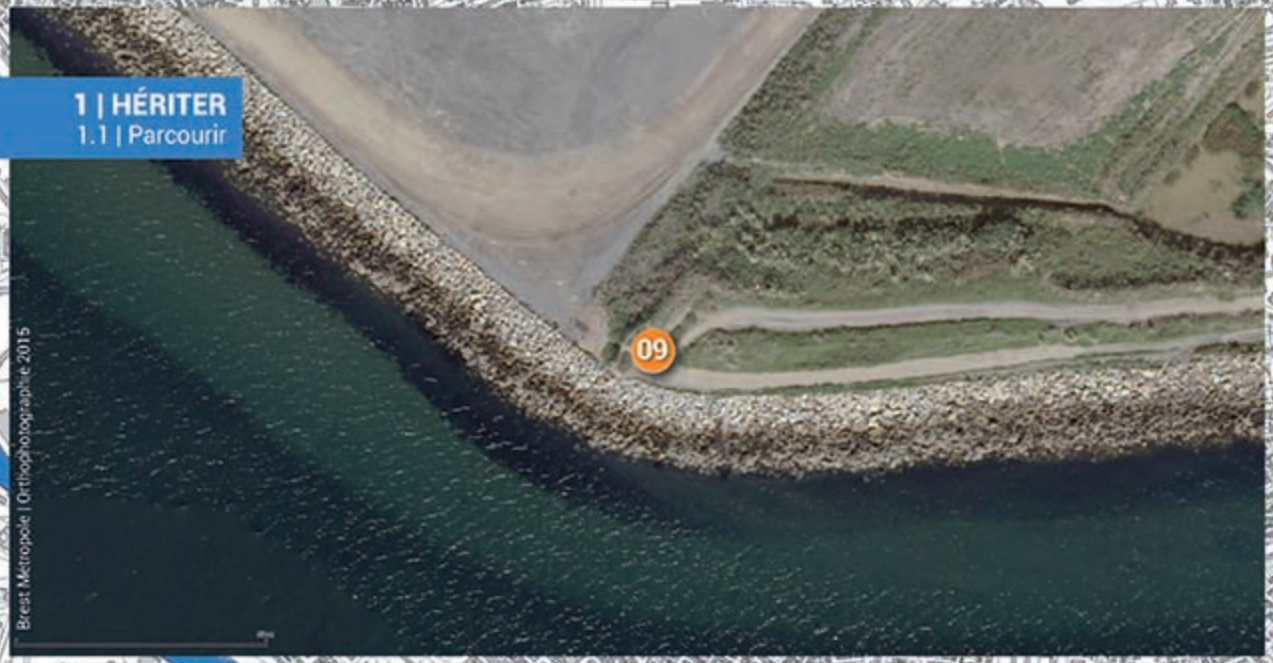
# 2200 anneaux + 5 olympiques

Vue de la promenade du Moulin-Blanc en rivage de rade, et du parking de la zone d'activités du port de plaisance, au contact immédiat du polder (au premier plan, la sculpture d'acier monumentale « Mémoires », dédiée aux victimes de l'esclavage, œuvre de Marc Morvan sur une idée de Max Relouzat). Au second plan, le grand volume blanc est celui du bâtiment « l'Adonnante », consacré aux sports nautiques de compétition et à la préparation des futurs champions. Cet ensemble immobilier accueille depuis 2011 le Pôle France brestois de la Fédération française de voile, composé du Centre d'excellence national (24 athlètes de haut niveau en voile olympique), du Centre d'excellence régional et du Centre labellisé d'entraînement de canoë kayak. Les bateaux ici utilisés sont ceux du programme des Jeux Olympiques, notamment les Laser Radial et Standard, 470, 49er et 49er FX, RSX, et autres Nacra 17. Centre d'excellence du nautisme de haut niveau, comptant une quinzaine de clubs fédéraux en voile, aviron, plongée surf et kayak, Brest organise depuis plus de quarante ans, de nombreuses compétitions prestigieuses de voile, des championnats du monde, d'Europe et de France, ainsi que nombre de rencontres sportives et nautiques (Course de l'Edhec, Grand prix de l'École navale, Tour de France à la voile, Solitaire du Figaro, Brest Classic Week, etc.). Rompue à l'accueil de compétitions nautiques, Brest ne manquait donc pas d'atouts parmi les six villes dans la course pour l'accueil des épreuves maritimes olympiques, lors des jeux de la XXXIIIè olympiade, à l'été 2024. Lorient, Hyères, Le Havre, La Rochelle et Marseille, qui l'a finalement emporté, étaient candidates aux côtés de Paris, elle-même en lutte face à Hambourg, Boston ou Rome. Parmi les arguments brestois, sa rade, vaste plan d'eau fermé, permettant la navigation par tous les temps, réputé pour la pratique de la voile légère avec ses effets de côtes et ses courants puissants, et surtout, offrant de multiples points de vue exceptionnels, pour suivre les régates. L'un d'entre eux était prévu ici, sur le polder, avec la création d'un promontoire d'observation, à l'instar de la grande butte herbeuse de Weymouth, lors des Jeux de 2012. Mais face à la Cité du Ponant, la concurrence était rude, tant il est vrai que le sceau « Ville olympique » est une marque de reconnaissance indélébile et qu'il constitue bien après les épreuves, un précieux sésame, dont saura sans doute tirer parti la Cité phocéenne. Enfin, on distingue à l'arrière-plan de cette prise de vue, le faisceau dense de mâts des voiliers du port de plaisance du Moulin-Blanc. Suivant l'essor du nautisme, au cours des quarante dernières années, la flotte de voiliers présents en rade de Brest a fortement progressé (on comptait un millier d'unités en 1977, plus de 6.000 sont recensées aujourd'hui). Ainsi, le port de Brest est aujourd'hui le premier site de plaisance de Bretagne avec un total de 2200 anneaux pour les seuls ports du Château et du Moulin-Blanc.



ADEUPa Brest Bretagne | J. Collet

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Les projets d'installations de sites de production d'énergie marine renouvelable et les décisions de développements industriels liées souffrent de l'instabilité qui entoure les tarifs de rachat de l'électricité

1
2
3
4
5
6
09

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 09
Polder

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Du flottement dans l'air

Prise de vue au cœur du futur polder brestois dédié aux énergies marines renouvelables. À quels industriels bénéficiera finalement ce site ? Annonces et remises en cause, la valse-hésitation qui caractérise les projets d'installations de fermes d'ÉMR en France, pèse sur les décisions d'implantations des industriels potentiels ; et le retard hexagonal croît pendant que les filières se structurent, dans les pays européens voisins, pour satisfaire les besoins de projets qui s'y concrétisent plus vite. Le Royaume-Uni, l'Allemagne, les Pays-Bas et le Danemark concentrent aujourd'hui plus de 90% du marché des éoliennes en mer, tandis qu'il n'y a pas encore de parcs éoliens marins en activité côté français. Pourtant, la France bénéficie du meilleur « gisement » après le Royaume-Uni. Le port de Brest devrait néanmoins contribuer lors d'un premier cycle industriel aux projets respectivement portés par Ailes Marines, Eolfi et Sabella. En ce qui concerne Ailes marines, il s'agit du projet de création du parc éolien en mer de la Baie de Saint-Brieuc (62 machines posées de 8MW de puissance unitaire). Lauréate en avril 2012, Ailes Marines, société détenue à 70% par Iberdrola et 30% par Avel Vor, est en charge du développement, de la construction, de l'installation et de l'exploitation du parc. L'éolienne elle-même sera fabriquée dans le port du Havre (turbine D8 de 8 MW produite par Siemens-Gamesa). En revanche, la construction de la sous-station électrique et des fondations jacket, est prévue à Brest, seul port breton apte à recevoir une aire de fabrication et de stockage pour ces éléments, tant en termes de capacité que d'accessibilité. En ce qui concerne Eolfi, il s'agit du projet de ferme pilote de Groix & Belle-Île (4 éoliennes flottantes de 6MW de puissance unitaire). Lauréate en juillet 2016, Eolfi est à la tête d'un consortium entre la Caisse des Dépôts, Meridiam et le chinois CGN EE. Le projet repose sur un partenariat avec General Electric (fourniture des éoliennes Haliade 150), Naval Energies et Vinci Construction (production des flotteurs) et Valemo (conduite et maintenance des installations). Les nacelles des éoliennes doivent être construites dans l'usine General Electric de Saint-Nazaire ; les mâts et les pales proviendront de l'usine de Cherbourg (laquelle devrait approvisionner également le site du Raz Blanchard au large du Cotentin). Les flotteurs seront construits et assemblés sur le port de Brest, où doit être également réalisée l'intégration de l'ensemble avant remorquage vers le site d'implantation. En ce qui concerne la PME quimpéroise Sabella enfin, il s'agit en premier lieu, du projet d'implantation d'hydroliennes dans le Passage du Fromveur, entre l'île d'Ouessant et l'archipel de Molène. Lauréate en 2010 de l'appel à manifestation d'intérêt « Démonstrateurs Énergies Marines Renouvelables », Sabella y a testé avec succès son prototype d'hydrolienne D10 d'une puissance de 1MW, entre novembre 2015 et février 2016, période durant laquelle la machine a produit de l'ordre de 70MW. Désormais associé à Akuo Energy, premier producteur indépendant français d'énergie renouvelable, après le retrait de son partenaire initial Eole Génération (filiale d'Engie Ex GDF-Suez), Sabella produirait l'ensemble de ses machines sur le polder brestois, de même que les embases destinées à leurs implantions européennes. Pour le projet Eussabella d'Ouessant, il s'agirait d'installer de 20 à 30 hydroliennes. La procédure serait lancée courant 2019. À plus long terme, Sabella entend passer à l'industrialisation de machines délivrant davantage de puissance, et développer des fermes hydroliennes commerciales, ailleurs en France et dans le monde (aux Philippines notamment où trois hydroliennes D20 devraient être implantées en 2019-2020, au large de l'île de Capul, dans le détroit de San Bernardino).



**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Composant omniprésent, indispensable à toutes sortes de fabrications, le sable est désormais extrait des fonds marins, notamment dans les gisements au large de la Charente Maritime

1
2
3
4
5
6
10

Un état des lieux chemin faisant

PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 10

Polder

ADEUPa BREST • BRETAGNE

0 250 500 Mètres 1 000

# Exploitation du sable

Vue du site Lafarge Granulats à la frange Nord-Ouest du polder. Dans l'Ouest de la France, Lafarge Granulats dispose de sites à Nantes, Lorient et Brest. Le dépôt de Brest a été réaménagé en 2010, dans le cadre du projet de polder dédié aux énergies marines renouvelables, afin de dégager un terre-plein en arrière du futur quai. Ce dépôt est approvisionné au moyen d'un appontement sablier, les déchargements étant réalisés par voie hydraulique. La provenance est majoritairement issue de l'estuaire ligérien. Le tonnage annuel moyen est de 250.000 tonnes, avec une tendance orientée à la baisse, liée au ralentissement du marché de la construction. L'hinterland portuaire brestois correspond au Finistère Nord. Omniprésent dans notre quotidien, le sable est la troisième ressource la plus utilisée sur la planète, après l'air et l'eau. Quinze milliards de tonnes de sable seraient consommées par an à travers la planète. Ainsi, on trouverait sa présence jusque dans 200 usages quotidiens. L'une de ses utilisations les plus connues est la fabrication du verre. La production du béton en est également très consommatrice. Les granulats étant la principale matière première de ce matériau de construction (composé de 2/3 de sable pour 1/3 de ciment), et désormais prépondérant à l'échelle planétaire dans la filière du bâtiment.

La construction des routes fait également abondamment appel à ce matériau, de même que les process de filtration de l'eau, ou la fabrication des microprocesseurs, aujourd'hui omniprésents jusque dans les smartphones. Source de dioxyde de silicium, on trouvera encore trace du sable dans le vin, le papier, le dentifrice, etc. Ressource non renouvelable, le sable fut d'abord extrait de carrières, puis des rivières, puis, avec l'épuisement progressif de ces gisements, directement du fond de la mer, où là aussi, la pression sur le milieu s'intensifie à mesure que la raréfaction de la ressource survient. En témoigne dans la région, la polémique autour de l'autorisation d'exploitation de la dune de sable sous-marine de la baie de Lannion. Une concession a été accordée pour une durée de 15 ans à la Compagnie armoricaine de navigation. La CAN entend commercialiser ce sable coquillier marin, comme désacidifiant pour les terres agricoles. L'interdiction en 2013, d'utilisation du maërl (écosystème marin constitué d'une accumulation d'algues calcaires rouges) pour amender les sols trop acides, a en effet désigné le sable coquillier comme solution alternative potentielle. Mais comme souvent, la dimension économique de cette autre utilisation du sable a également son revers écologique.



ADEUPa Brest-Bretagne | J.-L. de Cignis

**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir




Brest Métropole | Orthophotographie 2015

La filière brestoise du recyclage témoigne d'un développement constant, potentiellement significatif pour l'activité portuaire, plus encore si on considère la spécialité « déconstruction navale »

1
2
3
4
5
6
11

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 11
Rue Jean-Charles Chevillotte

ADEUPa
BREST • BRETAGNE

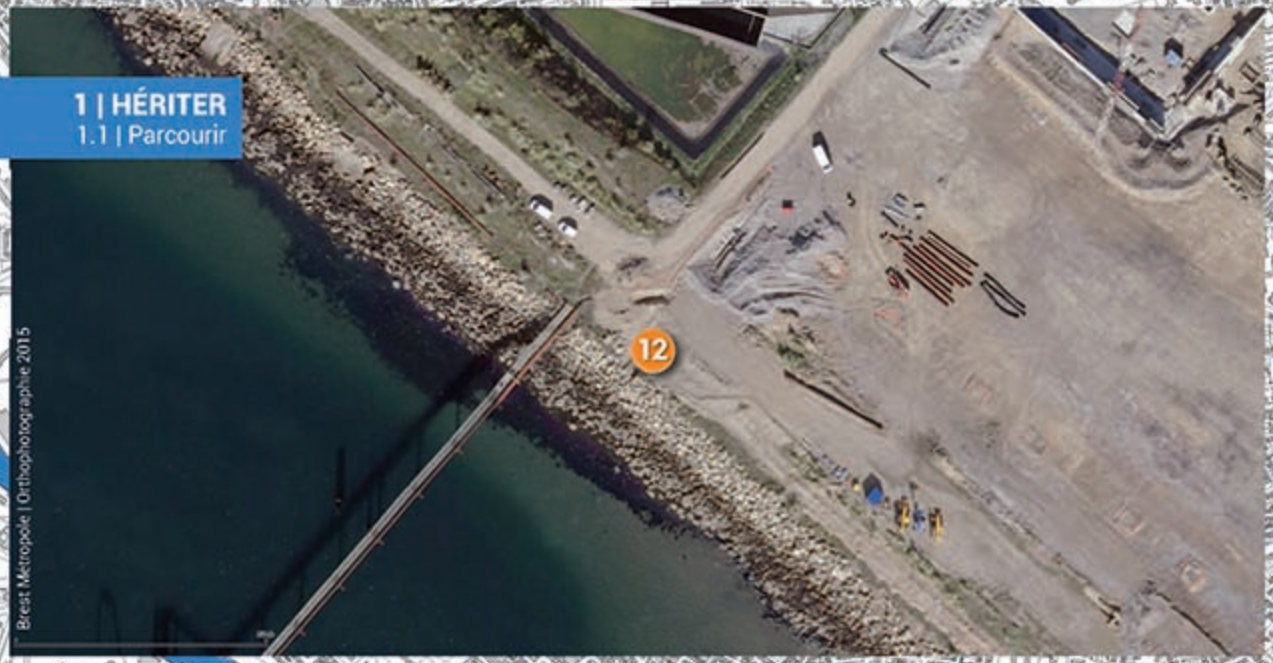
0 250 500 Mètres 1 000

# Collecter, recycler, exporter

Vue du site Guyot Environnement qui récupère et valorise par broyage des déchets métalliques, notamment des véhicules hors d'usage (VHU), qu'elle destine à l'exportation, vers l'Espagne, le Portugal, ou le Maroc. Cette unité de production est équipée d'un broyeur de déchets métalliques d'une capacité de 800 tonnes par jour et de deux broyeurs pour le bois. Sur le port de Brest, Guyot Environnement est également implanté sur le site de l'ancienne friche SOFERTI, entre la RD165 et la rue Montjaret de Kerjégu (Cf. Secteur 5 - Zone industrialo-portuaire). Elle y a son siège et loue une partie des locaux à d'autres sociétés (SDMO, Clear Channel). L'entreprise collecte principalement des métaux ferreux et non ferreux sur l'Ouest breton (axe Lorient / Saint-Brieuc), au travers d'un réseau de douze agences, d'une flotte de camions et d'un parc de bennes de collecte. Elle intervient également dans d'autres domaines de recyclage (bois, verre, déchets non dangereux, combustible solide de récupération). Guyot Environnement fut utilisatrice du transport ferroviaire, mais s'en est détournée au profit de la route, en raison de son fonctionnement en flux tendus, peu compatible avec les sillons SNCF. Elle exporte au rythme d'un navire de 4.000 tonnes de port en lourd hebdomadaire, pour un volume global en 2016 de 126.000 tonnes. En outre, elle expérimente l'importation par voie maritime de véhicules hors d'usage (expérience en 2017 avec un navire de 2.500 VHU en provenance d'Angleterre). Le développement de l'entreprise s'effectue dans un marché de la ferraille globalement orienté à la baisse en France, au profit des pays d'Europe du Sud et du Maghreb, et un contexte de concurrence accrue des filières de récupération, avec une tendance à la concentration des acteurs, par conséquent de l'offre portuaire. Autre acteur de la filière recyclage sur la place portuaire brestoise, l'entreprise les Recycleurs bretons intervient à la fois dans la collecte et la gestion de déchets ; la valorisation de la matière première secondaire ; l'achat et le négoce de métaux ; ainsi que la déconstruction industrielle et navale (au travers pour cette dernière, de sa filiale Navaleo). Elle s'appuie sur six sites de collecte et de valorisation de déchets, implantés schématiquement à l'Ouest de l'axe Caudan (56) / Tréguier (22). Elle exporte, principalement par voie maritime, entre 20 et 30.000 tonnes de métaux ferreux et non ferreux par an. Navaleo est l'un des trois acteurs français de la déconstruction de navires (avec Veolia à Bordeaux-Bassens et Gardet & de Bézenac au Havre). Pour les besoins de son activité, Navaleo dispose d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) sur le quai 5ème Est, et utilise la forme de radoub n°1. La déconstruction de navires de la Marine Nationale constitue une opportunité de développement de son activité. Globalement les acteurs brestois de la filière recyclage témoignent d'une forte volonté de développement, potentiellement impactante sur le port. Des conflits d'usages autour du partage de la forme de radoub n°1 et de la proximité des postes ferraille et produits pétroliers ou gaziers, implantés sur le même quai, sont à traiter.



AD2UPa Brest - Bretagne | J. de Crignis




**1 | HÉRITER**
1.1 | Parcourir

Avec 3.500 kilomètres de côtes et trois façades maritimes, la France bénéficie de conditions favorables au développement des énergies marines renouvelables

1
2
3
4
5
6
12

Un état des lieux chemin faisant
PARCOURS DU SECTEUR 6 - POLDER | PRISE DE VUE 12
Appontement sabliers

ADEUPa BREST • BRETAGNE

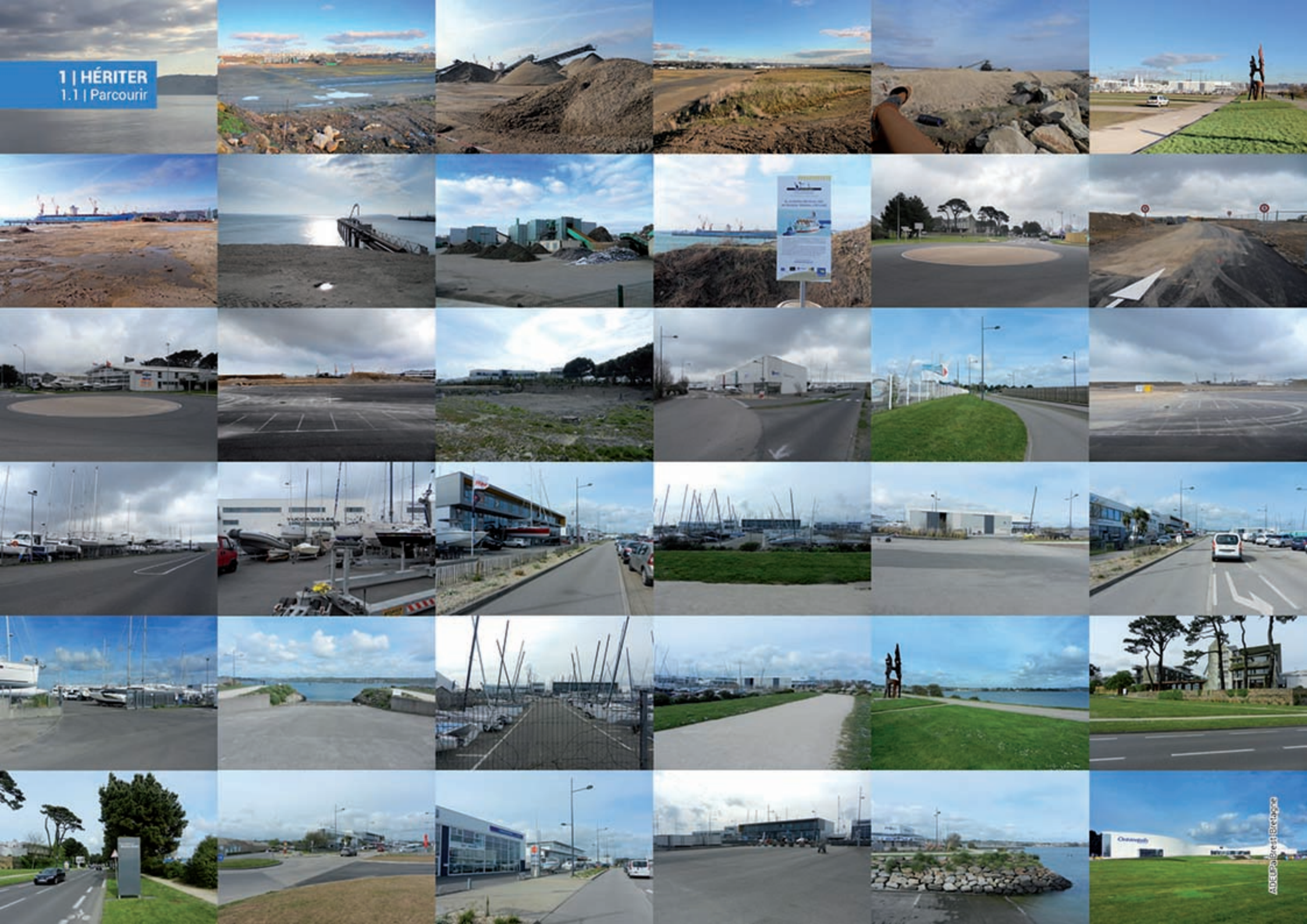
0 250 500 Mètres 1 000

# Nouveau cap énergétique

Vue de la rade de Brest et du goulet (à l'arrière-plan de la prise de vue sur la droite), au droit du futur quai destiné aux énergies marines renouvelables. L'épuisement programmé des sources conventionnelles d'énergies au niveau mondial (pétrole, gaz, charbon, etc.) et le réchauffement climatique, conduisent de concert, au-delà de l'objectif premier d'une optimisation des consommations d'énergie, à l'adoption de nouvelles modalités de production énergétiques. Près de 80% des consommations énergétiques mondiales (destinées aux transports, aux industries, au chauffage) provient en effet des énergies fossiles. Or, selon l'Agence Internationale de l'Énergie, l'épuisement des réserves de pétrole sera effectif à l'horizon 2050, tandis qu'en toutes probabilités, celles de gaz seront intégralement consommées en 2070, etc. Parallèlement, il est aujourd'hui démontré que le réchauffement climatique lié à l'augmentation des gaz à effet de serre, émis notamment par la combustion des énergies fossiles, risque d'engendrer une suite d'effets à caractère exponentiel, d'autant plus difficile à contredire que la réaction sera tardive. Le rapport de la Banque Mondiale de novembre 2012 indiquait déjà qu'en l'absence de politique énergétique volontariste, la température de surface du globe allait continuer de croître, augmentant de 1,8 à 4,0°C d'ici à 2100. La spécificité énergétique française, caractérisée par le recours massif au nucléaire (en 2015, la production électrique nationale a été à 76,3% d'origine nucléaire), ne l'exonère pas d'une réorientation de sa politique en la matière. L'échéance finale de l'uranium, source non renouvelable, est d'ores et déjà connue, tandis que le coût réel global de l'énergie nucléaire intégrant la gestion des déchets n'a pour l'heure, pas été pris en compte (sans envisager celui catastrophique de l'accident).

En France, la consommation électrique augmente davantage que celle des autres énergies et les cinq pics historiques de consommation relevés par Réseau de Transport d'Electricité (RTE), ont été enregistrés au cours des dernières années. Accroître la part de production électrique à partir d'énergies renouvelables permettrait donc à la fois de diversifier davantage les sources d'approvisionnement énergétique, de renforcer l'indépendance de la France et de contribuer à l'impérieuse nécessité d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre. En 2016, 1400 parcs éoliens terrestres installés sur le territoire ont produit 4,5% de la consommation nationale. Paradoxalement, il n'y a pas encore de parcs éoliens en mer en activité en France, laquelle bénéficie pourtant du meilleur « gisement » après le Royaume-Uni, avec 3.500 kilomètres de côtes et trois façades maritimes plutôt favorables pour l'installation de parcs éoliens en mer.

AOUPS Brest-Bretagne | J. de Crignis


1 | HÉRITER
1.1 | Parcourir
AD Eurl Pierre Bretagne

# BILAN DE PARCOURS | **SECTEUR 6 "POLDER"**

## Principaux questionnements rencontrés au fil de l'itinéraire (1/2)

*Bien entendu, certaines interrogations posées au fil du parcours des cinq premiers « secteurs » s'appliquent ici aussi, au premier rang desquelles la question de la valorisation de l'implantation géographique avantageuse de la place portuaire brestoise, du point de vue maritime. Cela concerne les projets d'énergies marines renouvelables, y compris leur exploitation portuaire directe au profit du transport maritime (avitaillement des navires en hydrogène ou en électricité à partir d'une pile à combustible, etc.).*

*D'autres questions déjà rencontrées sur les précédents secteurs se posent ici également, telles que : l'articulation et les éventuelles synergies entre la réparation navale et les prochaines activités liées aux énergies marines renouvelables ; les conflits d'usages de certains quais et leurs abords, en particulier l'appontement sablier et les futures activités liées aux ÉMR, ou encore le QR5 (cohabitation entre grande réparation navale, postes pétroliers, gazier et ferraille) ; la réhabilitation du ferroviaire dans l'acheminement des marchandises et la pérennité des installations ferrées dont dispose la plateforme portuaire (jusqu'aux franges du polder) ; la carence de liaison entre les deux pôles portuaires urbains, que sont le secteur des premiers bassins et celui du Moulin-Blanc, et la fonction port de plaisance qui y déploie ses deux entités ; la satisfaction du désir public d'accès au rivage, contrarié par la clôture progressive des espaces au contact de l'eau, peu à peu réservés aux seuls professionnels ; etc.*
*Autant de questions développées à l'issue des précédents parcours (Cf. leurs bilans respectifs).*

*En outre, le parcours du secteur 6 « Polder » interpelle en particulier sur les sujets suivants :*

**PORT DE SERVICE ÉMR.** Quelles modalités pour instituer Brest en tant que port de service pour de petites unités de maintenance des sites de production d'énergie marine renouvelable ?

**ACTEURS DES ÉMR.** Quels candidats en lien avec les énergies marines renouvelables, utilisateurs potentiels des nouvelles infrastructures performantes en cours de réalisation sur le polder, et en extension de celui-ci ? Comment sortir du relatif manque de visibilité actuel, dans le contexte de surcroît défavorable, de l'amendement sur le prix de rachat de l'électricité d'origine marine (amendement au projet de loi « État au service d'une société de confiance ») ?

**PÉRENNISATION INDUSTRIELLE.** Se pose ici, au-delà de l'amorce des activités ÉMR, la question de la pérennisation de la filière :

Quelles perspectives d'activités à MOYEN / LONG TERMES pour le polder ÉMR, au-delà du premier cycle industriel pressenti (construction potentielle des 62 jackets d'éoliennes et de la sous-station, destinés au champ de la baie de Saint-Brieuc ; montage des flotteurs destinés aux 4 éoliennes flottantes de Groix / Belle-Île, ou encore, implantation de 20 à 30 hydroliennes dans le passage du Fromveur) ?

Quel serait le SECOND CYCLE INDUSTRIEL, en supposant d'une part, la concrétisation des débouchés immédiats d'ores et déjà connus ; d'autre part, l'accord des calendriers entre besoins des industriels et mise en service des infrastructures ?

Quel POSITIONNEMENT assurer à Brest, dans une logique de complémentarité, au regard d'autres ports également investis sur les marchés des énergies marines renouvelables (Cherbourg, Le Havre, Saint-Nazaire) ?

En dépit des coûts de remorquage sur site, comment se prémunir du risque de CONCURRENCE de pays low cost, à l'instar de ce qu'on observe avec la réparation navale (la construction des flotteurs procède de techniques de charpente métallique relativement courantes) ?

./...



Préfiguration 3D du polder dédié aux énergies marines renouvelables

Préfiguration du polder dédié aux EMR | Région Bretagne - Virtualys

# BILAN DE PARCOURS | SECTEUR 6 "POLDER"

## Principaux questionnements rencontrés au fil de l'itinéraire (2/2)

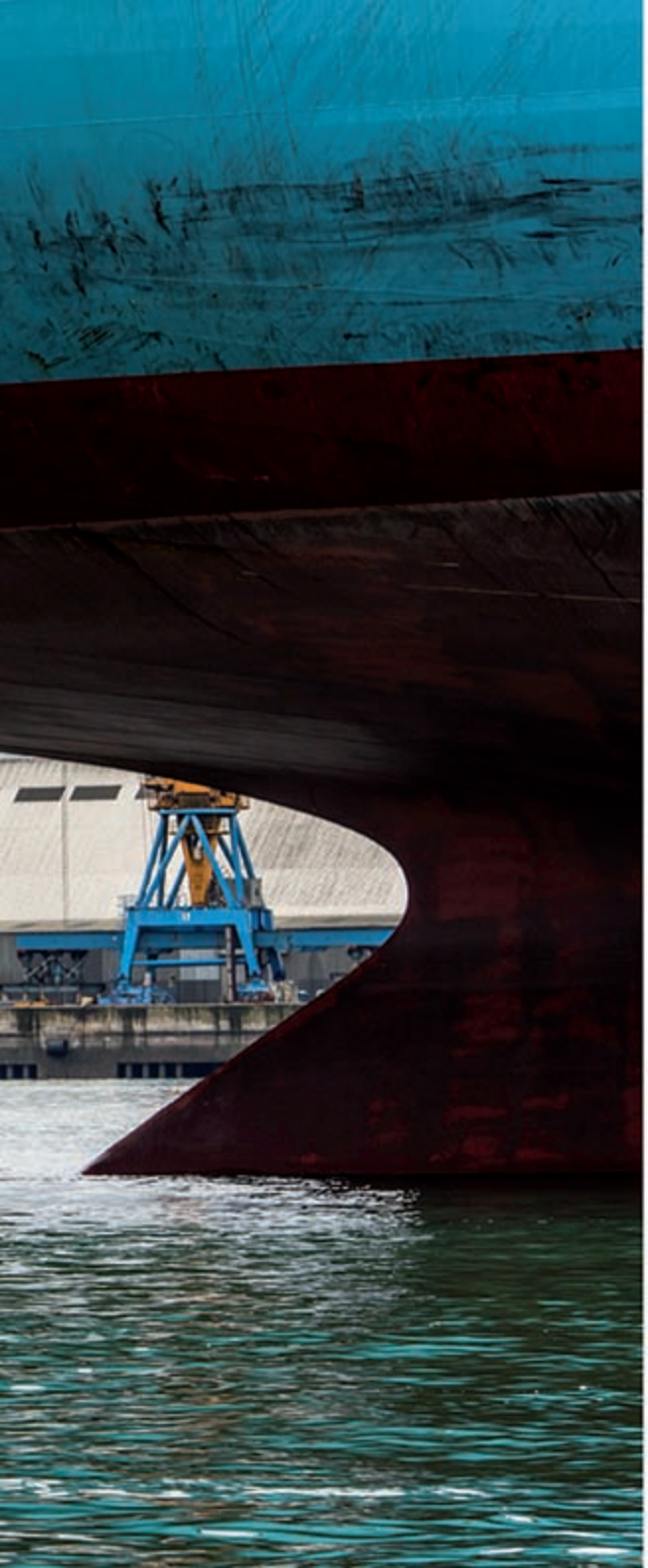
**SYNERGIE ÉMR / COMPÉTENCE CÂBLES.** Comment se saisir des projets d'énergies marines renouvelables comme levier de développement d'une compétence locale : la pose et l'entretien / réparation de câbles sous-marins à vocation de télécommunication et de transport d'énergie (telle qu'incarnée par le navire câblier Pierre-de-Fermat) ? Quelles modalités pour favoriser les synergies potentielles entre les activités actuelles d'Orange Marine et le développement des ÉMR ?

**INTERFACE POLDER / MOULIN-BLANC.** Comment traiter l'interface et la transition entre les activités industrielles hébergées sur le polder et celles voisines de la zone d'activité du port de plaisance et d'Océanopolis, y compris dans la satisfaction du désir public d'accès au rivage ?

**ÉMR ET PAYSAGE.** Comment anticiper et valoriser l'impact potentiellement significatif sur le paysage, des activités liées aux ÉMR (la nacelle seule des machines culmine à plus de 100 mètres), étant entendu d'une part, le caractère essentiel du port pour le paysage brestois ; compte tenu d'autre part de son site de rade en bordure de laquelle il est particulièrement bien en vue ?
De quelles façons se saisir de cette nouvelle donne industrielle pour contribuer à la valorisation nocturne, par ailleurs nécessaire, du paysage portuaire ? Comment à la nuit tombée, les éclairages portuaires et industriels, de fait fortement exposés par la géographie du site, peuvent dûment contribuer à composer cet autre visage caractéristique de l'identité brestoise ?



Brest métropole | M. Le Gall



# Le port en questions

BILAN DE PARCOURS | SYNTHÈSE GÉNÉRALE DES QUESTIONS RENCONTRÉES AU FIL DE L'ITINÉRAIRE


Grand Large

# BILAN DE PARCOURS | LE PORT EN QUESTIONS

## Synthèse générale des questions rencontrées au fil de l'itinéraire

Au seuil de la cité qui l'encadre, Brest est un port en ville.
Offert à toutes les marines, Brest est un port polyvalent.
En perpétuelle mutation, Brest est un port renouvelable.

# Un port en ville

### L'âme des lieux : un capital à préserver

Pourquoi aime-t-on « le port » et le quartier des premiers bassins ?
Que vient-on y chercher?
Au-delà des fonctions portuaires présentes, incarnées par la diversité des navires qui se partagent les quais et bassins, à quoi tiennent la spécificité, voire le génie des lieux ?

### Brest et son port : une relation à cultiver

Comment poursuivre la construction de la relation ville-port qui, dans le cas brestois d'une création ex-nihilo du port de commerce, ne procède pas de l'intégration historique classique, mais d'une adjonction en dehors de la ville ?
Comment s'assurer de ce que cette relation ville-port relève de l'intégration réciproquement bien comprise, au bénéfice mutuel des deux parties ?
En quoi et suivant quelles modalités le port est-il le plus utile au Cœur de métropole ?

### Portuaire : la vocation prioritaire

Comment concilier au mieux l'évolution urbaine contemporaine du secteur des premiers bassins et leur vocation portuaire diversifiée (navires de sécurité et de services, liaisons insulaires, flottille de pêche, plaisance, course au large, bateaux du patrimoine, chantier de charpente navale, etc.) ?
Où et à quelles conditions, permettre l'implantation de programmes sans rapport avec l'activité portuaire ?

### Desserte(s) : LA question plurielle

Comment pleinement prendre en compte au titre des enjeux de desserte par les transports, les multiples dimensions d'interface du port de Brest : entre la terre et la mer, le continent et les îles, les rives de la rade (transrade), la périphérie et le centre-ville (porte d'entrée pour la ville), mais aussi entre plusieurs quartiers de la ville ?

## Espaces publics : clarifications nécessaires

Comment mieux traiter les espaces publics et parvenir à un partage équitable des surfaces, entre terre-pleins portuaires, circulations, stationnement, promenade, etc. ?
Quels aménagements apporter à la rue de l'Elorn et à la voie portuaire inachevée qui la double ?
Quel traitement qualitatif accorder de façon générale, aux aménagements de la voie portuaire, particulièrement, la longue section des rues de Kiel et du Tritschler, etc. ?

## Stationnement : sortir de l'état de fait

Comment répondre aux besoins en stationnement, de toutes les fonctions aujourd'hui présentes sur le port, et rééquilibrer le partage de l'espace public, jusque-là excessivement permissif aux automobiles, y compris sur les quais et jetées ?

## Accès au rivage : un désir public fondamental

Comment satisfaire le désir d'accès au rivage du public, contrarié par la clôture progressive des espaces au contact de l'eau, peu à peu réservés aux professionnels habilités ?
Comment éviter l'expansion du périmètre d'interdiction au public et l'avènement progressif d'un port-enclave, enclos derrière des grilles, hermétique à la ville ?

## Premiers éperons : valoriser sans banaliser

Comment optimiser dans leurs fonctions portuaires chacun des éperons, qui tous, posent aujourd'hui de notables questions d'aménagement : gare maritime, transrade, Port center, accueil croisières, quai Malbert, annexe du Centre national des Phares et Balises d'Ouessant, bateaux du patrimoine, etc. ?

## Un site Phare, celui des Balises

Comment satisfaire les velléités de valorisation du site exceptionnel de l'extrémité de la jetée de l'Ouest (quai du Commandant Malbert), sans mettre en cause la présence légitime à cet endroit de la subdivision des Phares et Balises, fonction éminemment maritime, étroitement liée à la Cité du Ponant et contributrice significative de son statut de Ville d'Art et d'Histoire ?

## Architecture portuaire : bien en vue

Comment promouvoir la qualité architecturale, utile et nécessaire sur le port comme ailleurs, et garantir la production aujourd'hui, du patrimoine dont seront soucieuses les générations de demain ?
Comment tirer meilleur parti des vues surplombantes sur les cinquièmes façades que sont de fait, les toitures des édifices ?

## Qualité de ville / Quantité de sites en jeu

Comment traiter dans le respect de la condition portuaire, les différents sites à enjeux, effectifs ou potentiels, en termes de plus-value urbaine et d'apport positif à la qualité de ville : Parc à chaînes, îlot Madagascar/ Amiral Troude, secteur Bassam-Colonies, abords du 5ème Nord, îlot dit du «Tex Mex» quai de la Douane, jetée de l'Ouest, etc. ?

## Zone PME-PMI : parachèvement décisif

Sous quelles conditions et modalités parachever le renouvellement urbain réalisé sur la zone PME-PMI depuis les années 1990 ?
Quelle destinée, notamment programmatique, pour les assiettes foncières non encore traitées, et la frange des îlots en bordure de la rue Amiral Troude ?

# BILAN DE PARCOURS | LE PORT EN QUESTIONS

## Synthèse générale des questions rencontrées au fil de l'itinéraire

### Patrimoine portuaire : la puissance symbolique

Comment préserver le patrimoine portuaire dans toutes ses dimensions, en tant que partie intégrante de l'identité brestoise, contributive de son statut de Ville d'Art et d'Histoire ?

Que serait le visage du port, privé de la puissance symbolique et esthétique de son outillage monumental ; celui de Brest sans cette signature caractéristique de son rivage qu'il soit civil ou militaire ?

### Promenade belvédère : le port en son décor

Comment tirer pleinement parti de la position urbaine dominante et du contexte remarquable de belvédère offert sur les installations portuaires et le grand paysage spectaculaire de la rade, par les bastions des anciennes fortifications et l'itinéraire côtier qui accompagne la falaise ?

### Falaise naturelle : l'opportune interface

Comment soigner et mettre en valeur la longue écharpe naturelle de l'ancienne falaise côtière, précieuse séquence paysagère et support de continuité écologique au sein de la ville, en même temps qu'efficace interface entre la ville et le port ?

Comment traiter les différentes séquences qui la constituent : lisière de Saint-Marc / Guelmeur en entrée de ville, secteur du Forestou et de l'ancienne usine à gaz, falaise de Poullic-al-Lor, etc. ?

### Escaliers, ascenseurs : le port à pied

Comment mieux valoriser les liaisons piétonnes existantes entre la ville et le port, rares et parfois méconnues (rampes Messiliau, rue Porstrein-Lapierre, rampe du Merle-Blanc) ?

Suivant quelles modalités concrétiser les projets de liaisons mécaniques envisagés entre la ville et le port : quelles implantations urbaines ; quels choix techniques ; quelles traductions architecturales privilégier ?

### Château et Moulin-Blanc : franges urbaines

Comment compenser la carence de lien entre les deux pôles portuaires urbains, que sont le secteur des premiers bassins à l'Ouest et celui du Moulin-Blanc à l'Est ? Comment mieux relier les deux entités de la fonction « plaisance », celles des ports du Château et du Moulin-Blanc, qui y prennent place ?

### Penfeld, retour aux sources ?

Comment prendre en compte la perspective d'évolution future de l'arsenal en Penfeld (dans le contexte de la réorganisation progressive des activités de la Marine nationale sur son site de Laninon, en front de rade) ? Comment tenir compte de la possibilité d'une liaison publique directe, au niveau des quais, entre le port et l'estuaire de la Penfeld via le tunnel Surcouf ?

### Le port comme support d'animation

Fêtes maritimes, Jeudis du Port, Fourneau (Centre national des arts de la rue), accueil de festivités et de cirques, etc. : comment poursuivre la politique d'animation comme vecteur d'intégration urbaine du port, et prolonger la démonstration que l'incorporation bien comprise du port et de la Cité ne passe pas nécessairement pas l'apport « en dur » de fonctions urbaines, l'aménagement ou des travaux lourds, mais se réalise aussi par les usages ?

### Un paysage portuaire diurne et nocturne

Comment mieux valoriser le paysage portuaire brestois, y compris nocturne, très exposé aux regards, par le fait de la géographie particulière de son site (topographie côtière et contexte de rade : grande baie fermée, remarquablement focalisée sur la ville et son port) ?

2

# Un port polyvalent

### Infrastructures : des marges d'optimisation

Comment optimiser les infrastructures portuaires, réputées globalement satisfaisantes, y compris les réserves de capacité de la concession commerce ?
Comment optimiser la forme de radoub n°1 modernisée, et quel usage privilégier dans cette cale sèche (réparation ou déconstruction de navires) ? Quelles modalités de valorisation de la passerelle Ro-Ro inutilisée ? Etc.

### Vracs agro : changement de modèle ?

Quelle attitude adopter à l'égard de l'évolution prévisible du trafic des matières premières pour l'alimentation animale (MPA), aujourd'hui prépondérant, mais dont la pérennité au long cours est posée par la remise en cause du modèle agro-industriel productiviste ?
Quelles formes de reconversions, économiques et spatiales, privilégier dans l'hypothèse à terme, d'une forte diminution, voire d'un arrêt de ces trafics et activités ?

### Porteur le conteneur ?

Comment développer le trafic conteneurs, exclusivité brestoise en Bretagne, mais jusque-là fortement liée à la filière agro-industrielle, et souffrant du déséquilibre entre importations et exportations (surcoût pénalisant du positionnement de conteneurs vides) ?
Quels nouveaux trafics développer, en sus de celui de la poudre de lait, incomplètement compensateur ?

### Hydrocarbures : sur la réserve ?

Comment anticiper la diminution à longue échéance, du trafic des produits pétroliers, deuxième contributeur d'activités en volume après les matières premières pour l'alimentation animale ?
Existe-t-il des marges de progression à court terme pour ce trafic, au-delà de l'éventualité d'approvisionner l'aéroport de Brest en kérosène (15.000m$^3$ par an de Jet A-1, aujourd'hui livrés par camions depuis Donges) ?

### Grande réparation navale : quels marchés ?

Comment et avec quels marchés consolider les compétences brestoises en matière de grande réparation navale, dans le contexte de concurrence internationale exacerbée qui s'exerce entre chantiers ?
Comment compenser le caractère cyclique de l'activité, fortement liée à la vitalité du transport maritime et soumise à ses variations ?

### Petite réparation navale. Grandes questions

Quelle implantation pour le projet d'élévateur à bateaux, revendiqué par les acteurs de la petite réparation navale ?
Quelle forme de complémentarité attribuer à cet équipement au regard d'installations analogues à l'échelle bretonne ?
Comment faire cohabiter l'aire potentielle de petite réparation navale envisagée au 5ème Nord, et les programmes tertiaires et résidentiels récemment autorisés sur l'îlot Bassam-Colonies voisin ?

### 5ème : le bassin couteau-suisse

Comment concilier au mieux l'évolution urbaine contemporaine des abords du 5ème bassin et sa vocation portuaire polyvalente, caractérisée à la fois par l'accueil de navires de tous types et statuts (de commerce, de croisière, océanographiques, etc.) ; l'activité nouvelle de déconstruction de bateaux ; l'accès à la forme de radoub n°1 ; le projet d'aire de petite réparation navale, etc. ?

# BILAN DE PARCOURS | LE PORT EN QUESTIONS

## Synthèse générale des questions rencontrées au fil de l'itinéraire

### Postes à quais : promiscuités assumées ?

Comment éviter les conflits d'usages et garantir la polyvalence de certains quais, sans verser dans le mélange des genres subi ?
Notamment au 5ème Est, lequel accueille à la fois : marchandises diverses, colis spéciaux, vracs solides, huiles, et les prémices d'une activité de déconstruction de navires ? De même au QR5, où voisinent des activités de grande réparation navale, deux postes pétroliers, un poste gazier et un poste ferraille ?

### Pêche, Criée victoire ?

De quelles façons mieux valoriser et pérenniser l'activité pêche, notamment symbolisée par la nouvelle criée, implantée sur le troisième éperon ? Le cas échéant et dans cette optique, quelle utilisation faire du site désaffecté voisin, des entrepôts frigorifiques ?

### Port scientifique : ostensible ou caché ?

Comment permettre une meilleure incarnation portuaire du rôle majeur exercé par Brest, Campus Mondial de la Mer, dans le domaine de la recherche scientifique et océanographique ? De quelle façon mieux afficher au profit de tous, l'appartenance brestoise au palmarès mondial des places portuaires de la recherche et de l'innovation maritimes ?

### Charpente marine, l'avenir de la tradition

Comment permettre le développement de l'activité de petite réparation navale sous ses différentes expressions, notamment la charpente marine traditionnelle, liée à l'histoire brestoise, et qui vaut à la Cité du Ponant d'être un point de convergence mondial, lors des Fêtes maritimes internationales ?
Comment valoriser la pépite notoire qu'est le chantier du Guip et les bateaux du patrimoine qui lui sont associés ?

### Accueil croisières : décider où

Comment mieux accueillir les navires de croisières et développer cette activité aujourd'hui stagnante à Brest, là où les ports concurrents progressent ?
Comment satisfaire les velléités d'un accueil des croisiéristes, plus près du centre-ville, afin de valorisation réciproque ?

### Port des records : Brest à la vitesse supérieure

Comment mieux valoriser le substantif « record » associé au port de Brest, au travers des challenges de course au large et des grands évènements sportifs nautiques ?

### Gaz naturel liquéfié : vite, avitailler

Suivant quelles modalités tirer parti de l'OMI-2020 (abaissement de la norme d'émissions d'oxydes de soufre issues de la propulsion des navires au fuel lourd, à 0.5% et 0.1% en zones SECA -Sulfur Emission Control Area-), pour positionner Brest, à court terme, sur l'avitaillement en gaz naturel liquéfié ?

3

# Un port renouvelable

### 2040. Nouveaux paradigmes
Comment faire de Brest une place portuaire engagée dans les transitions environnementales, et passer d'un port moderne du XXè siècle à un port responsable du XXIè siècle ?
Comment tenir pleinement compte des enjeux du changement climatique et plus largement, considérer les indispensables conversions de paradigmes, en faveur d'une pression humaine modérée sur l'environnement et les ressources planétaires ?

### Rail d'Ouessant, Brest à portée de flux ?
Comment valoriser la position géographique avantageuse de la place portuaire brestoise, du point de vue maritime, et tirer avantage de sa connexion à l'une des routes commerciales les plus fréquentées du globe ? En d'autres termes, comment compenser la situation péninsulaire, perçue comme pénalisante du point de vue terrestre ?

### ÉMR : nouveau port, nouvelles énergies
Au-delà du premier cycle industriel (fondé sur les projets de la baie de Saint-Brieuc, du site de Groix / Belle-Île, et du Fromveur), quelles perspectives d'activités à plus long terme pour le polder dédié aux énergies marines renouvelables ? Quels acteurs industriels des ÉMR seraient potentiellement utilisateurs des infrastructures portuaires en cours de réalisation ? Comment positionner Brest au regard des ports voisins également investis sur les ÉMR (Saint-Nazaire, Le Havre, Cherbourg) ?

### Réparation navale et ÉMR : des synergies ?
Quelles articulation et synergie entre la réparation navale et les prochaines activités liées aux énergies marines renouvelables, en cours de développement sur le polder voisin ?
Le cas échéant, quelles pourraient être les modalités d'emploi des infrastructures de la réparation navale pour les besoins industriels liés aux ÉMR ?

### Hydrogène : ÉMR et soutage conjugués ?
Au-delà de l'avitaillement des navires en GNL, comment positionner Brest au regard des évolutions technologiques émergentes, telles que la production d'hydrogène grâce aux énergies marines ?
Comment tirer parti de la faculté brestoise d'accueillir une chaîne logistique complète, intégrant la production d'hydrogène par les ÉMR, le transport, le stockage et jusqu'au soutage ?

### Des télécoms à l'énergie : compétence câbles
Comment favoriser les synergies potentielles entre les activités de pose et d'entretien de câbles sous-marins, à vocation de télécommunication ou de transport d'énergie, présentes à Brest (telles qu'incarnées par le câblier Pierre-de-Fermat), et le développement actuel des ÉMR ?

### Construire la déconstruction navale
Comment favoriser la structuration d'une filière viable autour de l'activité naissante de déconstruction navale, nonobstant les logiques low-cost qui prévalent ailleurs (sous-continent indien, en particulier), jusque-là défavorables au démantèlement de navires en occident ? Quels lieux dédier à cette activité ?

### PPRT : intégrer la prévention des risques
Comment intégrer dans l'évolution des espaces portuaires le plan de prévention des risques technologiques (PPRT), tel qu'approuvé en 2017 ?

Brest métropole | M. Le Gall

# BILAN DE PARCOURS | LE PORT EN QUESTIONS

## Synthèse générale des questions rencontrées au fil de l'itinéraire

### Accès nautiques : cap au gigantisme

Jusqu'où tenir compte de l'hypertrophie actuelle des navires dans l'adaptation des infrastructures et de l'accessibilité nautique, étant entendu que bien que les accès maritimes au port de Brest soient globalement excellents et peu sujets à l'envasement, toutes les pleines mers de l'année ne peuvent offrir les tirants d'eau qu'exigent désormais certains navires à pleine charge ?

### Domanialité : quelles valorisations ?

Comment poursuivre le travail de clarification et de valorisation de la domanialité amorcé dans les années 1990, en considérant notamment, les divers régimes d'occupation spatiale du port ?

### Fret ferroviaire : une nouvelle ère ?

Comment réhabiliter l'emploi du ferroviaire dans l'acheminement des marchandises, aujourd'hui strictement réalisé par la route, et garantir la pérennité des installations ferrées dont dispose la plateforme portuaire ?

### Aqua alta aléa ! Submersion marine

Suivant quelles modalités intégrer l'augmentation du risque de submersion marine des espaces portuaires, causé par la hausse progressive du niveau des mers, consécutive au réchauffement climatique ?

### Brest Port 2.0 : le jumeau numérique

Comment favoriser le processus de digitalisation du port et l'avènement d'un modèle portuaire 2.0, désormais composantes essentielles de la compétitivité entre places portuaires ?

### Port Center : promouvoir et donner à voir

Comment promouvoir et valoriser à sa juste mesure la dimension portuaire multiforme, consubstantielle à Brest ? Quelle meilleure implantation et incarnation architecturale attribuer au futur Port Center ?

### Digues et hauts-fonds : Porstrein XXI ?

De quelle meilleure façon traiter les hauts-fonds constitués par les dépôts sédimentaires bien visibles à marée basse entre les digues du Sud et de l'Ouest ?
Comment tirer parti de l'existence de ces ouvrages de protection et de l'expérience rare qu'ils offrent potentiellement : celle d'une promenade avancée au contact immédiat de la rade ?



ADEUPa Brest Bretagne | J. de Crignis



# index

## thématique et des lieux cités



AOEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

Abeille Bourbon
**18**, *41*, **102-103**, *102*, *107*

Accès au rivage
**125**, *289*, **299**, *355*, *357*, **362**

Accessibilité nautique
**259**, *332*, **367**

Animation (fonctions évènementielle et culturelle)
*59*, *69*, *71*, *77*, *85*, **104-105**, *117*, **125**, **363**

Architecture portuaire
*37*, *68-69*, **72-73**, *123*, **127**, *175*, *179*, **362**

Ascenseurs urbains
*99*, **107**, *121*, *125*, **172-173**, **176-177**, *181*, **363**

Atlantis (autoroutes de la mer)
*225*, **232-233**

Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP)
*37*, **123**, *171*, *179*

Autorisation d'occupation temporaire (AOT)
**246-247**, *351*

Bassam-Colonies (îlot)
*83*, **120-121**, *127*, *128*, **132-133**, *135*, *137*, *175*, *187*, *193*, *362*, *364*

Belvédère
*86*, *99*, *113*, **116-117**, **127**, *180*, *181*, *183*, *279*, **363**

Bureaux (fonction tertiaire)
*18*, *41*, *53*, *55*, *59*, *61*, *63*, *71*, **125**, *128*, **130**, *133*, *145*, *149*, *161*, *163*, **164-165**, *193*, *364*

Câbles sous-marins
*103*, *196*, **208-209**, *357*, *366*

Capitainerie
*49*, *61*, **270-271**, *297*

Carburant (avitaillement des navires)
**140-141**, *213*, **257**, *287*, *289*, **325**, *355*, **365**, **366**

Carène (Scène des musiques actuelles)
*71*, *75*, *107*, *121*, *133*, *143*, *169*, **174-175**, *177*

CEDRE
*183*, *309*, *335*, **336-337**

Centralité portuaire
**58-59**, *149*

Chambre de Commerce et d'Industrie (CCIMBO)
*7*, *67*, *73*, *77*, *157*, *231*, *233*, *269*, *283*, *297*, *315*, *371*, *373*

Charte de place Portuaire pour Brest
*121*, *125*, *128*, *193*

Château (Préfecture maritime, Musée de la Marine)
**32-33**, *95*, *99*, *123*

Cinquième bassin
*24*, *35*, *39*, *45*, *120*, *127*, **128**, **130-195**, *201*, *203*, *207*, *259*, *351*, *362*, **364**

Conflits d'usages
*82*, **132-133**, *168*, *215*, **289**, *351*, *355*, **365**

Conteneurs
*12*, *75*, *123*, *128*, *196*, *198*, **219-221**, *227*, **228-231**, **233**, *239*, **259**, *333*, *339*, **364**, *373*

Cours Dajot
*17*, *24*, **86-87**, *89*, *101*, *113*, **117**, *249*, *255*, *279*, *299*, *303*

Criée
*47*, *49*, *55*, **64-65**, *71*, *75*, *79*, *119*, *127*, *157*, *195*, **365**

Croisière
*6*, *12*, *39*, *57*, *73*, *75*, *121*, *127*, *128*, *137*, *141*, *181*, **193**, **216-217**, *260*, *277*, *289*, *362*, *364*, **365**

Damen shiprepair Brest
*219*, *244*, **265-267**, *269*, *271*, *273*, *277*, *279*, *283*, *285*, *287*, *297*, *315*

Déconstruction de navires
*128*, *147*, **152-153**, *193*, *195*, *203*, *207*, *259*, *351*, *364*, *365*, **366**

Desserte insulaire
*24*, *47*, **55-57**, *101*, *125*, *181*, *361*

Déplacements doux (piétons, cycles)
*63*, *91*, *99*, **106-107**, *125*, *170*, **172-173**, *176*, *177*, *181*, *188*, *189*, *193*, *255*, **363**



ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Dignis

Deuxième bassin
*47*, **55**, *61, 271*

Deuxième éperon
*61, 68, 69*

Digitalisation portuaire
**226-227**, *229, 259, 289, 367*

Digue La Pérouse
**28-29**,*35*

Domaine public maritime (DPM)
*53, 63, 97, 135, 247, 373*

Économie circulaire
*152, 153*

Élévateur à bateaux
*45, 128, 137*, **138-139**, *193, 364*

Emploi
*242, 245, 267*, **314-315**, *331, 341*

Énergies marines renouvelables (ÉMR)
*12, 39, 77, 133, 141, 209, 245, 257, 260, 273, 287*, **289**, *292, 295, 325, 328*, **332-333**, *339*, **346-347**, *349*, **352-353**, **355**, *356, 357*, **366**, *371*

Entrée de ville
*99, 125, 193*, **248-249**, *251*, **252-253**, *257, 307, 325, 361, 363*

Escaliers (de liaison ville-port)
*99*, **106-107**, **125**, *193, 249, 251, 253, 257, 307, 325, 361, 363*

Étude BCEOM (Schéma Directeur 2020)
*7, 75, 231, 243*

Étude Sofremer
*135*

Falaise
*13, 35, 39, 83, 87, 89, 97, 109, 117, 127, 135, 155*, **166-167**, *169*, **170-171**, *172*, **178-179**, **184-185**, **195**, *196, 249, 251-257, 275, 279, 299, 303, 309, 325*, **363**

Fêtes maritimes
*6*, **26**, *31, 45, 71, 85, 95, 193*, **363**, *365*

Ferraille
*153, 195, 196, 203, 243, 260, 289*, **350-351**, *355, 365*

Forme de radoub
*101, 128, 137, 145*, **146-147**, *149-153, 157*, **195**, *196, 201, 203, 245, 247, 265, 271, 273, 275*, **277**, **282-287**, *317, 328, 351, 364, 379*

Fortifications
*24, 39, 59, 61*, **86-87**, *89, 95, 99, 101, 97, 107, 117, 127, 135, 163, 175, 177, 185, 187, 249, 299, 363, 370-371*

Fourneau (Centre National des Arts de la Rue)
*49, 71, 83, 91*, **104-105**, *363*

Gare maritime
**46-47**, **56-57**, *65, 71, 73, 127, 362*

Gare de marchandises
*191, 196, 219, 233*, **234-235**, *239, 249, 253, 259, 307, 309, 367*

GNL (avitaillement)
**141**, *257, 287, 289*, **325**, *366*

Graffs
*85*, **142-143**, *155, 167, 175*

Grand Large (immeuble du)
**54-55**, *59, 61, 69*

Guip (chantier du)
*41*, **44-45**, *63, 125, 137, 163, 193, 235, 265, 273, 361*, **365**

Habitat (fonction résidentielle)
*41, 51, 59, 63*, **82-83**, *91, 105*, **125**, *133, 135, 137, 169, 179*

Hangar à patates (magasin D)
*73, 128*

Hinterland
*7, 11, 21, 205, 219, 233, 235*, **238-239**, *251, 313, 325*

Hydrogène (ÉMR et avitaillement)
**140-141**, *257, 289, 325, 355*, **366**

Interface ville-port
*31, 109, 125, 135, 179*, **184-185**, *195, 309*, **357**, *361*, **363**


CEFORTECH

ISPS (International Ship and Port Facility Security)
*69*, **79**, **236-237**, *271*, *275*

Jardin de la falaise
*167*, **170-171**,*172*

Jeudis du Port
*59*, *71*, *85*, *105*, **114-115**, *143*, *363*

Liaison mécanique ville-port
*99*, *107*, *121*, *125*, *172*, *173*, **176-177**, *181*, *363*

Lien ville-port
*75*, *77*, **98-99**, *104*, **120-121**, *125*, *128*, *135*, *174-175*, *177*, *193*

Matières premières agricoles (MPA)
*198*, *201*, *211*, *213*, *239*, **240-241**, *243*, *251*, *257*, *259*, *325*, *339*, **364**

Marine nationale
*12*, *29*, *31*, *79*, *93*, *95*, *97*, *103*, *139*, *147*, *153*, *195*, *245*, *265*, *273*, *281*, *283*, *299*, *313*, *351*, *363*

Merle-Blanc
*83*, *107*, *117*, *155*, **158-159**, *181*, *185*, **188-189**, *191*, *299*, *363*

Mobilité
*57*, *71*, *95*, *99*, **100-101**, *125*, *127*, *177*, *181*, *193*, *253*, *355*, **361**, *363*, *368*

Monument américain
*39*, *61*, **87**, *245*

Océanopolis
*31*, *101*, *295*, *297*, *299*, *303*, *311*, *315*, *326*, *331*, **334-335**, *357*

Parc à chaînes
*49*, *71*, **88-93**, *97*, *99*, *105*, *107*, *127*, *362*

Passerelle Ro-Ro
*135*, *196*, *201*, **224-225**, *231*, *259*, *364*

Patrimoine portuaire
*37*, *47*, *79*, **122-123**, *127*, *179*, *195*, *289*, **363**

Paysage
*43*, *73*, **112-113**, *117*, *123*, *127*, *135*, *154*, *155*, *171*, *179*, *181*, *184*, **195**, *200*, *201*, *209*, *243*, *253*, *260*, **274-275**, *289*, *305*, *309*, *315*, *357*, **363**

Pêche
*6*, *12*, *24*, *35*, *55*, *65*, **64-67**, *75*, *119*, *125*, *127*, *157*, *215*, *247*, *361*, **365**

Phares et balises (Subdivision des)
**36-37**, *47*, *63*, *79*, *127*, **362**

Phares et balises (annexe du Centre national des)
*37*, **47**, *127*, *362*

Plaisance
*6*, *12-13*, *17*, *23*, *24*, *29*, **30-31**, *33*, *35*, *42-43*, *49*, *53*, *63*, *71*, *125*, **127**, *247*, *265*, *326*, *361*, *299*, *315*, *330-331*, *335*, *340-341*, *343*, *344-345*, *355*, *357*, *363*

Plateforme multimodale
*128*, *135*, *191*, *196*, *201*, *217*, **218-219**, *221*, *225*, *227*, *231*, *233*, *235*, *237*, *260*, *309*, *333*, *367*, *368*

PLU facteur 4
*9*, *51*, *81*, *125*

Polder, poldérisation
*38*, *75*, *76*, *109*, *111*, *133*, *141*, *183*, *207*, *215*, *235*, *260*, *275*, *287*, *289*, *290*, *292*, *295*, *309*, *325*, *326*, **328-357**, *366*

Port Center
**37**, **68-69**, *73*, *76-77*, *79*, *127*, *237*, *362*, **367**

Port de services
*24*, *37*, **41**, **54-55**, *57*, *71*, *125*, *151*, *156-157*, *270-271*, *289*, *361*, *355*

Port des records
*6*, *29*, *42-43*, *49*, *63*, *127*, *341*, *365*

Port du Château
*13*, *23*, *24*, *29*, *30-31*, *32-33*, **42-43**, *49*, *53*, *59*, *85*, **127**, *187*, *247*, *330-331*, *335*, *341*, *345*, *363*, **365**

Port du Moulin-Blanc
*13*, *17*, *23*, **30-31**, *42*, *75*, *127*, *181*, *247*, *299*, *303*, *305*, *309*, *311*, *315*, *326*, *330-331*, *335*, *341*, *343*, **345**, *355*, *357*, *363*

Porte Surcouf
*93*, **94-95**, *97*, *363*



Port scientifique
*6, 12, 103,* **182-183**, **195**, *335,* **365**

Porstrein (XXI)
**110-111**, *127, 367*

Poullic al Lor
*83, 101, 107, 123, 135, 155,* **170-171**, **179**, *181, 189, 191,* **195**, *249, 279, 363*

PPRT (prévention des risques technologiques)
*207, 290,* **296-297**, *300-301, 308-309, 315, 325, 328, 366*

Premier bassin
*18, 37, 39,* **40-41**, *45, 51, 53, 62-63, 103*

Premier éperon
*39,* **46-47**, *57, 65, 91*

Produits pétroliers
*198, 140-141, 196, 207, 213, 239, 243, 251, 253, 257, 260, 269, 289, 290, 292, 297, 301, 311,* **312-313**, *315, 317,* **320-321**, **325**, *328, 337, 351, 353, 355,* **364**, *365*

Promenade
*49, 63, 87,* **116-117**, **127**, *179, 181, 185,* **298-299**, *305, 362, 345,* **363**, *367*

Quai Armand Considère
*45, 73, 121, 127, 128, 133,* **135-137**, *138-139, 141, 193, 201, 362, 364*

Quai de la Douane
*24, 35,* **48-49**, *51, 53, 55,* **58-59**, *61, 71, 73, 77,* **78-79**, *83, 85, 89, 91, 105, 115, 127, 133, 163, 187, 271, 299, 362*

Quai Malbert (jetée de l'Ouest)
**18**, **36-37**, *39,* **40-41**, *43, 44-45, 47, 49, 51, 53,* **62-63**, *79, 83, 99, 103, 125, 127, 163, 247, 362*

Rade de Brest
*12, 13, 16, 26, 29, 36-37, 39, 43, 57, 63, 65, 86, 97, 99, 100, 105, 109, 113,* **116-119**, *121, 127, 154-155, 158-159, 179, 180-181, 184-185, 189, 195, 207, 251, 255, 257,* **274-275**, *278-279, 292, 298-299, 305, 318-319, 335, 342-343, 345, 353, 357, 361, 362, 363, 367*

Recouvrance (goélette La)
*18, 33,* **45**, *102-103*

Renouvellement urbain
*43, 73,* **80-81**, *155, 169,* **195**, *309,* **362**

Réparation navale (grande)
*6, 12, 35, 117, 146, 157, 193, 195, 196, 201, 207,* **244-245**, *247, 257,* **260-289**, *297, 299, 315, 326, 355, 364, 365, 366*

Réparation navale (aire de petite)
*45, 128, 133,* **136-137**, *138-139,* **193**, **364**

RTE-T (réseau transeuropéen de transport)
*225*

Schéma de référence portuaire de 1994
*7, 61, 63, 75, 99,109, 120-121, 128,* **134-13**5, *144-145, 165, 175, 179, 186-187, 235, 236-237, 243, 247*

Service Historique de la Défense (SHD)
*53, 95,* **97**

Station d'épuration
*260, 290, 297, 317,* **318-319**

Station de déballastage
*290, 297,* **316-317**

Stationnement automobile
*48-49,* **70-71**, *77,* **88-89**, *91, 99, 101, 125, 130, 151, 161, 163, 165, 171, 175, 193, 195, 249,* **252-253**, *257, 335,* **362**

Submersion marine
**50-51**, *127, 367*

Trafics portuaires (marchandises)
*7, 12, 17, 128, 135, 196,* **198**, *202-203,* **204-205**, *207, 211,* **212-213**, **220-225**, *212-213, 214-215, 229-233, 235, 239, 243, 257,* **259**, *321, 323,* **325**, *364*

Trafic routier
*49,* **101**, *145,* **307**

Trafic passagers
*12, 35,* **46-47**, *55,* **56-57**, **216-217**, *224-225*


CAP OUEST

Transit-time
*239, 259*

Transports en commun
*89, 92-93, 94-95,* **100-101**, **125**, *151, 195,* **252-253**, *257, 259, 289, 325*

Transport ferroviaire
*92-93, 159, 190-191, 196, 218-219, 231,* **233-235**, *253,* **259**, *307, 309, 325, 351, 355,* **367**

Transrade
*361, 362,* **56-57**, **100-101**, *127, 181*

Troisième bassin
**66-67**, *75, 119, 169, 365*

Troisième éperon
*47,* **64-65**, *67,* **74-75**, *79,* **98-99**, *120-121, 123, 125, 127-128, 145,* **195**, *201, 217, 221, 247, 365*

Voie portuaire
*89,* **144-145**, *151,* **195**, *255,* **259**, *303, 325,* **362**

ZAC du port de commerce
*71, 81, 89,* **134-135**, *137, 149, 163, 169, 171,* **186-187**, *191, 219*

Zone PME-PMI
*83, 128, 135, 159, 163,* **164-165**, *187, 189,* **191-192**, **195**, *219, 311, 341,* **362**

Hériter | Se situer | Adapter

# Brest Port 2040 au format exhaustif

Les tenants et aboutissants du schéma portuaire
en trois volets et quatre volumes




1 | Hériter
Volume 1.1-Parcourir. 382 pages
Volume 1.2-Inventorier. 74 pages

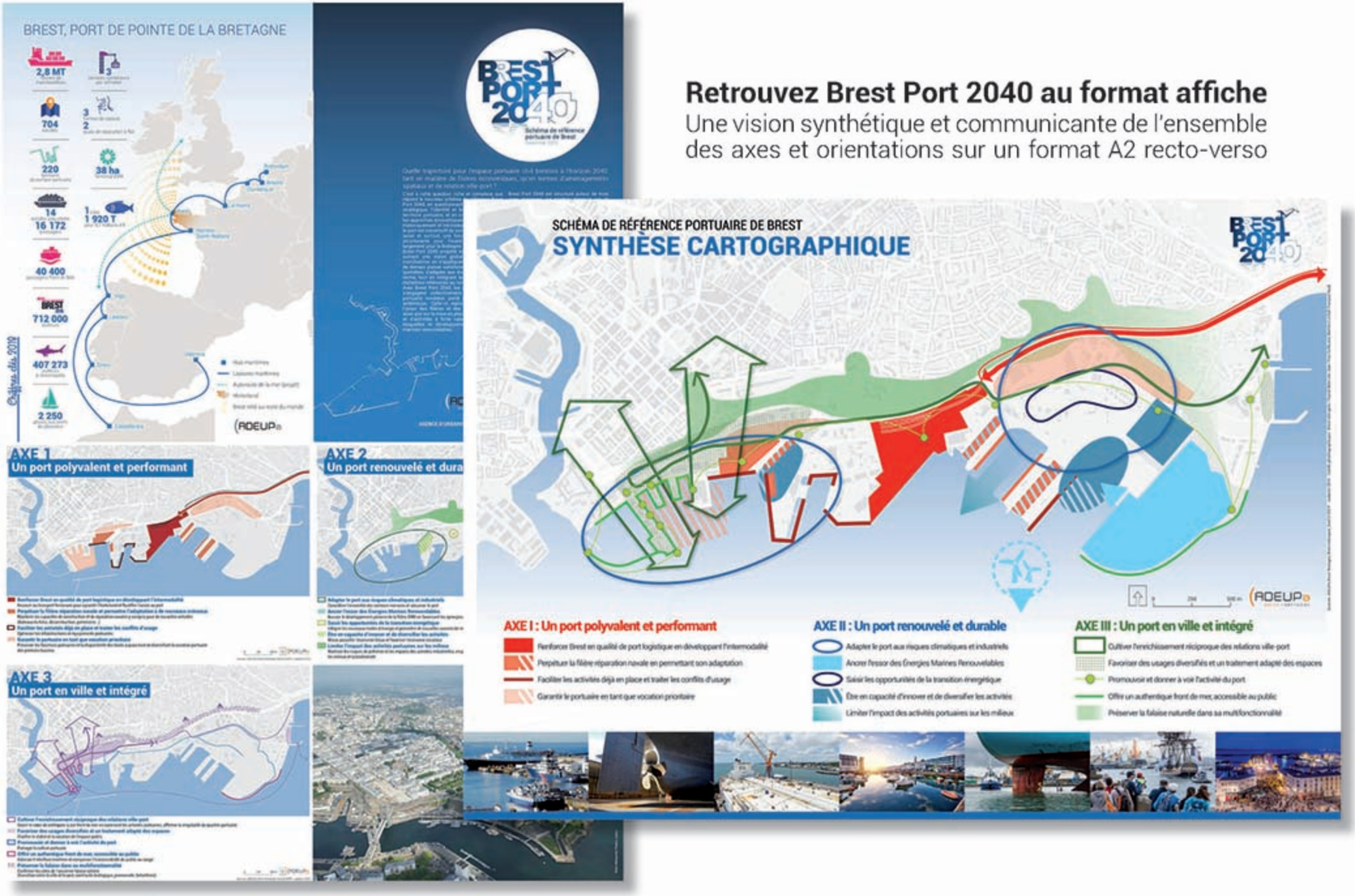



2 | Se situer. 158 pages

3 | Adapter. 186 pages




www.adeupa-brest.fr




## Retrouvez Brest Port 2040 au format affiche

Une vision synthétique et communicante de l'ensemble des axes et orientations sur un format A2 recto-verso

BREST PORT 2040

# 1| HÉRITER

Volume 1.1 - Parcourir

**Directeur de publication**
Benjamin Grebot
**Directeurs d'étude**
Jérôme de Crignis
François Rivoal
**Chargées d'étude**
Tiphaine Gicquel
Alexandra Lefebvre
**Cartographie**
Morgane Delboy
**Tirage 100 exemplaires**
Cloître Imprimeur
**Dépôt légal**
4e trimestre 2019
**Référence**
17161-1

**ADEUPA • AGENCE D'URBANISME DE BREST - BRETAGNE**
18, rue Jean Jaurès, 29200 BREST | 02 98 33 51 71 | www.adeupa-brest.fr