BREST PORT 2040

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST

1 | Hériter

Volume 1.2 **Inventorier**

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

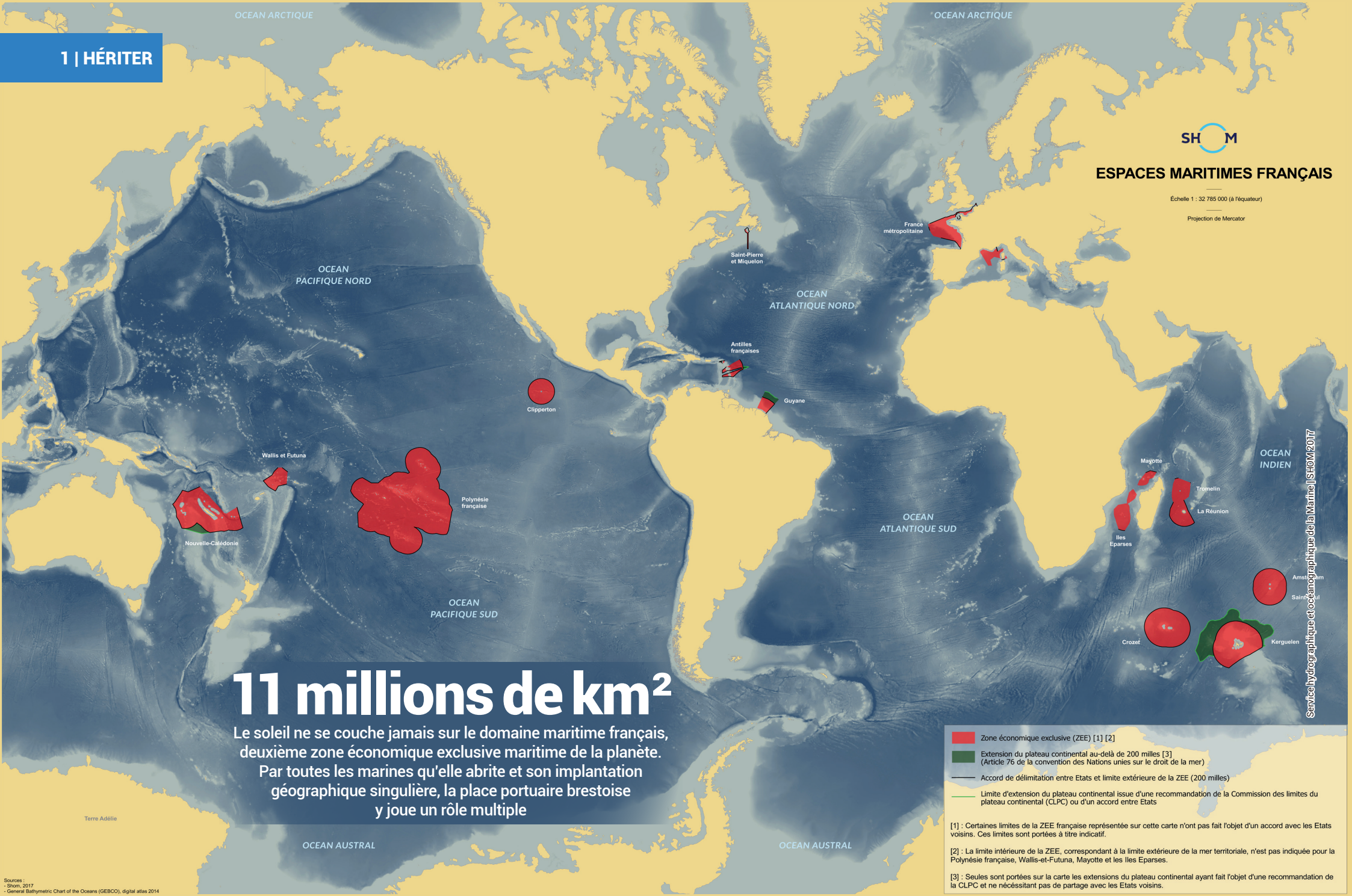
Le Président de la CCIMBO
Frank Bellion

Région Bretagne

Brest Métropole

Finistère Penn-ar-Bed Le Département

CCI Métropolitaine Bretagne Ouest Brest



SHOM

ESPACES MARITIMES FRANÇAIS

Échelle 1 : 32 785 000 (à l'équateur)

Projection de Mercator

11 millions de km²

Le soleil ne se couche jamais sur le domaine maritime français, deuxième zone économique exclusive maritime de la planète. Par toutes les marines qu'elle abrite et son implantation géographique singulière, la place portuaire brestoise y joue un rôle multiple

Service hydrographique et océanographique de la Marine | SHOM 2017

Zone économique exclusive (ZEE) [1] [2]

Extension du plateau continental au-delà de 200 milles [3] (Article 76 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer)

Accord de délimitation entre Etats et limite extérieure de la ZEE (200 milles)

Limite d'extension du plateau continental issue d'une recommandation de la Commission des limites du plateau continental (CLPC) ou d'un accord entre Etats

[1] : Certaines limites de la ZEE française représentée sur cette carte n'ont pas fait l'objet d'un accord avec les Etats voisins. Ces limites sont portées à titre indicatif.

[2] : La limite intérieure de la ZEE, correspondant à la limite extérieure de la mer territoriale, n'est pas indiquée pour la Polynésie française, Wallis-et-Futuna, Mayotte et les Iles Eparses.

[3] : Seules sont portées sur la carte les extensions du plateau continental ayant fait l'objet d'une recommandation de la CLPC et ne nécéssitant pas de partage avec les Etats voisins.

Sources :
- Shom, 2017
- General Bathymetric Chart of the Oceans (GEBCO), digital atlas 2014

Brest Port 2040 | Schéma de référence portuaire

1| Hériter

Volume 1.2 | **Inventorier**

Avant-propos
La démarche Brest Port 2040 07

Hériter | Deuxième partie
INVENTORIER, Bilan des schémas portuaires antérieurs 17
L'étude SOFREMER de 1990 25
Le schéma de référence de 1994 35
L'étude BCEOM / CCI de 2006 57

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

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.

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.

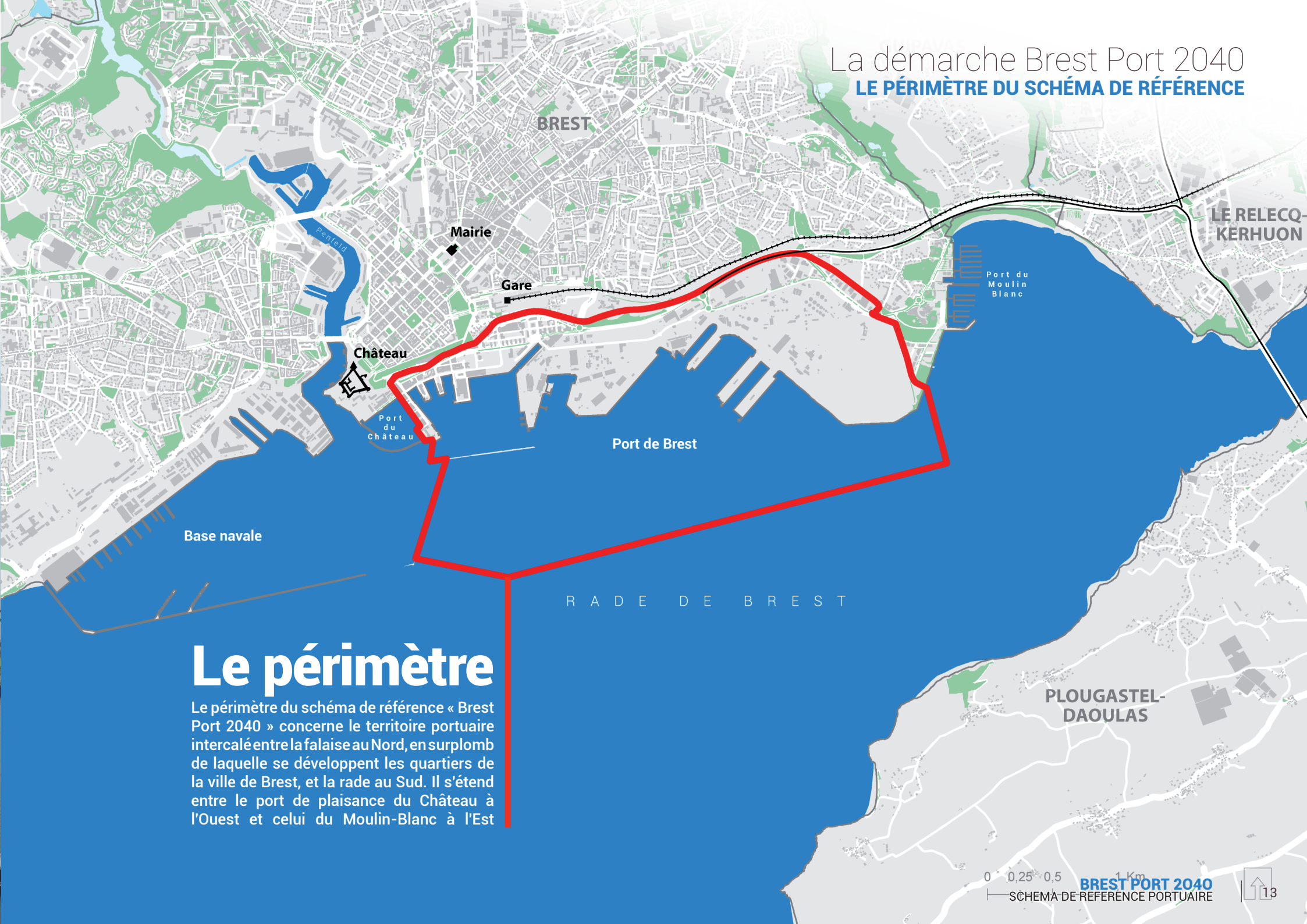
Adapter : Troisième séquence en 2 temps, 3 actions
1 - IMAGINER / Esquisse des scénarios potentiels.
2 - PROJETER / Choix d'une trajectoire et formalisation du schéma de référence portuaire.
Action complémentaire parallèle :
3c - FIGURER / Toile industrialo-portuaire brestoise (mise en œuvre de l'outil).

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.

Brest Métropole | T. Joyeux



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. Coguil

VOLET 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.

Fromveur II, 8h30

Vue des installations portuaires brestoises, depuis la poupe du Fromveur II, en partance pour Ouessant. Le Fromveur II, qui tire son nom du passage maritime entre les îles de Molène et d'Ouessant, peut embarquer 365 passagers et quelques 25 tonnes de fret sec. Il fait partie de la flotte de six navires mis en œuvre par la Compagnie maritime Penn ar Bed, pour assurer la desserte des îles de la mer d'Iroise. Depuis la promulgation de la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République), ce service de continuité territoriale, qui était auparavant du ressort du Conseil Départemental, est désormais assuré par la Région Bretagne. Au départ de Brest, les liaisons s'effectuent depuis le premier éperon, lequel fait l'objet d'un projet global de restructuration, au centre duquel figure précisément la reconstruction des installations de la gare maritime. Après avoir effectué un bref retour au chantier Piriou de Concarneau, auquel le département avait confié en 2011 la construction du navire, le Fromveur II, arbore à présent, les couleurs de sa nouvelle livrée « BreizhGo », appellation du réseau de transports régional. On distingue ici à tribord, la jetée Sud qui protège la rade abri du port militaire et, au second plan, la passe qui précède la jetée Est et permet l'accès aux premiers bassins du port de commerce ; tandis qu'à l'arrière-plan, les flèches de grues de la plateforme multimodale et du chantier de réparation navale se dessinent dans le soleil matinal.

ADEUPa Brest-Bretagne | J. de Crignis

1.2
Inventorier
Bilan des schémas portuaires antérieurs

Le port de commerce de Brest, tel qu'on le connaît aujourd'hui, prend son origine avec le décret impérial de 1859, destiné à la séparation des activités portuaires commerciales et militaires. Créé sur le rivage de la rade, au pied des fortifications qui dominent l'anse de Porstrein, il n'a cessé de se développer depuis, en artificialisant progressivement une partie de l'estran de la rade. Au fil des décennies, l'aménagement de terre-pleins, de bassins et de formes de radoub a permis le développement du trafic et l'accueil de nouvelles activités, celles de l'arsenal voisin permettant d'atténuer le cas échéant, les conséquences de cycles économiques moins favorables. Dès les années 1940, le port exporte des produits agricoles et la reconstruction d'après-guerre donne lieu au développement d'une douzaine d'hectares de plateformes supplémentaires vers l'Est.

Le port de Brest vues depuis l'Est, en direction du goulet qui réalise la jonction entre la rade et l'océan Atlantique. Au premier plan, les installations portuaires civiles, en particulier, celles de la réparation navale ; au second plan le port militaire, en rive droite de la Penfeld

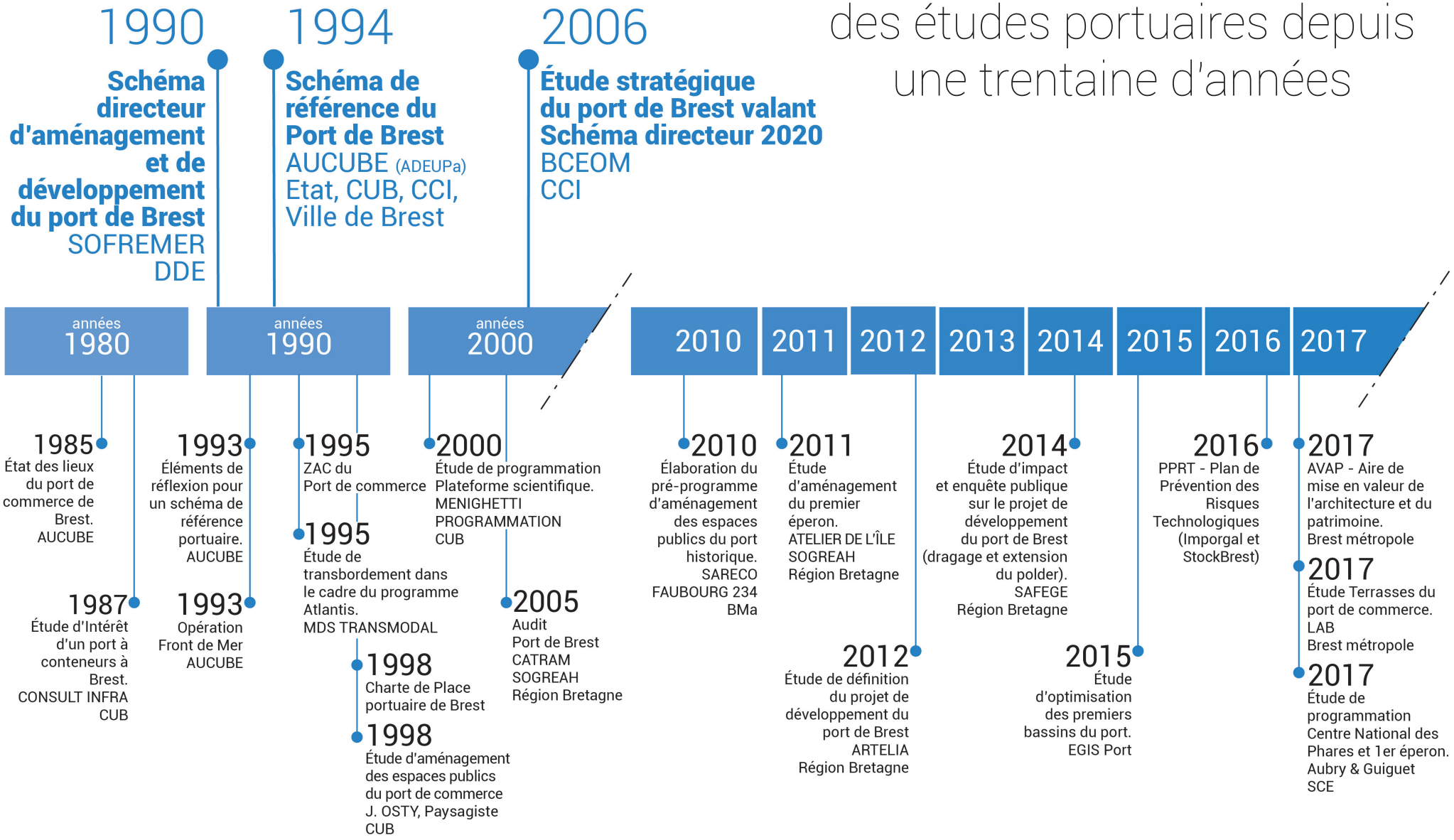
Brest Métropole | J.-Y. Guillaume

Un bilan des schémas antérieurs

D'autres plateformes suivront jusqu'à nos jours et la création en cours, du polder dédié aux énergies marines renouvelables. Il en résulte une formidable transformation du rivage brestois que, dès sa création, la Communauté Urbaine de Brest entend prendre en compte, en initiant une réflexion en faveur de l'aménagement du front de mer, désormais étendu sur une quinzaine de kilomètres. Porteur des retrouvailles de la ville et de la mer, ce vaste et ambitieux projet « front de mer » incorpore plusieurs enjeux, toujours d'actualité. D'abord celui de l'intégration physique et symbolique du bord de mer dans le quotidien de la vie urbaine. Ensuite, celui de l'adaptation incessante des activités portuaires, avec leurs exigences, tant en termes de modernisation des installations que d'organisation spatiale. Enfin, celui de la restructuration de l'un des principaux accès au centre-ville, en recomposant son environnement urbain et paysager.

Mais le port, ce sont d'abord des enjeux multiscalaires et des logiques d'acteurs contradictoires qui se rencontrent et se confrontent sur un espace restreint et contraint. Pour accompagner les réflexions portuaires, plusieurs démarches et études structurantes ont été successivement menées. Elles sont à la convergence d'axes de politiques publiques : développement économique de l'Ouest breton ; valorisation de l'outil portuaire ; aménagement urbain et promotion de la vie sociale, jusque dans ses composantes culturelles et de loisirs, etc. Elles ont abouti à trois documents de natures différentes, mais majeurs pour le port : l'étude Sofremer en 1990, le schéma de référence portuaire de 1994, et l'étude BCEOM/ CCI de 2006. Ce sont à ces documents-cadres que les pages suivantes se proposent de s'intéresser, en interrogeant leurs contextes, portées et résultats.

Inventaire non exhaustif des études portuaires depuis une trentaine d'années



LE PORT, UN SUJET D'ÉTUDE PERMANENT

	SOFREMER	SCHÉMA DE 1994	BCEOM
Date	1990	1994	2006
Portée temporelle	20 ans, long terme	20 ans, long terme	15 ans, long terme
Initiative	DDE / CCI de Brest	CUB / État, CCI de Brest, Ville de Brest	CCI de Brest (contexte du transfert État / Région)
TROIS SCHÉMAS, TROIS APPROCHES ET BESOINS DISTINCTS			
Principaux enjeux	Conteneurs, Matières premières agricoles (MPA)	Friches urbaines, Délaissés ferroviaires, Réorganisation du Domaine public maritime	Plateforme multimodale
Approche prospective économique	Moyenne	Absente	Forte Approche par filières
Planification spatiale	Absente	Forte	Faible (Volet urbain dans le diagnostic)
Programmation financière	non	non	non

la déclinaison d'un volet aménagement

ADEUPa Brest-Bretagne | J. Colloc

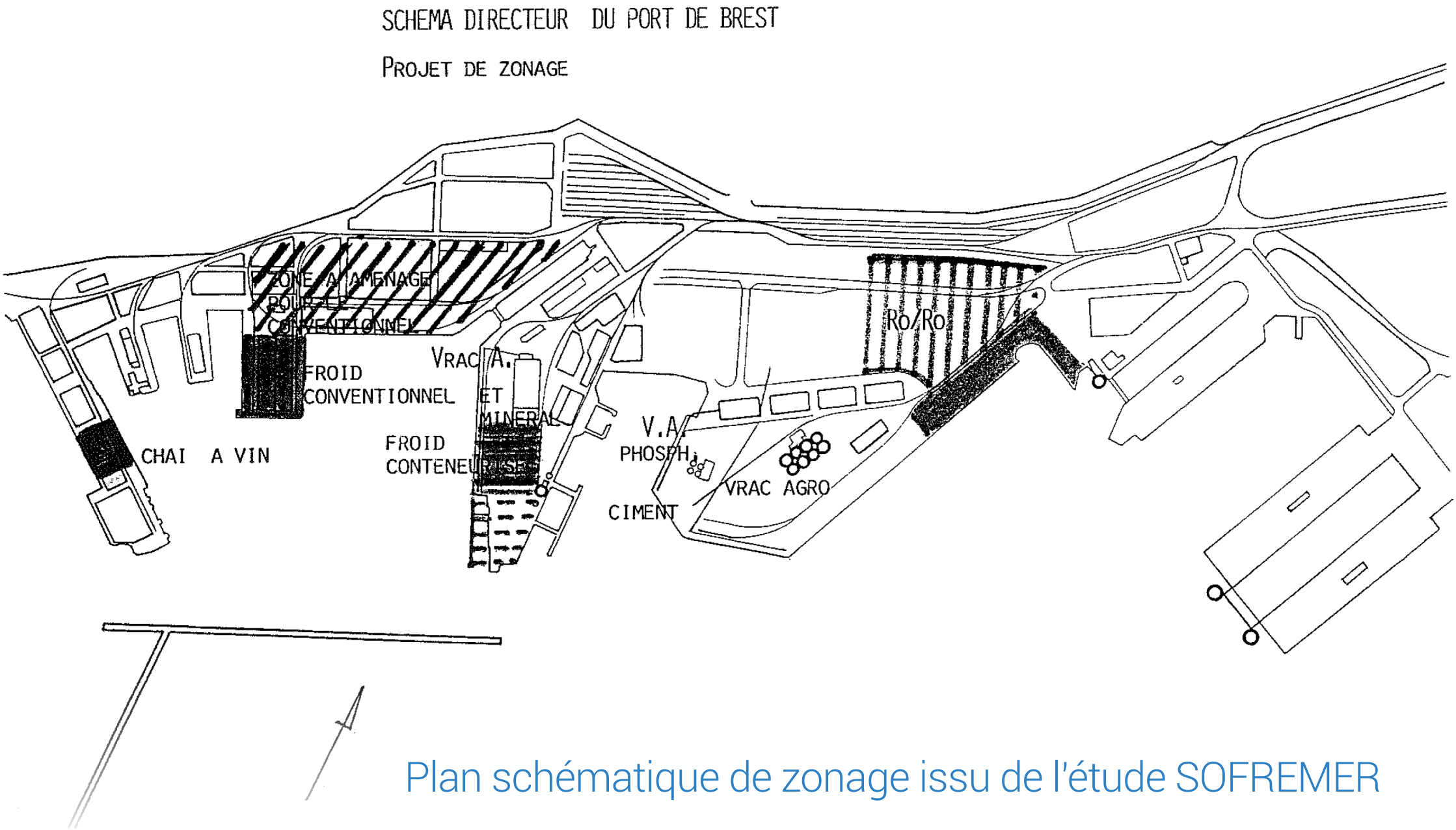
LA PERCEPTION DE 4 FILIÈRES PORTUAIRES MAJEURES
D'UN SCHÉMA À L'AUTRE

La poldérisation de l'anse de Saint-Marc en 1960

Archives municipales de Brest

1

SOFREMER 1990



Plan schématique de zonage issu de l'étude SOFREMER

Un premier plan de développement pour le port de Brest

Commandée par la Direction Départementale de l'Équipement au nom de l'État, alors autorité portuaire, cette étude a été réalisée en 1989 par SOFREMER, bureau d'études spécialisé dans les questions portuaires et maritimes. Brest est alors un port d'intérêt national. Étude économique et de transport maritime, la démarche se matérialise in fine, par un schéma directeur d'aménagement et de développement, livré en 1990. L'étude bénéficie d'un financement partenarial, lequel réunit la Chambre de Commerce & d'Industrie, l'État, la région Bretagne, le département du Finistère, Brest métropole et la Ville de Brest. Ce cofinancement laisse supposer l'association des différents acteurs à la réflexion. Pour autant, l'appropriation des ses résultats ne semble pas tout à fait complète, puisque parmi les parties prenantes portuaires, ce sont essentiellement les acteurs économiques qui en font aujourd'hui mention. Le périmètre d'application du document englobe le port urbain et le port de commerce, jusqu'aux grandes formes de radoub dédiées à la réparation navale.

CONTEXTE ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE

L'objectif du schéma directeur Sofremer est l'amélioration d'ensemble du fonctionnement du port de commerce, en organisant les trafics existants et en permettant l'arrivée d'activités nouvelles. Les infrastructures étant jugées suffisantes, l'étude est axée sur l'organisation et les équipements nécessaires d'une part, à la reconquête des trafics perdus, d'autre part à l'augmentation des flux de marchandises susceptibles de transiter par Brest.

La vision stratégique portée par le schéma est notamment à lire dans le contexte concurrentiel européen sur le créneau des vracs alimentaires. Elle est à comprendre également, au regard de l'évolution du modèle agricole et de celle des nouvelles modalités de transport, avec l'avènement et le développement à l'échelle mondiale du conteneur, lesquels impactent directement les résultats portuaires brestois. L'état des lieux offert par l'étude constate un taux d'occupation faible pour la majorité des quais, et met d'ores et déjà en relief, l'opposition de deux zones portuaires :

- Un espace qualifié « d'ancien » à l'Ouest de la forme de radoub n°1, avec des linéaires de quais limités et un tirant d'eau moyen à faible (inférieur à 9 mètres), ne correspondant plus au gabarit des navires commerciaux en service ;
- Des espaces dits « modernes » à l'Est offrant des surfaces importantes de terre-pleins et des quais pouvant être dédiés au développement du commerce.

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ COMME PRÉVU

Afin d'enrayer la chute de trafic alors observée, le schéma préconise en particulier l'amélioration des conditions d'exploitation et de manutention des vracs agroalimentaires (terminal matières premières agricoles). La stratégie de développement de ce segment de marché est basée sur l'amélioration des rendements, en optimisant à la fois, l'organisation, l'outillage et le cadencement des opérations à quai (l'étude fait le constat de manutentions « à l'ancienne » et de cadences « moyennes à faibles »). Une baisse du temps de séjour des navires à quai est prescrite, en modifiant l'organisation de la manutention et en optimisant les trois shifts de huit heures. L'enjeu est d'assurer le maintien de la réception des vracs, sans éclatement préalable dans un premier port.

Les investissements prévus par le schéma pour l'amélioration de l'outillage et qui ont été mis en œuvre, comprennent :

- La réalisation de deux bandes transporteuses (sur trois) ;
- La création et le développement d'un silo à plat de 20.000 tonnes puis 40.000 tonnes ;
- La création d'un magasin de stockage à plat de 5.600 m² ;
- La modernisation du terminal agroalimentaire ;
- La mise en place de trois nouvelles grues.

1960
aujourd'hui

1990
aujourd'hui

L'étude Sofremer.1990

En outre, avec la présence de l'usine de trituration de graines oléagineuses (aujourd'hui Bunge, anciennement Cargill), le port a maintenu son trafic d'importation des graines, en particulier de soja, destinées à l'alimentation de la filière d'élevage ; et a été en mesure de le faire de façon concurrentielle à l'intérieur de l'hinterland brestois, sans passer par un port d'éclatement.

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ DIFFÉREMMENT

Le développement de trafics unitarisés préconisé par l'étude Sofremer s'est vérifié mais via la mise en place et le développement de trafics conteneurisés.
Dans un premier temps, la transformation des entrepôts frigorifiques en centre d'empotage de conteneurs réfrigérés a répondu aux évolutions techniques, tout en permettant des gains de temps sur la manutention. Le passage des polythermes conventionnels aux conteneurs frigorifiques a permis la limitation des manutentions tout en assurant une qualité accrue quant à la continuité de la chaîne du froid.
L'arrivée du trafic conteneur s'est faite progressivement, avec pour origine l'exportation de poulets congelés et le recours aux conteneurs en remplacement des navires frigorifiques conventionnels. Le socle de trafic assuré par cette activité a justifié les escales hebdomadaires de lignes maritimes. Le contrat de l'industriel Doux avec l'armateur Maersk Line a stimulé l'intérêt des deux autres compagnies, MSC et CMA-CGM, lors des appels d'offres suivants publiés par le groupe agroalimentaire, de même qu'il a favorisé le développement du dry (préfiguration d'un feedering non spécialisé sur l'Ouest de la Bretagne).

Dans un second temps, le schéma Sofremer prévoyait la réalisation d'un parc à conteneurs au 5ème bassin Est. Cette opération de conteneurisation d'une part des trafics était la plus complexe. Elle nécessitait la mise en œuvre à la fois d'une stratégie de développement (action commerciale importante orientée vers de nouveaux clients) et la réalisation d'installations techniques nouvelles (mise en place d'équipements dotés de prises reefers). Ces derniers ont été réalisés en 1994, mais les installations ont rapidement été sous-dimensionnées. Pour répondre aux besoins de place, les quais de réparation n°2 et n°3, seront ensuite convertis à l'activité commerciale, et dédiés aux conteneurs. Ils prendront l'appelation qu'ils ont encore aujourd'hui : « quais de la plateforme multimodale n°2 et n°3 ».
Enfin, une diversification des trafics via l'accueil de navires multiproduits a été pratiquée, en dehors des orientations prévues par le schéma. Elle a permis de compenser certains évènemements tendanciels et conjoncturels liés aux évolutions du monde agricole et de l'industrie agroalimentaire.

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ PARTIELLEMENT ET DOIT ÊTRE POURSUIVI

Le renforcement de l'action commerciale est désigné par l'étude Sofremer comme condition indispensable du développement portuaire. Il s'agit de mieux faire connaitre le port de Brest et de consolider son hinterland « limité dans tous les cas à la péninsule armoricaine ». La nécessité d'une véritable action de promotion est mise en avant. L'étude préconise également l'amélioration des procédures et le développement d'éléments de suivi et d'exploitation du port. Des indicateurs conçus comme outils d'aide à la décision, doivent permettre de programmer et de valider les projets d'investissements. Ils donnent lieu, le cas échéant à la réalisaion d'études spécifiques complémentaires.
Des installations permettant le stockage de conteneurs frigorifiques ont été préconisées dès 1989, le « créneau froid » étant identifié en tant que source de trafic et le conteneur comme mode de transport associé, promis à se développer.
Globalement pour l'étude Sofremer, il s'agit également de rationaliser l'utilisation des postes à quais, en accentuant la spécialisation, car la capacité du port est loin d'être optimisée. Aussi sont actées l'organisation des trafics, la spécialisation des quais du 6ème Est et Sud pour les trafics agroalimentaires, et la volonté de s'orienter vers une exploitation plus souple des quais en fonction des tirants d'eau offerts.
Dans les faits, la possibilité d'accueil de bateaux plus grands, le traitement rapide des cargaisons et le développement d'une filière multiproduits ont été concrétisés. Trois phases de récupération de trafics sur le vrac étaient projetées avec au final, un objectif optimal de 1,3 millions de tonnes. Ces résultats ont été atteints sur les années 2012-2013 en combinant vrac agro et vrac solides sur les deux quais.

1990

aujourd'hui

1990

aujourd'hui

L'étude Sofremer.1990

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ MAIS DEMEURE SOUS-UTILISÉ

L'équipement roulier préconisé est réalisé en 1993, mais il répond trop tard à la demande formulée par la compagnie Irish Ferries, et la ligne associant fret sur semi-remorques et passagers avec l'Irlande n'est finalement pas mise en place sur Brest, mais sur les ports de Roscoff et de Cherbourg. L'intervention de la Brittany Ferries a retardé le démarrage des travaux. Entre temps, Irish Ferries a trouvé un accord avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix, exploitant du port de Roscoff. À l'instar du transport terrestre, c'est le parcours maritime le plus court qui fut choisi. Roscoff étant mieux positionné que Brest pour le Sud de l'Angleterre, Irish Ferries a développé des liaisons avec ce port et celui de Cherbourg. Pour sa part, la Brittany Ferries est restée sur Roscoff et Saint-Malo.

D'autres activités sur ce poste étaient présumées avec Rhein, Mass and See pour ses porte-barges et SNO/ SCADOA (grands RO-RO). L'absence d'attente à Brest, et la prise en charge directe sont considérées comme des atouts, limitant ainsi le coût journalier du navire. Le fret avec l'Espagne n'a pas été développé avec un point de chute sur Brest (Vigo-Montoir, Plymouth-Santander).

Le renforcement de la capacité frigorifique des entrepôts du 3ème éperon a été réalisé, alors que le conteneur frigorifique était en pleine expansion. Aussi, les 73.000m3 d'entrepôts frigorifiques publics, les 40.000m^3 d'entrepôts privés et les 36.000m^3 de stockages à température dirigée, sont aujourd'hui inexploités car inadaptés. Déplacée au 3ème éperon, la criée a été implantée en 2015, sur une petite partie de l'ensemble immobilier. L'autre partie reste aujourd'hui à reconvertir, en lien avec les nouveaux usages du 5ème bassin.

CE QUI N'A PAS ÉTÉ RÉALISÉ

L'étude économique Sofremer soulignait l'existence d'un marché potentiel pour le transit de marchandises en provenance et à destination de la Côte africaine de l'Ouest et du centre (COA). Ce trafic était opéré à l'époque, par les ports périphériques à la Bretagne. Un volume de 8.200 conteneurs sur la région Bretagne, en import ou export par les ports du Havre, de Nantes ou de Rouen, était estimé. Mais il n'a pas pu être dérouté sur Brest.

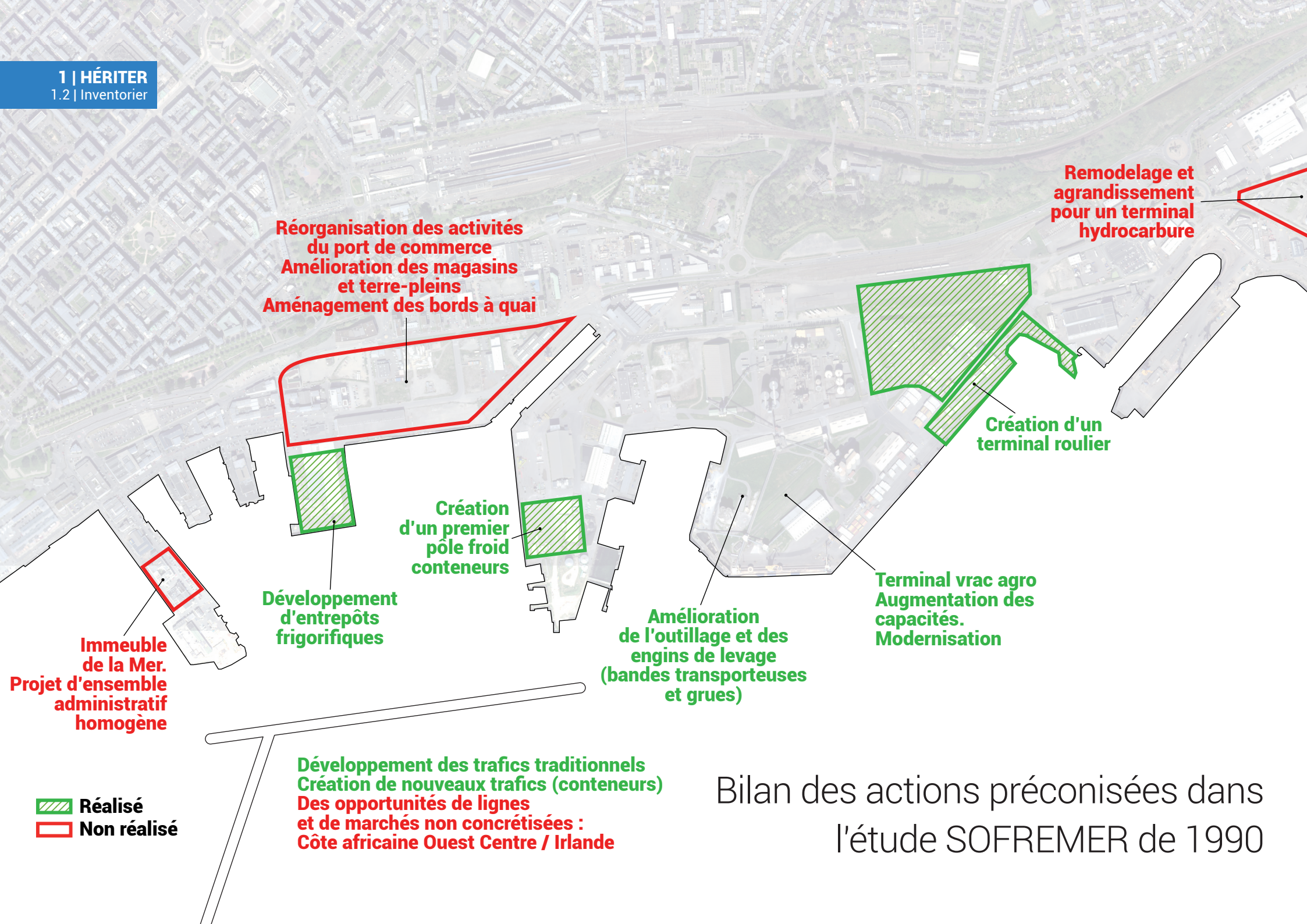
Le critère distance/ temps pour l'Ille-et-Vilaine a finalement œuvré en faveur de Nantes et non de la place portuaire brestoise, tandis que les ports du Havre et de Rouen, bien que plus éloignés, ont bénéficié des effets de volume, les transporteurs proposant des prix plus attractifs aux sites garantissant des volumes de fret importants. En outre, les ports du Havre, de Rouen et de Nantes ont tiré avantage de l'organisation de leurs logistiques respectives, les transitaires et le réseau d'entreprises spécialisées dans l'empotage, le dépotage de conteneurs et autres opérations administratives afférentes, étant avantageusement plus dense et important sur ces ports.

Par ailleurs, le projet de création d'un avant-port terrestre à sec sur Rennes, qui avait pour objectif de relier le Nord de la France au Sud via une interface technique ferroviaire, a été abandonné.

La création de terminaux spécialisés privés, dotés de capacités de stockages réfrigérés (pour le marché de la viande congelée notamment) était également envisagée. Cependant, les investissements importants nécessaires (déchargeurs automatiques de palettes, convoyeurs réfrigérés et chargeurs de navires automatisés), impliquaient la garantie d'une utilisation intense pour rentabiliser ces équipements, finalement non réalisés.

La concentration des activités « port de commerce » et leur réorganisation spatiale à l'arrière du 5ème bassin visaient l'amélioration des trafics conventionnels par le perfectionnement du stockage, des magasins et terre-plein. Ce projet n'a pas été mis en place. Il en est de même en ce qui concerne « l'immeuble de la mer » qui ambitionnait la constitution d'un ensemble administratif portuaire homogène, ou encore de l'optimisation de l'occupation des premiers bassins.

Enfin, le projet de démolition du magasin D qui était assorti de deux options, l'une en faveur de l'extension des frigos, l'autre au bénéfice de l'augmentation des terres-pleins (avec la volonté de disposer de 50 à 70 mètres de plateforme en arrière des quais) n'a pas été concrétisé. Les deux projets envisagés que ce soit pour l'optimisation du stockage, la simplification de la manutention ou la mise en place d'aires de retournement adaptées, n'ont pas été réalisés.



Bilan des actions préconisées dans l'étude SOFREMER de 1990

L'étude Sofremer.1990

BILAN DES APPORTS DU SCHÉMA

L'étude Sofremer de 1990, premier document stratégique pour le port, recelait une dimension visionnaire, en prévoyant les modifications profondes à attendre sur le transport de marchandises, avec l'avènement des conteneurs. Sur ce plan cependant, le schéma directeur conclusif de l'étude, a finalement été suivi dans son hypothèse minimale, sans voir aboutir un authentique projet de port à conteneurs. L'étude Sofremer venait en effet corroborer l'étude Consult Infra de 1987, axée sur le développement d'un vrai port à conteneurs à Brest, équivalent à ceux du Havre ou de Marseille, et pas uniquement orienté sur un projet portuaire de feedering (consistant à réduire le nombre d'escales du porte-conteneurs en transférant sa cargaison sur des caboteurs ou feeders, assurant la desserte locale des ports voisins). Cette hypothèse ambitieuse reposait sur la promotion de la position maritime brestoise avantageuse, comme porte de la façade atlantique. Elle préconisait une desserte optimale par le rail et la route afin d'assurer à la place portuaire son rôle structurel. Brest était envisagé comme port d'éclatement, servant à approvisionner par feeders les ports français de la façade Atlantique voire certains ports d'Europe du Nord. Le projet proposé envisageait un terminal doté de huit portiques, 1200 mètres linéaires de quais et 60 hectares de terre-pleins. Il devait permettre près de 65 escales par mois. En définitive, les prévisions de trafic estimées à 4,2 millions de tonnes pour 1998 n'ont jamais été approchées. En définitive, l'hypothèse de développement prévue s'est réalisée pour Le Havre, et le développement feeder pour relier Le Havre à Brest par la mer se limite à une correspondance hebdomadaire.

Le document Sofremer a servi de base de travail et de réflexions pour les démarches ultérieures. Les préconisations de réorganisation profonde des espaces portuaires avec la concentration des principaux trafics de marchandises sur les espaces modernes ne se sont pas matérialisées dans l'horizon envisagé par l'étude, mais elles se sont réalisées sur un plus long terme. L'activité du port de commerce s'est concentrée sur le 6ème Sud, le terminal conteneurs et le QR5 ; et le transfert des activités du port de commerce vers l'Est, interroge directement le futur du 5ème bassin.

Ce plan de développement, conduit jusque dans les années 2000, a permis au port de Brest de développer à la fois des trafics traditionnels et nouveaux, en particulier celui des conteneurs. Il doit être considéré comme l'un des éléments déclencheurs dans l'arrivée de plusieurs compagnies et la création de liaisons maritimes, au service de l'industrialisation et de la diversification de l'Ouest Breton.

SOFREMER - ATOUTS DU PORT DANS LES ANNÉES 1980

- Coût du passage au port compétitif (manutention, autres services et droits de port) ;
- Économie de situation géographique, coûts moindres du transport maritime ;
- Qualité des dessertes ferroviaires et routières ;
- Temps d'accès aux quais moindres (port maritime : pas d'éclusage ou d'estuaire à remonter) ;
- Concentration du trafic et importance des escales propices aux économies d'échelle (7,5 millions de tonnes projetés en 2012) ;
- Apport de fonds européens pour l'amélioration du terminal Matières premières agricoles (MPA).

SOFREMER - FAIBLESSES DU PORT DANS LES ANNÉES 1980

- Rendements sur le vrac agroalimentaire à améliorer en investissant sur le terminal et son outillage ;
- Climat social et mouvements de grève ;
- Statut de Port d'intérêt national engendrant un manque de réactivité ;
- Crédits d'État lissés et investissements répartis et entre l'ensemble des ports.

Le port de commerce en 1990

ADEUPa Brest-Bretagne

2 LE SCHÉMA DE 1994

Les premiers bassins et le parc à chaînes en 1986

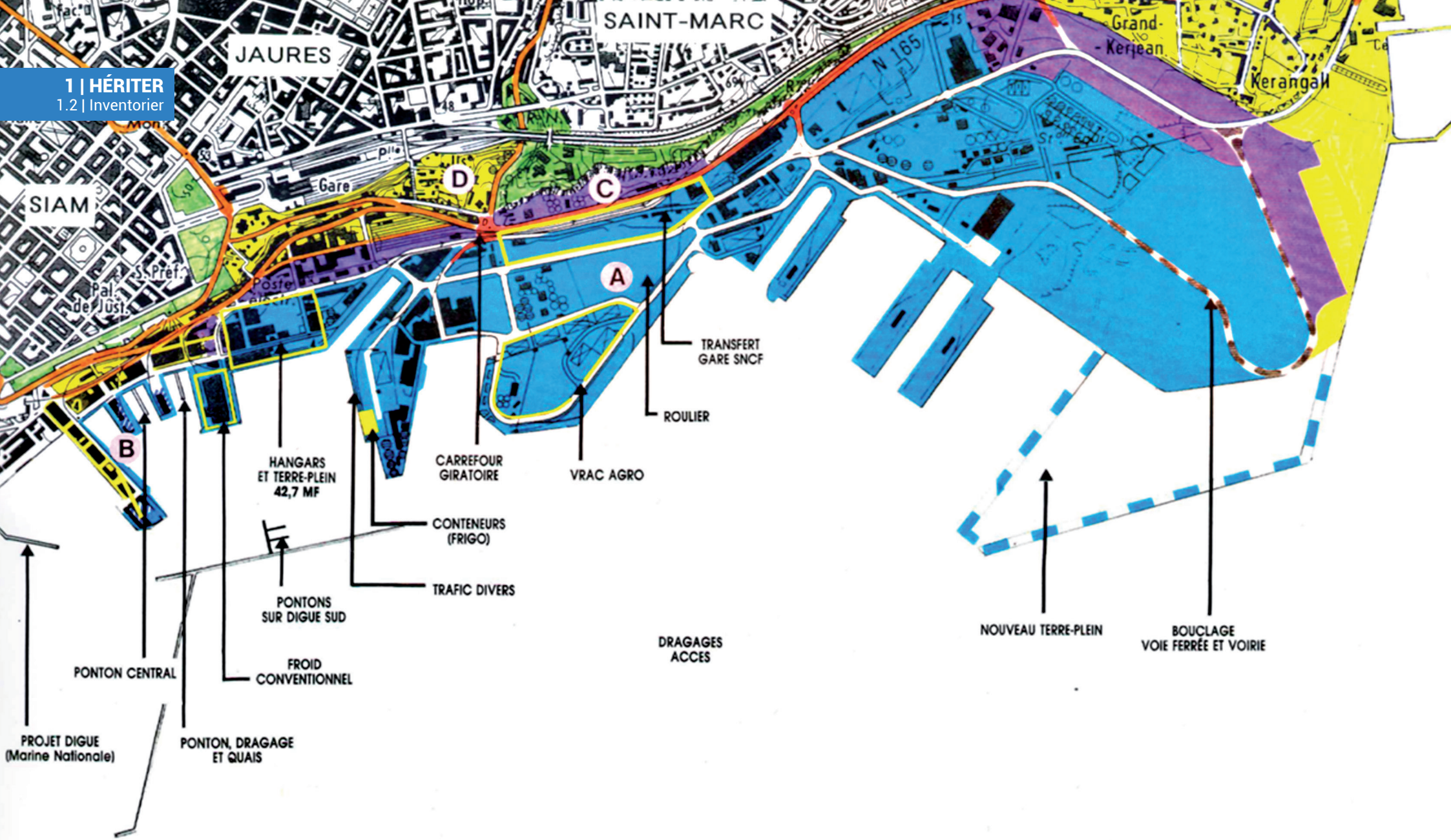
Archives municipales de Brest

Le schéma de référence portuaire.1994

Trois années d'études préalables

Le schéma de référence de 1994 s'appuie sur plusieurs études qui forment ensemble une démarche progressive d'élaboration et de réflexion, échelonnée sur trois années. La première d'entre-elles est l'étude Sofremer, dont le schéma de 1994 est volontiers présenté comme étant le volet « aménagement ». Ce préalable se manifeste dès 1990, par la volonté de réaliser une charte de développement maritime et portuaire, destinée à consolider le rôle et les interventions de l'État.

Au cours de cette période à l'amorce des années 1990, un ensemble d'études et d'ateliers permet de poser des principes et de tester différents scénarios pour le port de Brest. Ainsi, les ateliers d'urbanisme sur le thème du « Front de mer », et les esquisses d'aménagements portuaires qui en sont issus préfigurent directement certaines des orientations préconisées ensuite, par le schéma de référence.



Les actions sur l'outil portuaire

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DES ESPACES PORTUAIRES BRESTOIS DE 1990

Les travaux préalables

1 - LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DES ESPACES PORTUAIRES BRESTOIS (1990)

Les orientations de ce schéma issu de l'étude Sofremer définissent les actions à conduire sur l'outil portuaire civil, et esquissent une approche spatiale. Les travaux identifient quatre unités ou ensembles portuaires, présentant chacune d'importantes opportunités foncières d'ordres plus ou moins immédiats :

- Le port ancien, autour des trois premiers bassins ;
- Les ateliers du bas de la falaise de Poulic al lor, composant un ensemble plutôt industriel à l'intérieur d'un tissu hétéroclite en voie de reconversion, avec une mixité des usages urbains et portuaires ;
- Le secteur du vrac agroalimentaire, jalonné d'entrepôts et de silos épars ;
- Le secteur du Tritschler, mêlant les activités portuaires commerciales et celles de la réparation navale.

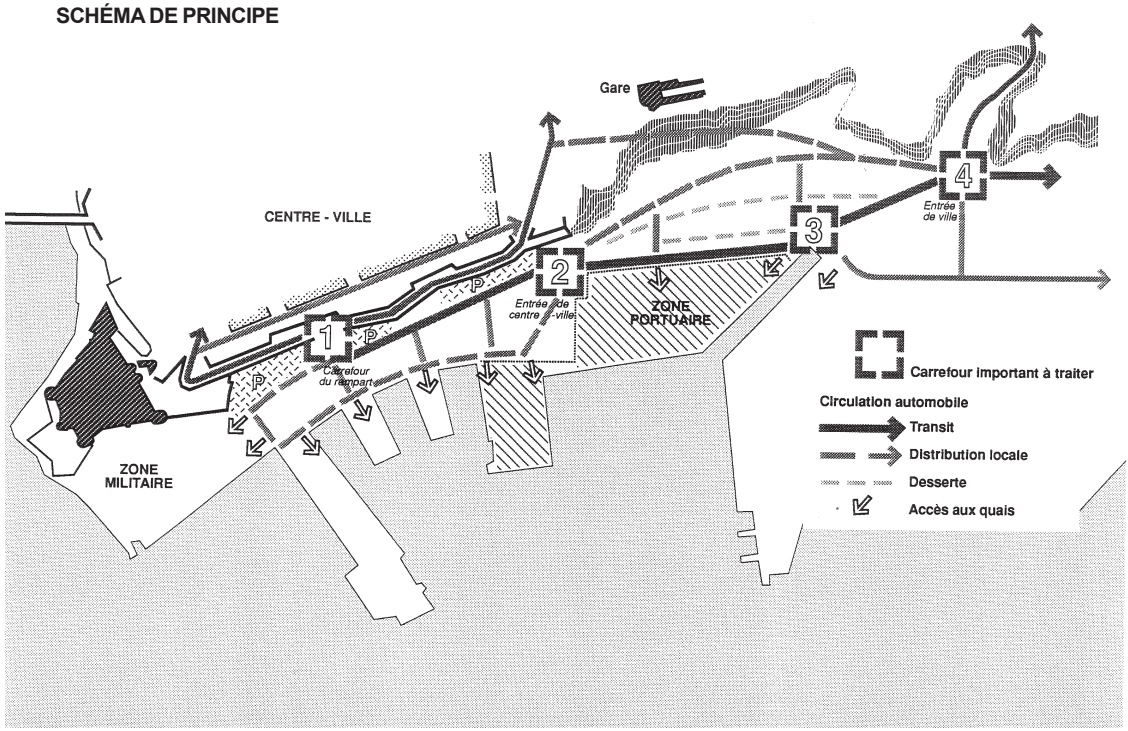
Le schéma permet une clarification des espaces entre le port et la ville, et inaugure une affectation générale des espaces.
À la suite de l'état des lieux succinct qu'il propose, les premières démolitions des friches portuaires au pied des remparts sont réalisées dès 1992.

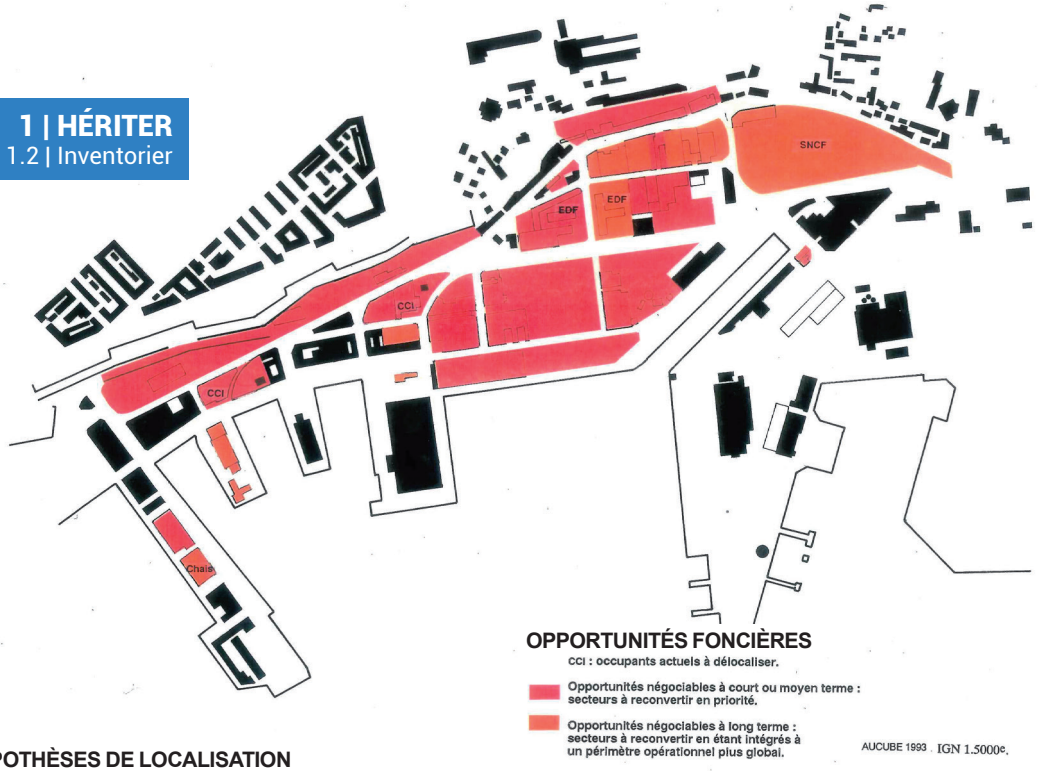
2 - L'OPÉRATION FRONT DE MER (1992-1993)

Base de réflexion pour le schéma de référence de 1994, l'Opération Front de mer se déroule en plusieurs phases et donne lieu à différentes productions à caractère collégial. Elle permet d'identifier l'ensemble des enjeux en présence et de réfléchir au futur du port, en faisant travailler collectivement les différents acteurs et parties prenantes portuaires. L'objectif alors visé par la communauté urbaine de Brest est à la fois économique et spatial. Il s'agit de déboucher, à l'issue d'une réflexion partenariale, vers des actions touchant à l'économie portuaire, au cadre de vie de la population, à la desserte spatiale du territoire portuaire et plus globalement à celle de la ville, depuis cette porte d'entrée Sud. Parallèlement, le contexte de friches industrielles, doublé de l'apparition de nouvelles préoccupations de modernisation de l'outil portuaire, conduisent les acteurs à se mobiliser et à collaborer à cette réflexion en faveur du front de mer.

Soucieuse d'une vision qui ne soit pas uniquement économico-fonctionnelle, l'Opération Front de mer bénéficie d'un atelier d'urbanisme. Organisé sous la forme de consultations restreintes, celui-ci rassemble plusieurs jours durant, des équipes d'architectes et d'urbanistes. L'analyse du site et son diagnostic permettent d'en poser les caractéristiques essentielles et de mieux définir le territoire portuaire. L'état des lieux exhaustif qu'il contient met en exergue la problématique d'affectation alors sensible. Sur la base des objectifs économiques et spatiaux assignés à l'exercice, il s'agit à la fois d'imaginer un schéma d'ensemble du port, des orientations formant parti d'aménagement et de composition urbaine, ainsi que des éléments de programmation. Ces travaux et les différents scénarios esquissés permettent de dresser les grandes thématiques et orientations qui seront utiles à la conception du schéma de référence subséquent.

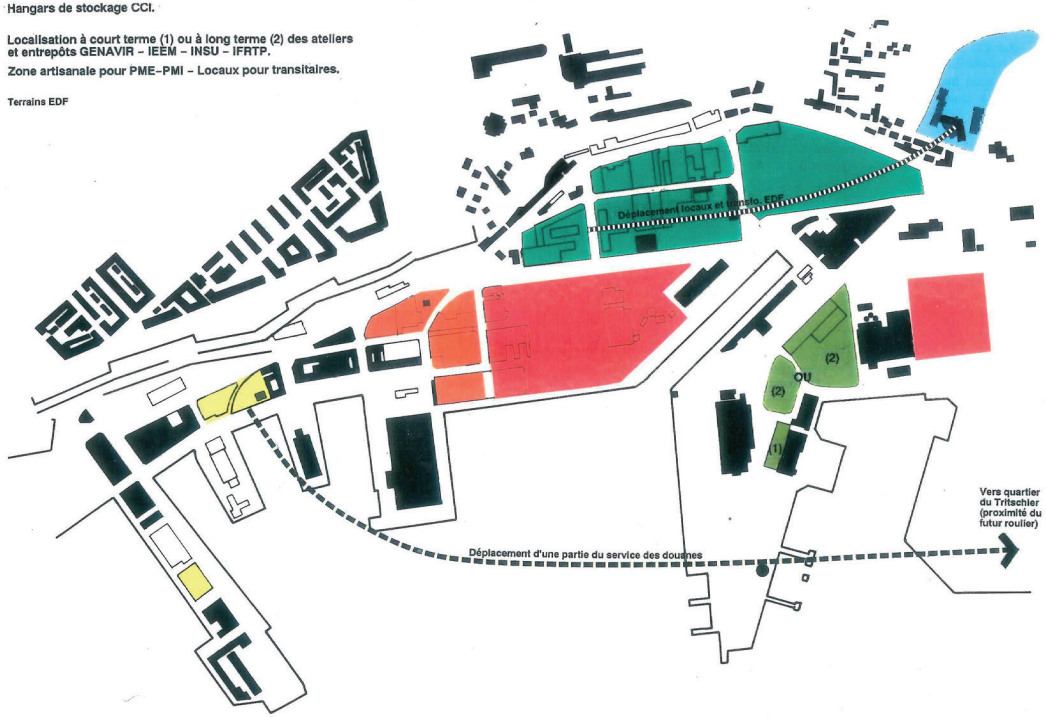
HIÉRARCHIE VIAIRE
SCHÉMA DE PRINCIPE



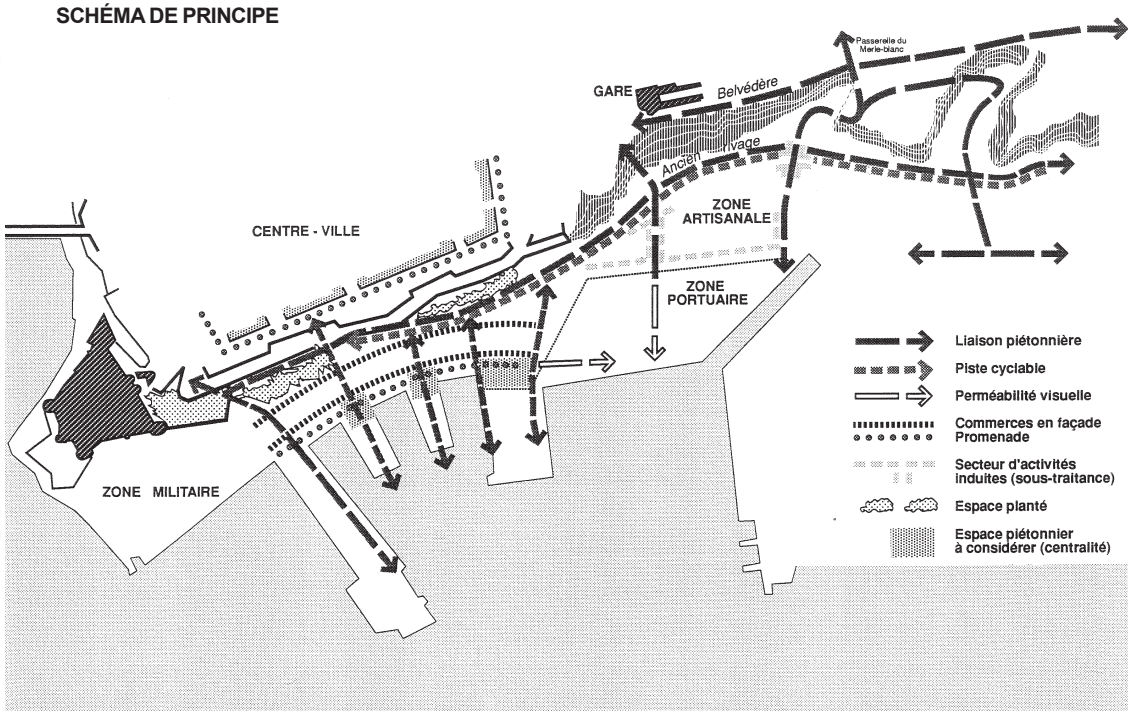


HYPOTHÈSES DE LOCALISATION DES ÉLÉMENTS DE PROGRAMME

- Ateliers d'artistes et salle de diffusion rock.
- Services portuaires – criée – localisation à moyen terme pour GENAVIR.
- Hangars de stockage CCI.
- Localisation à court terme (1) ou à long terme (2) des ateliers et entrepôts GENAVIR – IEEM – INSU – IFRTP.
- Zone artisanale pour PME-PMI – Locaux pour transitaires.
- Terrains EDF



ESPACES D'ANIMATION ET TRAME PIÉTONNIÈRE
SCHÉMA DE PRINCIPE



Le schéma de référence portuaire.1994

Parmi la variété des approches développées, plusieurs thèmes sont particulièrement abordés :

- La mise en place de principes de composition urbaine ;
- La hiérarchisation du réseau viaire ;
- La structuration des espaces publics ;
- La fonction d'animation sur le port et les espaces qui lui sont dédiés ;
- La relation entre la ville et le port et les circulations piétonnes ;
- La prise en compte d'éléments de programmes prioritaires.

UNE MÉTHODE APPUYÉE SUR LA CONCERTATION

Riche d'idées et de propositions, la réflexion « Front de mer » a contribué directement au volet concertation et à la démarche partenariale mis en place ensuite pour aboutir au schéma de référence de 1994, sans toutefois que la diversité des éléments et visions développés ne puissent être intégralement repris dans ce dernier. Un schéma de référence n'a pas vocation à se prononcer sur tout et encore moins à traiter du détail. Ce travail collégial entre la CCI, la Communauté Urbaine, les services de l'État et la Ville de Brest a donc permis de définir les contours du futur schéma de référence : un document intermédiaire entre le schéma de zonage et le plan masse, assorti d'un résumé d'objectifs, inscrits dans une perspective de long terme. La hiérarchisation des enjeux à la fin du processus a permis d'identifier et de définir les éléments incontournables pour l'évolution du port et surtout, d'aboutir à une première base d'accord entre les parties prenantes.

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Sur un territoire restreint, peu extensible et convoité, l'aspect foncier constitue un enjeu important, qu'éclairent d'autant plus crûment les coupures ferroviaires, l'existence de friches et d'îlots entiers, mêlant terrains vagues et bâti dégradé. Le travail sur le parcellaire et l'approche à l'échelle de l'îlot recomposent l'espace et proposent l'ouverture de nouveaux passages et liaisons. L'espace public est mis à contribution pour créer de la cohérence. Des propositions sont faites pour recomposer le bâti et instaurer, des liaisons entre ville « haute » et « basse », l'ouverture de percées et l'aménagement de nouveaux fronts urbains.

LES DÉPLACEMENTS, MOTEURS DE LA RÉORGANISATION SPATIALE

Le territoire de front de mer considéré rassemble à la fois une zone portuaire à vocation multiple, une entrée d'agglomération et l'un des principaux accès vers le centre-ville. De fait, les volets transports et circulation occupent une place importante. De façon générale, la question des déplacements est abordée ou évoquée pour faciliter le fonctionnement spatial et celui de l'outil portuaire. Outre les flux de nature diverse en présence, l'approche doit prendre en compte la pénétrante Sud (aujourd'hui RD 165), dont le second tronçon (Palaren-pont Albert Louppe / futur pont de l'Iroise) est alors en cours de réalisation, et proposer une transition séquencée entre l'infrastructure de la voie rapide et la desserte urbaine jusqu'aux portes du centre-ville. En outre, l'état des lieux critique de la voirie, analyse l'amorce de double réseau de voirie mis en place, afin de gérer les trafics urbains, de transit et portuaires de poids lourds. Dans cette optique, la proposition d'un circuit portuaire adapté aux poids lourds intègre le principe du déplacement de la gare de marchandises.

Les réflexions s'attachent à composer des séquences de voirie afin de mettre en scène la progression de la voie structurante à l'intérieur du territoire portuaire. Jalons et repères visuels sont ainsi proposés aux abords de l'axe.

Inscrits sur un périmètre étendu au-delà des strictes limites portuaires, les travaux de composition portuaire présentent des articulations-frontières et se prononcent sur les interfaces avec les quartiers environnants. Plus globalement, les différentes propositions traduisent la volonté commune de rechercher une harmonie entre la forme urbaine et son contexte au sens large (paysage, réseaux de transports, etc.).

1990

aujourd'hui

ADEUPa Brest-Bretagne

1990

aujourd'hui

ADEUPa Brest-Bretagne

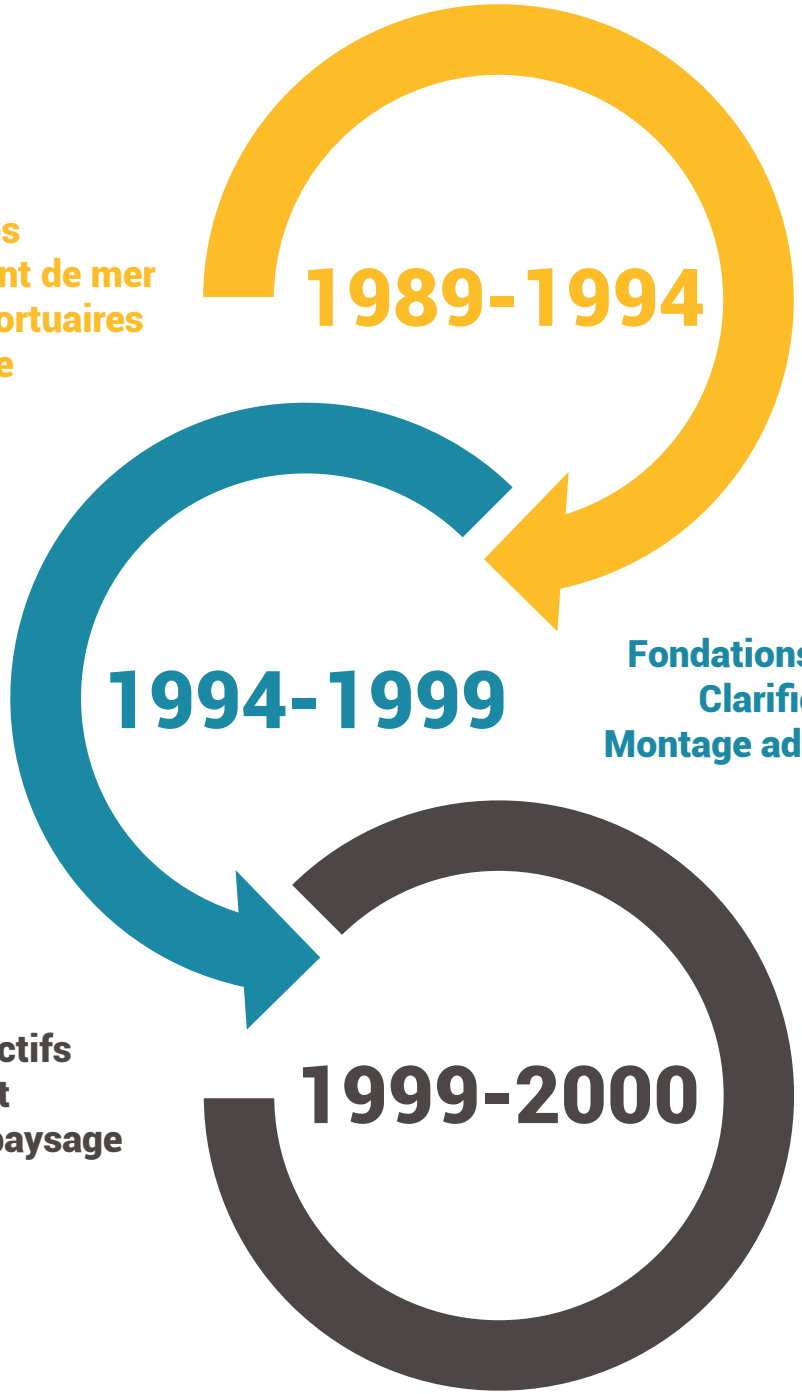
Le schéma de référence portuaire.1994

DES ENJEUX PRIMORDIAUX IDENTIFIÉS

L'approche Front de mer permet le partage d'enjeux prioritaires, utiles au schéma de référence. Son dernier volet propose des éléments d'aménagement en abordant :

- L'accessibilité du port et le traitement paysager permettant l'amélioration du paysage portuaire ;
- Le développement de l'offre de surfaces pour des activités industrielles et de services en lien avec le port, en dehors du domaine public maritime (DPM) ;
- Le maintien de commerces, services et entreprises en lien avec la mer sur le port de commerce ;
- L'identification des activités et services portuaires, sans négliger l'aspect culturel et le potentiel touristique ;
- L'organisation d'animations diverses sur les espaces publics du port.

Un schéma axé sur l'aménagement spatial et fonctionnel



Le schéma de référence portuaire. 1994

Le schéma de référence de 1994

Élaboré par l'Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Brest (AUCUBE), dans le cadre d'une démarche partenariale, c'est un travail de planification des espaces portuaires. Il a pour objet la production d'un document de référence, d'aménagement et de développement, appliqué au territoire porteur d'enjeux complexes et soumis à l'interférence de logiques d'acteurs multiples qu'est le port. Cadre de référence au service de l'aménagement spatial du port, le schéma affirme la centralité du rôle économique, tout en manifestant et en traduisant la volonté de reconquête de la ville sur les espaces délaissés et dégradés.
L'élaboration du schéma de référence portuaire fait l'objet d'une démarche réunissant quatre partenaires : la ville de Brest, la Communauté urbaine, la Chambre de commerce et d'industrie et la Direction départementale de l'équipement. Au sein du processus, l'AUCUBE joue à la fois un rôle de médiation, de coordination, de formalisation du projet urbain et d'élaboration du document lui-même.

Au titre des enjeux à traiter, la question de la domanialité et de la simplification de la structure foncière est centrale. Tout au long des années 1990, un travail sur le foncier est réalisé, visant l'homogénéisation du domaine public maritime et utilisant pour ce faire le principe du déclassement. Tout en réorganisant et en compactant le domaine public maritime, le remembrement mis en œuvre permet de clarifier les périmètres, acteurs en présence et vocations spatiales. L'emprise du domaine public maritime a été réduite et son morcellement limité.

OBJECTIF DE L'ÉTUDE

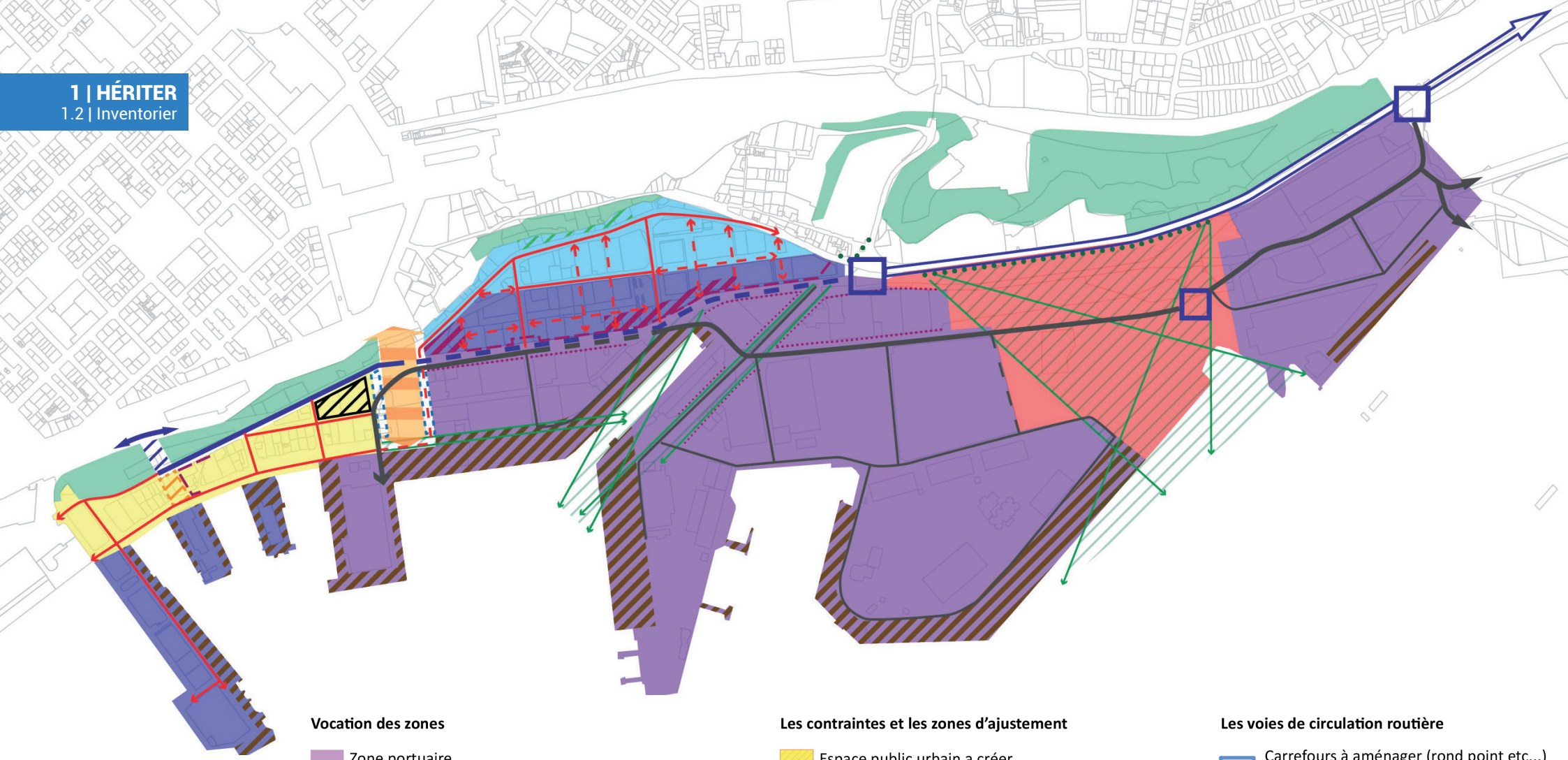
En 1994, le schéma de référence a pour but de rationaliser l'occupation foncière en précisant la vocation des différents espaces. Il constitue à ce titre à proprement parler, le point de départ du processus de recomposition du port. Il s'agit de :

- Réaménager les espaces portuaires en requalifiant les espaces publics et en réhabilitant les friches industrielles ;
- Développer et soutenir l'accueil des activités portuaires ;
- Faciliter l'accès au port et améliorer les liaisons entre la ville et le port.

L'objectif de la démarche vise à accompagner le développement économique du port en formalisant une synergie entre le port le centre-ville et les pôles économiques de l'agglomération. Le périmètre du schéma exclut la zone industrielle portuaire qui relève alors, de préoccupations différentes.

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ COMME PRÉVU

Les friches industrielles existantes ont été réhabilitées ou débarrassées dans la perspective d'un changement d'occupation et d'affectation du sol, conformément aux préconisations générales du schéma. Un secteur multiactivités a été développé afin de permettre l'accueil de nouveaux acteurs économiques et services d'accompagnement. Fortement imprégnée par l'objectif volontariste de renouvellement urbain, cette orientation s'est accompagnée d'une tertiarisation de l'activité avec une prépondérance des surfaces de bureaux, relativement conforme à la tendance générale alors à l'œuvre. Ce secteur a été conçu en complément et prolongement du travail de restructuration parcellaire afin de proposer une nouvelle perméabilité Nord-Sud. Aujourd'hui, les poches restantes non encore traitées font l'objet de projets immobiliers au stade d'études ou de demandes de permis de construire. La configuration du domaine public maritime a été retravaillée en détail, afin de supprimer les enclaves hors du domaine portuaire, tout en faisant mieux correspondre le périmètre global avec celui des bords à quais. Globalement, l'objectif d'amélioration des conditions d'accueil des entreprises a été largement suivi.



Vocation des zones

- Zone portuaire
- Plate forme multimodale
- Terre plein bord a quai
- Zone d'activité, PME avec services liés pouvant inclure des équipements publics ou para-publics
- Zone à dominante d'activités pouvant inclure du logement en nombre limité
- Espace urbain mixte (logements, services, activités urbaines et portuaires légères, commerces, équipements, stationnements...)
- Construction en immeuble isolé souhaitée (rupture avec l'ilot construit) - CES inf à 30%
- Espace vert pouvant inclure du stationnement de surface
- Espace lien (port ville) et espace frontière (zone portuaire - espace urbain mixte), Principe

Les contraintes et les zones d'ajustement

- Espace public urbain a créer
- Espace vert a créer (falaise à consolider) limites indicatives
- Servitude de proximité de la forme de radoub
- Zone de vue à préserver
- Cône de vue à préserver
- Ligne point de vue à préserver
- Servitude d'alignement et d'ordonnancement des facades
- Servitude d'alignement des façades et des murs de clôture (recul des installations industrielles) en zone portuaire
- Limite de zone indicative

Les voies de circulation routière

- Carrefours à aménager (rond point etc...) Emplacement indicatif
- Voie urbaine d'accès et de transit existante à conforter
- Voie urbaine d'accès et de transit à créer
- Pénétrante Sud
- Voie portuaire principale existante
- Voie portuaire principale à créer
- Voie portuaire secondaire
- Voie portuaire secondaire àcréer
- Voie de desserte urbaine existante
- Voie de desserte urbaine à créer

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE DU PORT DE BREST DE 1994

Le schéma de référence portuaire. 1994

Parallèlement, l'optimisation des emprises ferroviaires portuaires s'est appuyée sur la réaffectation des espaces de triage et de chargement / déchargement d'ores et déjà désaffectés dans les années 1990. Elle a permis à la fois la mise en place progressive de la zone PME-PMI, la création des aménagements du parc à chaînes réalisés récemment, et surtout, a occasionné la relocalisation de la gare de marchandises.
La mise en place d'une plateforme multimodale reliée à cette nouvelle gare est aujourd'hui effective avec la création du terminal conteneurs des anciens QR2 et QR3. Des équipements dédiés complètent l'aménagement de la plateforme : un service vétérinaire, les douanes et une entrée aménagée dédiée aux poids lourds.
Enfin, les différents carrefours routiers identifiés comme parties intégrantes de la séquence d'entrée d'agglomération et de celle d'accès au centre-ville ont fait, dans l'ensemble, l'objet d'aménagements et de requalifications avec une diffusion progressive des flux et une gradation, permettant le passage de la voie de type autoroutier à la voirie urbaine.

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ DIFFÉREMMENT

La différenciation des voiries urbaines et portuaires a fait l'objet d'une mise en place globale, mais les espaces aux abords des premiers bassins n'ont pas été traités ou recalibrés afin de s'adapter au type de desserte prévue (Cf. le quai de la Douane). La hiérarchisation de la voirie envisagée ne s'est pas entièrement appliquée. L'accès à la zone multimodale a été décalé et des espaces complémentaires de desserte du port de commerce ont été aménagés.
Par ailleurs, la séquence du « Lien ville-port » conçue entre l'assise des remparts (au droit du square Beautemps-Beaupré) et le 5ème bassin, et comprenant l'îlot Bassam-Colonies, n'a pas été concrétisée. Seule une partie de l'emprise a fait, à ce jour, l'objet d'une construction mêlant bureaux et surface commerciale, tandis que d'autres programmes tertiaires, hôtelier et résidentiels sont actuellement projetés et que l'un d'entre-eux entre en phase de chantier.
En outre, l'implantation de fonctions strictement urbaines a été réalisée sur des espaces à vocation portuaires, tandis que des servitudes de clôtures et d'alignement n'ont pas été respectées sur certaines zones.
À l'hypothèse d'une réhabilitation du bâtiment de la criée a été préféré son transfert sur le troisième éperon dans des locaux neufs réalisés en reconversion d'une partie des hangars frigos désaffectés. Cette alternative permet le lien direct de la criée avec le 3ème bassin, qui accueille la flottille de pêche.
Enfin, l'ilot Nielly qui fait l'objet d'une reconstruction totale, bénéficie d'un Coefficient d'Emprise au Sol supérieur à la limite des 30% prévue.

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ SANS AVOIR ÉTÉ PRÉVU

Le site du Château en rive gauche et à l'embouchure immédiate de la Penfeld était jusque-là du ressort de la Marine Nationale. L'opportunité évidente de valorisation du front de mer urbain brestois et de développement des fonctions touristiques et de loisirs qu'il offrait, a été saisie avec la réalisation d'un nouveau port de plaisance : « la Marina du Château » et les équipements qui lui sont liés, aménagés sur le quai Eric Tabarly et sa promenade. Cette nouvelle entité dédiée à la plaisance, en complément du port du Moulin-Blanc, permet notamment le développement de la fonction escale du port. Elle incarne aussi la dimension « Port des records », celle associée au développement de la course au large et des défis de la voile sportive. Le transfert au civil de cet espace anciennement militaire et clôturé, exige encore cependant, d'être mieux connecté avec les premiers bassins, en particulier, d'être mieux identifiable depuis le quai de la Douane.

D'autres réalisations ont vu le jour sans avoir été prévues. En premier lieu, la survenue du code ISPS (International Ship and Port Facility Security) après les attentats du 11 septembre 2001, a singulièrement modifié la donne quant à l'intégration du port en tant que composante librement accessible de l'espace urbain pris dans son acception la plus large. Les nouvelles normes de sécurité ont favorisé l'extension du périmètre portuaire en accès réservé et le développement des clôtures. L'adaptation aux normes ISPS, rendue nécessaire, au risque autrement de sortir du jeu maritime international, a entrainé la création d'entrées dédiées au port de commerce ainsi qu'aux espaces de réparation navale.

1990

1990

aujourd'hui

aujourd'hui

Le schéma de référence portuaire. 1994

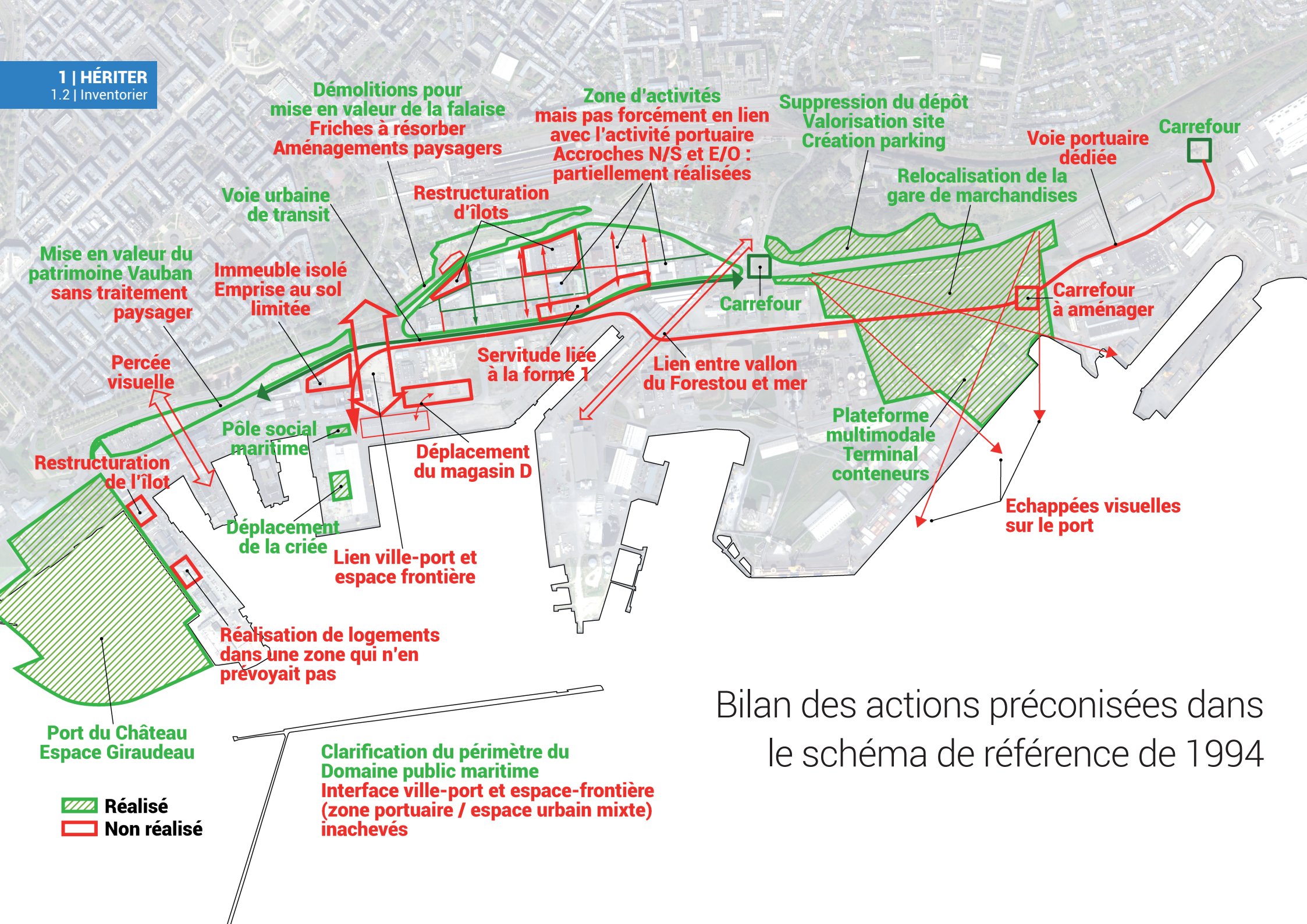
D'autres réalisations non spécialement anticipées par le schéma de 1994 s'incarnent de façon modeste à l'échelle des vastes espaces portuaires, mais n'en demeurent pas moins d'une grande portée symbolique, sociale et/ou culturelle. Il s'agit par exemple de la réalisation du Pôle social maritime ou de la création de la Carène, salle des musiques actuelles, nouvel équipement métropolitain, implanté sur le port, à l'intérieur de la séquence du Lien ville-port. Par ailleurs ces réalisations imprévues relèvent fréquemment de programmations « accidentelles », a priori peu adaptées à leurs sites d'accueil. Il s'agit de la création de logements sur des îlots, dédiés aux activités portuaires et artisanales (Nielly, Bassam-Colonie), ou sur le domaine public maritime (immeuble la Vigie). Il s'agit encore, de la construction de logements à l'intérieur de la frange paysagère de la falaise, lesquelles affaiblissent sa continuité et sa faculté d'interface naturelle entre ville et port (résidence « Les jardins de la falaise » par exemple).
Enfin, la disparition du dépôt d'hydrocarbures (Groupement Pétrolier de Brest) au pied de la falaise de Ker Stears, et l'épisode de pollution industrielle qui l'a précédé, a impliqué la surveillance des sols et la conduite de travaux de réhabilitation du site, dans la perspective de sa reconversion, au profit en particulier d'une tête de ligne de transport en commun en site propre avec parking-relais de report modal d'entrée de ville. Dans l'immédiat, le site accueille une aire de stationnement sommaire.

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ PARTIELLEMENT ET DOIT ÊTRE POURSUIVI

La préservation des bords à quais et des terre-pleins a été maintenue, et les autorisations d'occupations temporaires (AOT) sont accordées en fonction de la doctrine établie par la Région et appliquée par la CCIMBO. Cette position de principe a permis de préserver jusqu'à présent des espaces rares, chèrement gagnés au fil du temps sur la rade.
Par ailleurs, la hiérarchisation de la voirie est incomplètement aboutie et le statut de ses espaces est à l'avenant. L'organisation du réseau viaire ne distingue pas complètement les espaces et les différents flux qu'ils accueillent (de transit, de commerce, urbains d'entrée de ville, de desserte interquartiers). La configuration et les caractéristiques du réseau demeurent à affiner et à calibrer en fonction de l'évolution des espaces du port dans son ensemble, des usages, ainsi que des projets en cours de développement sur le périmètre du port urbain. Enfin, il reste des îlots et assiettes foncières mutables à traiter, notamment en bordure de la rue Amiral Troude, bie que la majeure partie des ilots identifiés au début des années 1990, ait aujourd'hui fait l'objet d'un travail de recomposition urbaine et de réaffectation.
En outre, deux éléments nouveaux ont été réalisés mais sont désormais notoirement sous-utilisés. Bien que l'outil portuaire ait été adapté à l'intermodalité, les infrastructures proposées ne sont pas pleinement utilisées. La plateforme multimodale mer / route / rail est effective. Elle comprend une nouvelle gare de marchandises et une passerelle Ro-Ro. Cependant l'acheminement de marchandises par le rail est désormais quasi inexistant (trafic nul en 2017) avec en définitive, un fonctionnement de la plateforme, bimodal mer / route ; tandis que la passerelle Ro-Ro connait une utilisation sporadique, employée moins d'une dizaine de fois par an.

CE QUI N'A PAS ÉTÉ RÉALISÉ

Les aménagements paysagers et la trame végétale proposés n'ont, dans l'ensemble, pas été appliqués. La mise en valeur des vestiges des remparts s'est limitée au nettoyage/ débroussaillage des bastions, tandis que la valorisation de l'ancien rivage par l'affirmation de la falaise verte et la mise en place d'une promenade continue attendent toujours concrétisation. De façon générale, les propositions en faveur d'aménagements paysagers et d'une végétalisation de certains espaces du port n'ont pas été réalisées, et le caractère minéral des espaces publics portuaires demeure, quand il ne s'est pas accentué.
Par ailleurs, les rampes de liaison entre le port historique et le centre-ville ont fait l'objet d'améliorations, sans toutefois connaître une refonte globale. En outre, la création d'un réseau de voirie portuaire n'a pas réellement été menée à son terme, et en dehors des zones portuaires désormais fermées, la voirie demeure mixte et perméable aux différents flux. Une part des trafics urbains s'injecte sur le réseau portuaire et inversement. De même, la voie portuaire principale à destination du troisième éperon n'a pas été réalisée dans sa section Bassam-Colonies, tandis que des constructions sont aujourd'hui prévues sur cette emprise, suivant une programmation à caractère urbain.



Bilan des actions préconisées dans le schéma de référence de 1994

Le schéma de référence portuaire. 1994

La non-réalisation de cette portion de desserte portuaire, témoigne de l'abandon du projet de « concentration des activités de stockage », tel que prévu aux abords du cinquième bassin et, plus généralement, du statut finalement non tranché de ce bassin, au-delà de la polyvalence qui lui est reconnue.
Pour sa part, le maillage de desserte viaire de la nouvelle zone PME-PMI reste perfectible, en attente du plein achèvement de ce secteur et de clarification de certains espaces. D'autre part, la servitude de proximité de la forme de radoub N°1 n'a pas été respectée, et cet espace a été intégré au périmètre de la ZAC, et affecté à la construction de bâtiments d'accueil PME-PMI.
Figure également au titre des éléments non réalisés, la création d'un support de liaison plus direct entre la gare et le port.
Enfin, certaines continuités visuelles préconisées vers les bassins et la rade n'ont pas été respectées.

BILAN DES APPORTS DU SCHÉMA DE 1994

Le schéma de référence portuaire de 1994 a permis une stabilisation des vocations spatiales. Le travail de résorption des friches et de recomposition urbaine a été réalisé sur plus de vingt ans. Il aboutit à une organisation urbaine du port, fortement renouvelée dans sa structure, en particulier sur la séquence Herman Melville (ex rond-point du gaz) / Sergent Pepper (rond-point de La Carène), mais également dans ses fonctions. Relativement peu d'îlots mutables ou fortement dégradés restent à traiter aujourd'hui. Ils sont de surcroît plutôt concentrés, en bordure de la rue Amiral Troude et aux abords du cinquième Nord. Au-delà du cas de ces îlots, se posent ici et là des questions ponctuelles, mais elles correspondent aux problématiques immobilières usuelles, intrinsèques à l'évolution urbaine. La souplesse du document tel qu'élaboré en 1994 sous forme de directives schématiques a permis l'accompagnement des tendances initiales existantes, ainsi que l'intégration en cours de route de nouvelles donnes non prévues. Elle a rendu possible l'adaptation dans la durée de l'outil portuaire, en maintenant une logique globale. À contrario les principes généraux proposés par le document ont potentiellement ouvert à interprétations (quant au traitement des carrefours, à feux ou giratoires, à l'implantation des aires de stationnement, etc.).

Cette démarche a été un élément catalyseur pour la construction d'un partenariat véritable entre acteurs réunis autour de la gouvernance portuaire. Clairement explicite, la vocation première d'aménagement urbain du schéma se justifiait par la nécessité de traitement des nombreuses friches alors recensées. Pour autant, elle a permis l'évolution de l'outil économique, le développement d'un terminal conteneurs et la mise en place du code international pour la sûreté des navires et installations portuaires (ISPS : International Ship and Port Facility Security).

Le passage à la mise en œuvre du schéma s'est matérialisé par la création dès 1994, de l'outil opérationnel de la ZAC du Port de commerce. Elle a permis d'aborder et de conduire les principaux projets d'aménagement. Sur le plan économique, des études d'opportunités et financières spécifiques ont interrogé par la suite, certains sujets au regard notamment des investissements à mener sur les équipements et l'outillage (étude pour l'élargissement de la forme de radoub n°1 en 2001 ; plan de pérennité de la réparation navale 2001-2006, etc.). Cependant, au regard de l'accélération des changements à l'échelle mondiale, est apparu le besoin de poser, pour les activités portuaires, une vision économique à moyen terme. Cette nécessité s'est traduite en 2006 par l'étude commandée par la Chambre de Commerce et d'Industrie à la société d'ingénierie BCEOM.

La nécessité actuelle d'élaboration d'un nouveau schéma, fondé sur une double approche intégrée, urbaine et économique, relève fondamentalement du même contexte de mutations rapides. Elle est également rendue indispensable par la volonté de traiter les interfaces du port avec son environnement (élargissement du périmètre), et de prendre en compte les changements intervenus (évolutions notamment économiques, apports survenus depuis l'ancien schéma, renouvellement des méthodes et capacités d'investigation), y compris au sein de la gouvernance.

La jetée de l'Ouest et les premiers bassins dans les années 1980

ADEUPa Brest-Bretagne

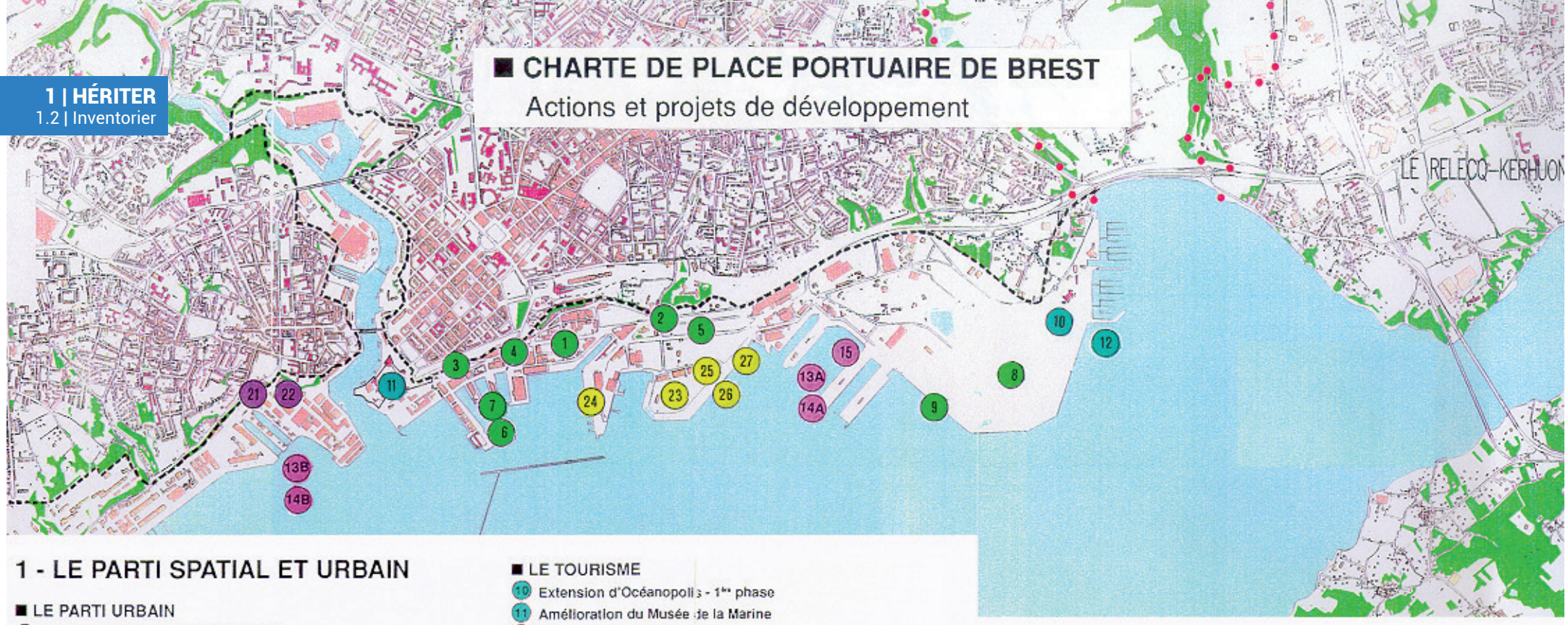
Le schéma de référence portuaire. 1994

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE DE 1994
ATOUTS DU PORT DANS LES ANNÉES 1990

- Obtention d'un domaine public maritime plus compact et cohérent ;
- Démolition des friches portuaires et des installations vétustes, permettant le renouvellement urbain et portuaire ;
- Catalyseur d'une démarche partenariale entre acteurs portuaires (donne lieu à la production du schéma. 3 ans de travail et une équipe projet dédiée) ;
- Réflexion sur les interfaces entre les différentes entités du port (urbain, militaire, de commerce, etc.) ;
- Restructuration des accès terrestres : au port, à l'agglomération et au centre-ville ;
- Production d'une nouvelle offre de locaux d'activités et tertiaires pour l'agglomération ;
- Disponibilités foncières portuaires préservées.

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE 1994
FAIBLESSES DU PORT DANS LES ANNÉES 1990

- Carence de l'approche en termes de paysage : valorisation du site et aménagements paysagers des secteurs renouvelés (les études confiées ultérieurement à Jacqueline Osty s'attacheront à ce volet, sans toutefois pleinement aboutir à ce jour) ;
- Thématique des déplacements considérée uniquement sous l'angle voiture / poids-lourds et desserte ferroviaire pour le fret (pas d'approche pour les deux roues, la mobilité piétonne ou la desserte maritime).



1 - LE PARTI SPATIAL ET URBAIN

LE PARTI URBAIN

1. Requalification des friches portuaires
2. Réaménagement de l'entrée de la ville
3. Amélioration des accès au centre ville
4. Bâtiment "trait d'union" reliant la ville haute au port
5. Transfert de la gare de marchandises
6. Réfection des quais et digues de la partie ouest du port
7. Restructuration des bassins du port traditionnel
8. Stabilisation du polder pour des activités industrialo-maritimes
9. Construction d'un quai de 900 mètres

LE TOURISME

10. Extension d'Océanopolis - 1ère phase
11. Amélioration du Musée de la Marine
12. Extension du port de plaisance

A - Schéma de développement global à l'échelle de la Rade
B - Développement de la fonction d'escale pour les paquebots
C - Définition d'une politique de développement touristique
D - Intensification de la communication touristique

L'ENVIRONNEMENT

E - Contrat de baie
F - Contrat d'agglomération

2 - LE PARTI INDUSTRIEL

CONSOLIDATION ET DIVERSIFICATION DU PÔLE EXISTANT

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

FIXATION D'ENTREPRISES SUR UN ESPACE À REGIME DEROGATOIRE

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

3 - LE PARTI SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

16. Délocalisation d'équipes du CNRS au sein de l'IUEM
17. Implantation du Centre Européen de Documentation de la Mer
18. Consolidation de l'installation de l'Institut Polaire
19. Délocalisation de l'ensemble des services du STNMTE
20. Délocalisation du siège social d'IFREMER
21. Conforter le pôle de lutte anti-sous-marine
22. Doter Brest de centres d'études ou de décision relevant de la DCN étatique ou industrielle

H - Afficher les compétences du CEDRE et de la CEPPOL dans la lutte anti-pollution

4 - LE PARTI LOGISTIQUE

FONCTIONS LOCALES ET REGIONALES

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

FONCTIONS EUROPÉENNES - *Port de transbordement, plateforme multimodale*

26. Création d'un port de transbordement
27. Aménagement d'une plateforme multimodale portuaire

I - Amélioration de la desserte ferroviaire
J - Connection avec les liaisons autoroutières européennes
K - Exploiter les complémentarités entre le port et l'aéroport

Le schéma de référence portuaire. 1994

Les prolongements du Schéma de référence de 1994

LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE POUR BREST DE 1998, UN DOCUMENT FONDATEUR

La reconnaissance collective de l'omniprésence du maritime en général et de l'importance de l'économie de la mer pour la Cité du Ponant, se traduit par l'élaboration de la Charte de place portuaire pour Brest. Elle fait directement suite à l'approche partenariale initiée par le schéma de référence portuaire. Ce travail est le fruit d'une réflexion collégiale élargie, réunissant la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'État, l'Agglomération, la Région, le Département, l'Université, le Technopole Brest Iroise, l'Ifremer, la Marine Nationale, la Direction des constructions navales, la SNCF et l'Union maritime. Le port de Brest est considéré dans son ensemble, intégrant à la fois le contexte du front de mer, celui de son écosystème, et son ouverture, effective ou potentielle à l'international. Son avenir est posé à l'aune de ces échelons. La Charte de place portuaire pour Brest est signée en 1998. Vingt ans après sa signature, elle conserve toute sa pertinence et demeure par bien des aspects, pleinement d'actualité.

À vocation stratégique et intégrative des thématiques socio-économiques et d'aménagement, la Charte de place portuaire pour Brest procède d'une affirmation : « Brest, ville de la mer », qu'elle exprime et détaille au travers de trois prismes. D'une part, la dimension maritime (position géographique, qualités du site, diversité et poids social des activités maritimes), d'autre part, la dimension industrielle (fortement associée à l'industrie d'armement et de fait, couvrant les technologies les plus avancées) et de recherche scientifique et technique (très diversifiée et associée à la fonction enseignement supérieur) ; enfin, la dimension portuaire, prise notamment à l'intérieur de son système régional et tenant compte des tendances à l'œuvre, qu'elles soient internes (questionnement sur l'agroalimentaire déjà présent à l'époque) ou externes (là encore, déjà la question du dépassement du port au seul service d'un hinterland régional).

La Charte de place portuaire pour Brest fait ressortir quatre axes de développement complémentaires, qu'elle structure autour de quatres partis : un parti spatial et urbain, un parti industriel, un parti scientifique et technique, et un parti logistique.

Le parti spatial et urbain pose l'objectif de la continuité ville-port et fait du schéma de référence portuaire de 1994, sa pièce maîtresse. Il s'appuie sur trois piliers, associant à l'approche infrastructurelle (optimisation des bassins, quais et digues ; déplacement de la gare de marchandises ; consolidation du polder), les entrées du tourisme (contribution portuaire à l'essor de la politique de développement touristique) et de l'environnement (en parallèle, est engagée la démarche pour le contrat de baie Rade de Brest qui sera signé en 1998).

Le parti industriel vise la consolidation et la diversification du pôle industriel existant. Il s'agit de valoriser le génie maritime civil et militaire, de favoriser les synergies entre ces deux composantes, et dans tout le spectre des compétences présentes (conception, ingénierie, construction, réparation, maintenance).

Le parti scientifique et technique proclame « Brest, capitale des sciences et des techniques marines » et s'emploie à consolider la réalité d'ores et déjà établie, des savoir-faire brestois multiples autour du thème de la mer.

Le parti logistique enfin, décline à plusieurs échelles la vocation commerciale portuaire brestoise : locale/régionale, européenne et internationale. À l'échelon local/régional il s'agit d'optimiser/renforcer la desserte de l'hinterland. Au niveau européen, l'enjeu est celui du positionnement de Brest en tant que port de transbordement, partie intégrante du réseau transeuropéen de transport.

Suivant une vision authentiquement partenariale, la Charte de place portuaire pour Brest confirme les orientations du schéma de référence de 1994, mais surtout, conforte le port de Brest, en tant que port d'intérêt national.

Brest métropole | T. Joyeux

3 L'ÉTUDE BCEOM 2006

1990
aujourd'hui

ADEUPa Brest-Bretagne

1990
aujourd'hui

ADEUPa Brest-Bretagne

L'étude BCEOM. 2006

Des orientations pour une stratégie commerciale

Depuis le schéma SOFREMER de 1989, différentes réflexions et outils, dont la Charte de place portuaire pour Brest de 1998, ont affirmé la vocation d'excellence maritime de la Cité du Ponant, en l'inscrivant en particulier dans une perspective européenne (« Brest, ville européenne de la mer ; Brest métropole, porte de l'Europe ; Brest, pôle touristique et culturel de l'Ouest breton, ouvert sur l'Europe »). Menée dans le contexte de changement de domanialité du port avec transfert de propriété de l'État à la Région Bretagne, l'étude stratégique du port de Brest de 2006 est diligentée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest. Confiée à la société d'ingénierie BCEOM (intégrée ultérieurement au groupe Egis), ses conclusions valent Schéma directeur portuaire jusqu'en 2020.

L'étude antérieure de développement du port de Brest, confiée par l'État, via la Direction Départementale de l'Équipement du Finistère à SOFREMER, axait en particulier ses orientations, sur l'augmentation des capacités de réception et de stockage des vracs agricoles et la mise en conformité avec les normes environnementales ; l'amélioration des outils de levage ; la création de terminaux roulier et conteneurs connectés à la desserte ferroviaire ; ainsi que sur le remodelage et l'accroissement des capacités en hydrocarbures.

L'objectif de l'étude stratégique BCEOM est de définir les orientations d'une stratégie commerciale et les investissements nécessaires au développement du port sur une période d'une quinzaine d'années. L'enjeu est d'intégrer Brest dans les orientations françaises et européennes en matière portuaire et de transports (réseaux transeuropéens des transports ; schémas des transports et des platreformes multimodales). Il s'agit, dans le contexte de saturation du réseau routier européen, de soutenir Brest dans sa vocation à devenir un port de transbordement pour le trafic intracommunautaire. Il s'agit également de positionner Brest en tant que port d'entrée pour les trafics avec l'Irlande.

Plus classiquement, l'amélioration de la compétitivité et l'accroissement des capacités, figurent également au titre des objectifs.
L'étude prolonge l'audit réalisé en 2005, sur les installations et l'équipement portuaire, par le cabinet d'ingénierie spécialiste de l'économie des transports Catram, dans le cadre du transfert du port d'intérêt national à la Région Bretagne. Elle est assortie d'un volet perspectives et analyse de trafics potentiels. Des prévisions de trafics à l'horizon 2020 sont articulées à la stratégie de développement.

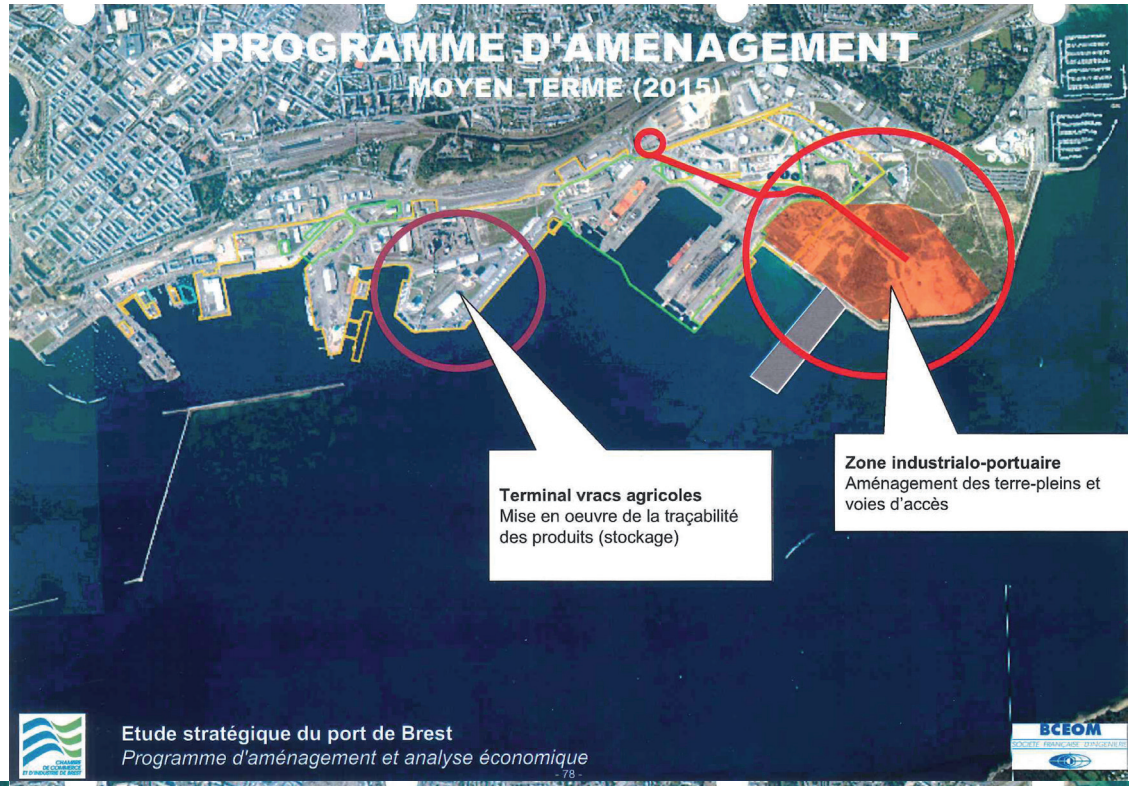
UN CONTEXTE INTERNATIONAL DÉTERMINANT

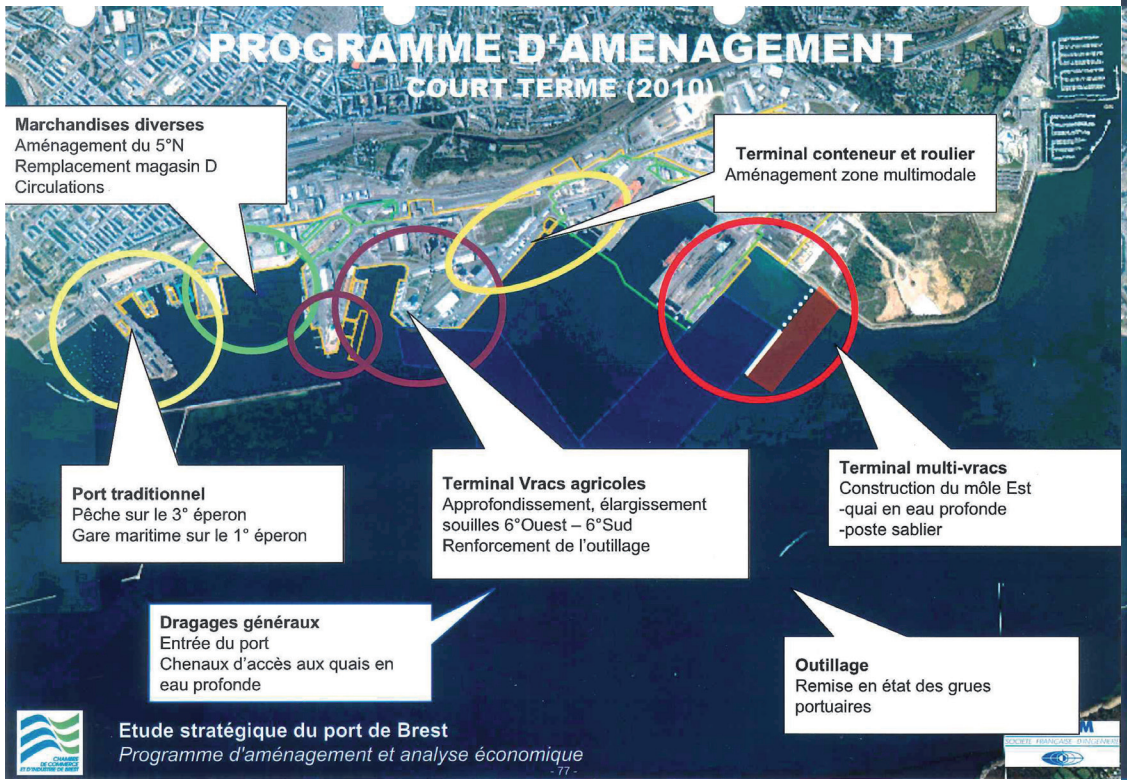
Les accords de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce et les modifications de la Politique Agricole Commune ont eu des conséquences sur les flux de matières premières agricoles. De plus, l'interdiction d'utiliser des farines animales dans l'alimentation du bétail suite à la crise de l'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB ou « maladie de la vache folle »), a entraîné une disparition de ce trafic. L'étude est commandée dans ce contexte, en considérant la spécificité du port dont la moitié des trafics est directement liée aux agro-activités de l'arrière pays. Son objet est d'identifier les nouveaux trafics possibles et d'appréhender au mieux les évolutions afin d'adapter l'outil portuaire. Par ailleurs, l'évolution du contexte économique avec la mondialisation et le passage d'une concurrence continentale européenne à une concurrence intercontinentale, renforce les questions de compétitivité et d'amélioration de l'outil portuaire.

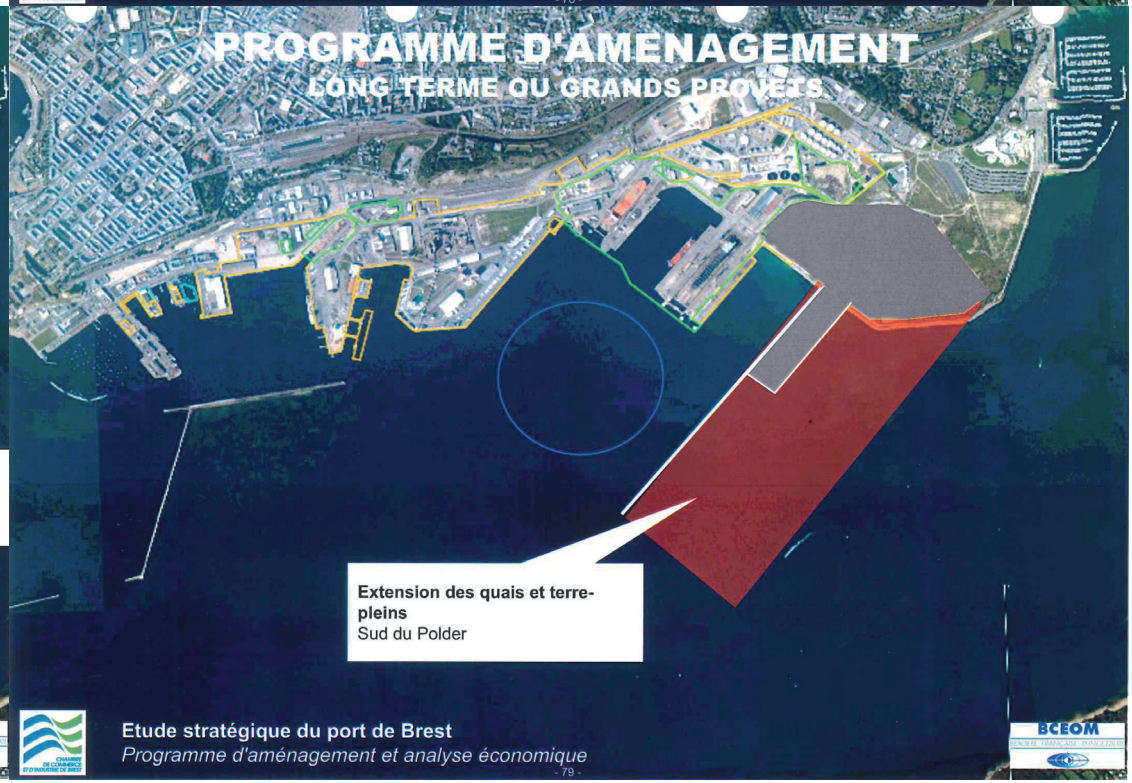
LA SITUATION PORTUAIRE LOCALE

L'étude BCEOM dresse le constat que le déplacement vers l'Est du port de commerce s'est accompagné d'une spécialisation des postes à quais. Il offre de nouveaux terminaux dédiés aux trafics, dotés de capacités accrues pour l'accueil de bateaux plus importants. Les anciens bassins ne sont pas désaffectés pour autant. Les trois premiers accueillent des activités maritimes connexes de services portuaires, le trafic des passagers et de marchandises à destination des îles du Ponant, la flottille de pêche et une part de la fonction plaisance. C'est ici également que s'amarre la Recouvrance et que se pose d'autre part, la question de l'accueil dans de meilleures conditions, occasionnel ou non, de navires du patrimoine.

Étude BCEOM
Programmation des aménagements à court, moyen et long termes







L'étude BCEOM. 2006

Il ressort également que le renouvellement urbain et l'apport de fonctions authentiquement urbaines, tertiaires ou résidentielles, sur certaines emprises du port se sont réalisés, alors que la question de la réaffectation de délaissés portuaires continue par ailleurs de se poser.
L'étude BCEOM démontre une capacité des équipements suffisante pour les besoins en 2005. Des contraintes de tirant d'eau sont néanmoins identifiées sur la passe d'entrée, ainsi que pour plusieurs souilles de quais, limitant l'accessibilité à certains navires. Avec l'étude BCEOM, c'est la première fois que l'accessibilité maritime de la place portuaire est abordée dans un schéma directeur, en relation avec l'hypertrophie des navires. L'angle d'analyse est celui des possibilités de développement, sinon du maintien à terme, de la viabilité économique du site. L'augmentation croissante de la taille des navires impacte en effet le tirant d'eau nécessaire et la longueur des quais occupés. De plus, la hausse des coûts du navire implique une baisse des durées de séjour à quai et une intensification des cadences de chargement / déchargement. Pour l'étude, il s'agit également de limiter les temps d'attente à la passe d'entrée pour les porte-conteneurs. Une optimisation générale est donc préconisée en ce sens, tandis que la congestion de certains postes est soulignée, de même que certains conflits d'usages. Ainsi, le quai de réparation navale N°5 accueille divers trafics incompatibles en termes de sécurité (pétrole, gaz, ferraille, sable). Le terminal vraquier est également concerné par la présence sur un même site, de produits peu ou pas compatibles. De la même façon, des difficultés d'exploitation sont identifiées sur le premier éperon. Des solutions sont proposées pour dissocier les activités liées à la pêche et le trafic insulaire de passagers et marchandises. Dans l'ensemble, un manque de terre-pleins disponibles est constaté.

DES OPPORTUNITÉS IDENTIFIÉES

Le diagnostic réalisé pour ce schéma directeur se distingue par son approche par filières économiques. Les objectifs et travaux proposés pour y satisfaire sont calculés en fonction des conditions de rendement et de développement des filières. Les modalités de développement visent en outre l'arrivée de nouveaux trafics :

- Vracs MPA (matières premières agricoles) destinés à la production de biocarburants ;
- Importation de GNL (gaz naturel liquéfié) pour la production d'électricité ;
- Recyclage de la ferraille.

LA TRADUCTION EN SCHÉMA DIRECTEUR

UN PLAN DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

Afin de renforcer la puissance commerciale du port, le programme de développement s'applique à l'augmentation des volumes de marchandises. C'est l'un des éléments qui distingue la démarche dans sa construction. Le diagnostic s'appuie principalement sur l'audit réalisé en 2005, dans le cadre du transfert du port de l'État à la Région. Des perspectives de trafics et objectifs de rendements sont déterminés par filières ou trafics. Trois hypothèses sont développées, de « conservatrice » à « réactive ». Ces scénarios permettent de définir un éventail de travaux et besoins en investissements à court, moyen et long termes.

DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET PROJETS OPÉRATIONNELS

L'étude stratégique de 2006 s'appuie sur quatre axes de développement :

- Intégrer Brest dans les orientations portuaires nationales et européennes,
- Soutenir la place portuaire brestoise dans sa vocation à devenir un port de transbordement,
- Positionner le port de Brest en tant que port d'entrée pour l'Irlande,
- Accroitre la compétitivité du port et développer ses capacités.

Les investissements préconisés ont pour principaux objectifs de :

- Faciliter l'accès maritime et améliorer les conditions d'accueil des navires, conditions nécessaires pour augmenter le temps d'ouverture portuaire (approfondissement du chenal d'accès ; approfondissement et élargissement des souilles ; augmentation de la capacité d'accueil des quais).
- Augmenter la productivité globale de la chaîne en optimisant les cadences de manutention et en améliorant les conditions de sortie de la marchandise (adaptation de l'outillage aux différents trafics ; augmentation des cadences et de la durée d'ouverture du port ; extension de la capacité de stockages nécessaire).

1990

aujourd'hui

ADEUPa Brest-Bretagne

1990

aujourd'hui

ADEUPa Brest-Bretagne

L'étude BCEOM. 2006

- Permettre l'accueil d'activités nouvelles en garantissant la disponibilité des quais et terre-pleins (mettre à disposition des espaces d'implantations industrielles).
- Améliorer les conditions d'accueil des passagers et de l'activité croisière.
- Soutenir l'activité pêche.

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ COMME PRÉVU

- Les aménagements autour de l'activité pêche, avec le déplacement de la Halle de la marée à proximité du troisième bassin, ont été réalisés. La nouvelle criée a été ouverte en 2015, de même qu'a été créée une société de gestion de la pêche : la « Criée de Brest ». En revanche, l'opportunité d'une réutilisation des anciens hangars frigorifiques du troisième éperon, au profit du développement de la filière, n'a pas été concrétisée. Cette hypothèse reposait sur l'accueil dans les entrepôts réfrigérés reconvertis, d'une activité de transformation en lien direct avec la pêche (production de produits transformés et de plats cuisinés), une activité présente et développée sur les ports de Lorient et Concarneau.
- Des investissements ont été réalisés pour la remise en état des grues portuaires et leur remplacement si besoin. Le plan de modernisation a permi de réduire la moyenne d'âge des grues.
- Un terminal multivracs a été réalisé QR 5 (Quai de réparation), avec en parallèle un poste sablier sur ducs d'Albe.
- L'entrée du port a été remise en état afin de faciliter l'accès des chenaux et quais en eau profonde.
- Le terminal vrac agricole a bénéficié d'améliorations. Il a été doté de deux grues et deux bandes transporteuses (pas de triplement comme préconisé).
- Les conditions d'exploitation du port ont évoluées avec la mise en œuvre de « deux shifts » de jour (6H00 -14H00 et 14H00 - 22H00).
- Le transfert du poste d'inspection frontalier à l'intérieur de la zone restreinte a permis de faciliter les démarches de dédouanement et finalise l'aménagement de la plateforme multimodale.

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ DIFFÉREMMENT

- Le Terminal huiles n'a pas bénéficié de dragage (sixième Ouest).
- Le poste à quai de 12 mètres au cinquième bassin Est est devenu un terminal divers, avec une nouvelle AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) pour de la déconstruction de navires. Il accueille une diversité de trafics, reçoit de la pierre ponce ou répond à des besoins pour la réception de colis lourds.
- Le développement des biocarburants réalisé grâce à l'implantation de nouvelles cuves de stockage pour l'éthanol, permet de réduire le trafic de camions d'approvisionnement en transférant ces livraisons sur le transport maritime. Mais le développement potentiel posé par l'étude BCEOM, est limité relativement à ce qui pouvait être envisagé.

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ SANS AVOIR ÉTÉ PRÉVU

- Trois entreprises françaises de démantèlement de navires ont été agréées par l'Union Européenne fin 2016. En France, les places portuaires du Havre, de Bordeaux et de Brest les accueillent. À Brest, une activité non prévue s'est donc installée sur le quai cinquième Est à proximité immédiate de la forme de radoub n°1.
- Le développement de la filière produits alimentaires est bien supérieur aux projections de l'étude.
- Les capacités d'exploitation de Bunge (anciennement Cargill France) ont été augmentées. La poursuite des investissements sur cette unité de production, amortie en 2012, vise l'amélioration des capacités d'exploitation.
- La fermeture progressive des espaces portuaires au fil des années a généré trois zones d'accès restreint, interdites au public. Cette évolution, qui correspond à une mise en conformité du port en termes de sûreté, répond d'une part aux obligations règlementaires (Code des Transports Livre V-Sûreté et Règlement Européen 725-2004), d'autre part, à la politique de sûreté du port.

1990

aujourd'hui

1990

aujourd'hui

L'étude BCEOM. 2006

CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ PARTIELLEMENT

- Le terminal multivracs a été réalisé. Il englobe une diversité de trafics sur le QR 5 : gaz, ferraille, hydrocarbures. Par ailleurs, une activité recyclage ferraille s'est développée sur le terre-plein, en arrière du QR 5. Les réflexions plus approfondies, suggérées afin d'optimiser la cohabitation des usages, n'ont pas été poursuivies.
- L'appontement sablier a été réalisé. La phase 2 de cette zone n'a pas été réalisée avec le départ de la ferraille. Le poste à quai sur ducs d'Albe n'a pas été remplacé par la création d'un nouveau quai à même de désengorger le QR 5.
- L'aménagement d'une voie d'accès terrestre desservant le polder (moyen terme) est finalisé. En revanche, le raccordement aux extrémités du réseau ferroviaire afin de créer une boucle n'est pas réalisé.
- La souille du quai multimodal a été régalée en 2012. Les affouillements complémentaires préconisés sont prévus avec le projet d'extension du Polder.
- Le projet à long terme d'extension de la zone industrielle portuaire vient de débuter. Son esprit est cependant profondément remanié. L'affectation des espaces destinés aujourd'hui aux Énergies Marines Renouvelables diffère des occupations et développements alors prévus afin de réorganiser les postes à quais et de regrouper les activités colis lourds ciments clinkers du cinquième Est sur un nouveau quai.

De la vision « Grands projets à long terme » du Schéma Directeur 2020, l'emprise d'extension du polder a été retenue, cependant :

- Le principe d'un terminal minéralier sur le polder n'a pas été suivi.
- Le terminal d'importation GNL (gaz naturel liquéfié) avec 20 hectares dédiés sur le polder, n'a pas été réalisé comme préconisé.
- Le projet de centrale thermique envisagé sur le polder, en lien avec le terminal hydrocarbures n'a pas été conçu.

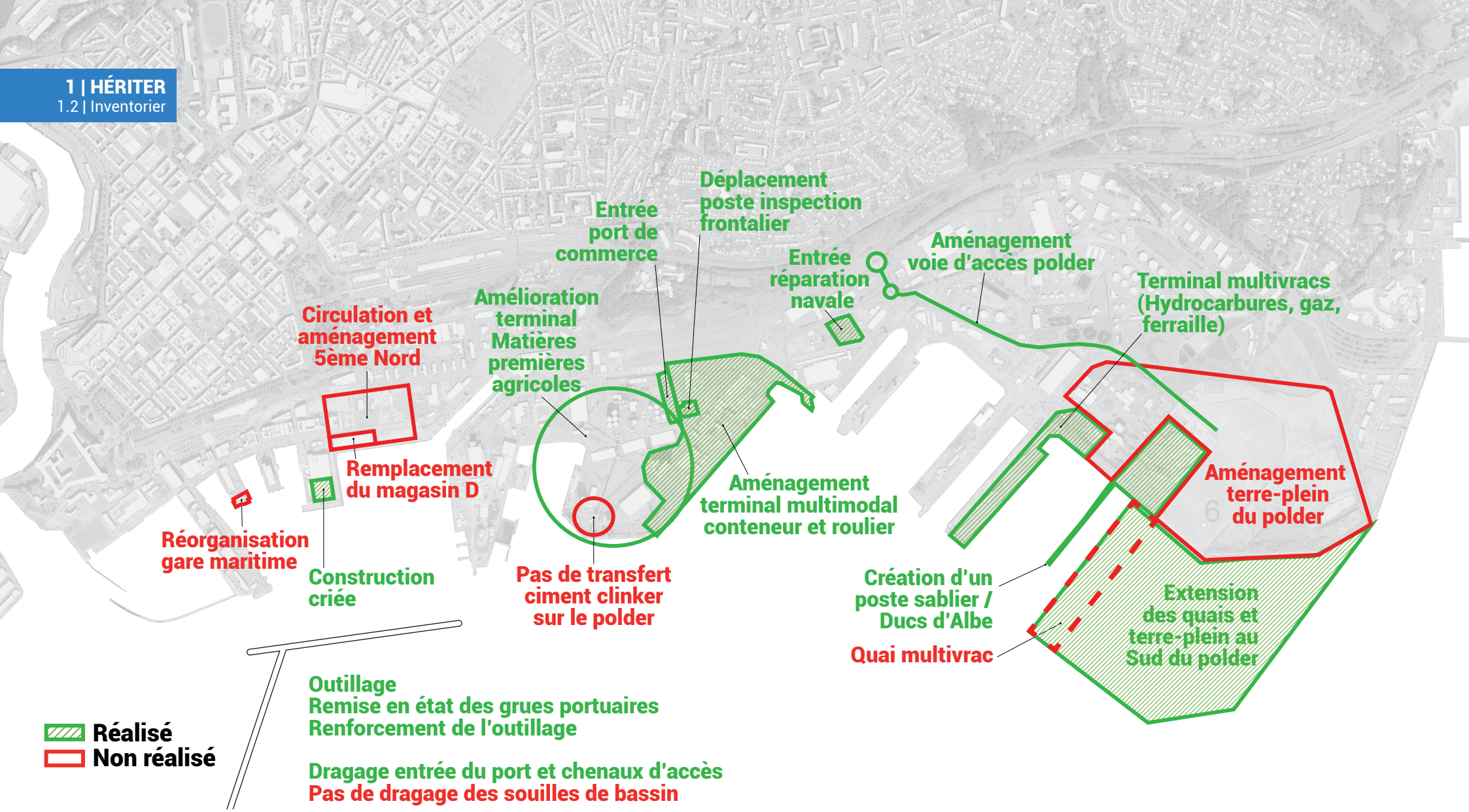
CE QUI A ÉTÉ RÉALISÉ MAIS DEMEURE SOUS-UTILISÉ

La zone multimodale entre terminaux roulier et conteneur est aménagée et fonctionnelle. Elle a nécessité une extension des terre-pleins, un équipement reefers plus important avec l'emploi d'un frigoriste dédié à son entretien. La capacité a été étendue à 75.000 EVP / an.

Cependant, le trafic maximal enregistré plafonne à 59.000 EVP. L'intermodalité mer / fer n'est pas utilisée. Il en est de même en ce qui concerne la passerelle Ro-Ro.

CE QUI N'A PAS ÉTÉ RÉALISÉ

- Le déménagement du magasin D avec la reconstruction au milieu du cinquième nord, de 6.000 m² d'entrepôts à température dirigée n'a pas été réalisé.
- La réception de bateaux de type Panamax (294,1 mètres de longueur hors-tout / 32,3 mètres de maître-bau / 12,0 mètres de tirant d'eau) est possible. Cependant, tous les travaux de dragage prévus n'ayant pas été réalisés, l'accueil de ces navires est soumis à des contraintes impliquant des surcoûts pour les chargeurs (pas de chargement total des navires et attente de conditions de marée adéquates pour les accès et départs). En ce qui concerne les quais cinquième Nord et sixième Ouest, leur non dragage s'explique en partie par la pollution des sédiments, qui complexifie les opérations.
- La gare maritime, maintenue sur le premier éperon, n'a pas encore bénéficié des travaux de modernisation qu'elle exige (réfection des locaux et réorganisation du fonctionnement, permettant la dissociation des trafics passagers et marchandises). Cependant, le premier éperon a fait l'objet d'un changement de gouvernance (hors DSP commerce), afin de permettre le lancement d'une étude de programmation courant 2017, à l'intérieur de laquelle le projet de nouvelle gare maritime constitue l'enjeu central.
- Le développement d'une filière produits de la mer transformés, adossée à l'activité pêche et complétée des importations nécessaires, tel que prévu en reconversion des anciens Entrepôts frigorifiques (EFB) n'a pas abouti.
- Le cabotage roulier avec le développement des autoroutes de la mer n'a pas été mis en place à l'heure actuelle.



Bilan des actions préconisées dans l'étude BCEOM de 2006

L'étude BCEOM. 2006

LE VOLET « URBAIN »

Enfin, l'étude comportait un « volet urbain », réalisé par le cabinet marseillais Kern & Associés. Cependant, ce volet n'étant pas décliné en plan d'actions à proprement parler, sa portée fut de fait, limitée. Il n'en demeure pas moins que ses préconisations en faveur d'un « dialogue ville-port actif », demeurent largement d'actualité :

- Celle de « la continuité littorale au Sud ». En l'occurrence, l'étude Kern & Associés soulignait le double enjeu de la création d'une promenade, adossée à l'ancienne falaise côtière, support pour les modes de déplacements doux ; et celui de l'aménagement du « Boulevard du littoral », autrement dit, l'axe portuaire passant notamment par la rue de l'Elorn et drainant à l'Ouest, le quartier du Moulin-Blanc et à l'Est, celui des premiers bassins.
- Celle de « l'ancrage du port dans la ville ». L'approche urbaine stipulait à ce titre, que les différents projets envisagés sur les premiers éperons devaient bénéficier d'un statut véritable, et être emblématiques de la relation ville / port. Elle avançait également le principe d'une « thématisation des môles », gage d'une « synergie urbaine », compte tenu de la proximité des fonctions entre-elles. Elle mettait enfin en évidence, le principe de « traversantes » : une série d'axes perpendiculaires au trait de côte, sur lesquels appuyer les « liens ville et port ».
- Celle de « l'organisation et de la valorisation du pôle industriel ». Pour que la zone industrialo-portuaire devienne un quartier portuaire à part entière, l'étude recommandait que ce secteur bénéficie d'une part, d'un travail de composition (masterplan) ; d'autre part, d'une thématisation des secteurs en fonction de leur relation à la ville ou au port, ainsi que d'un traitement qualitatif des espaces, fondé sur une charte architecturale et paysagère.
- Celle enfin, des « seuils à franchir ». L'étude entrevoyait que les exigences de sûreté et de clôture du périmètre portuaire poseraient la question du franchissement de cette nouvelle limite, concluant que les « portes du port » seraient à créer.

Cependant, ces idées ne sont pas développées dans l'étude. Seule une référence est abondamment convoquée à titre d'illustration, celle de l'atelier Kern pour la reconversion du Boulevard de la Méditerranée, dans le cadre d'Euroméditerranée à Marseille.

BILAN DES APPORTS DE L'ÉTUDE

L'étude stratégique du port de Brest 2006 propose une nouvelle approche économique par filières, en identifiant les objectifs atteignables et les investissements à réaliser. Le travail s'inscrit dans la continuité de l'étude SOFREMER en reprenant les outils disponibles et les investissements en cours (exemple sur le vrac agroalimentaire). Elle s'en distingue aussi, les trois hypothèses de développement et d'investissements s'appuyant sur un volet financier détaillé.

Cependant, le format de l'étude s'avère difficilement communicable et peu accessible, ce qui peut contribuer à expliquer qu'elle n'ait pas fait l'objet d'un partage ou d'une communication dédiée. L'étude n'a finalement rencontré un écho que chez les acteurs économiques du port. De surcroît, elle a été livrée à la veille de la crise de 2007-2008, dans un contexte qui est rapidement devenu défavorable, et qui a vu stagner l'économie au cours des années suivantes. Plusieurs des objectifs prévus n'ont pu être atteints.

La compensation de la baisse des aliments pour bétail se réalise grâce à l'augmentation non prévue du trafic en produits alimentaires, tandis que le trafic de soja sous forme de graines ou de tourteaux, suit un développement linéaire. La modification de la structure du trafic correspond par ailleurs aux évolutions règlementaires, avec la disparition du trafic des farines animales et la libéralisation des échanges sur les oléagineux. Le niveau des exportations de viande se maintient globalement depuis les années 2000. A posteriori, bien que la filière agricole soit fragilisée, des opportunités apparaissent, telle la poudre de lait.

La filière hydrocarbures n'a pas suivi les tendances présumées dans l'étude stratégique, même pour l'hypothèse basse. Le trafic a même baissé depuis les années 2000 et cette diminution peut remettre en cause le statut du port comme pôle prioritaire de ravitaillement. Sont observées également des baisses de trafics sur le gaz naturel liquéfié et le ciment. Elles peuvent s'expliquer par l'absence de développement des unités de production préconisé. Le projet de broyage de ciment et d'import de clinker est abandonné. L'évolution prévue du trafic de sable ne s'est pas réalisée. Brest n'est pas devenu le port de réception la totalité du sable du Finistère (1/3 de ce qui était prévu).

1990

aujourd'hui

ADEUPa Brest-Bretagne

1980

aujourd'hui

ADEUPa Brest-Bretagne

L'étude BCEOM. 2006

Au titre de l'accessibilité nautique, l'amélioration des conditions d'accueil s'en tient aux panamax, sans une évolution vers les cape-size, tandis que le port de transbordement de conteneurs imaginé dans le schéma directeur de 2006 est en décalage avec la réalité actuelle.
Le port a conforté son outillage et sa qualité de service. Il a dû également affronter la crise de la réparation navale de 2012 avec un changement d'opérateur.

DES VISIONS À COURT - MOYEN ET LONG TERMES

La quasi-totalité des actions à court terme (c'est-à-dire pour 2010) a été réalisée, ou est en cours d'achèvement aujourd'hui. Le volet moyen terme est moins suivi. La partie long terme ou grands projets, pour ainsi dire pas du tout.
Les Énergies Marines Renouvelables entrent aux alentours de 2009-2010 dans le projet de développement du port, non sans similitude avec l'esquisse d'extension « Sud polder / grand quai multivracs » du schéma. Le terminal multivracs non réalisé reste d'actualité, de même que la saturation du quai de réparation n°4 pour la ferraille dans sa configuration et son fonctionnement actuels.
Relativement modeste, le volet urbain esquisse essentiellement des enjeux en faveur d'un dialogue renforcé entre la ville et le port :

- Un ancrage du port dans la ville en s'appuyant notamment sur les premiers éperons et les projets dont ils font l'objet ;
- Un pôle industriel à organiser et à valoriser afin de le doter d'une identité de quartier portuaire à part entière ;
- Une continuité du littoral à préserver au Sud, associant une « promenade de la falaise » et un « Boulevard de la mer » ;
- Des dessertes terrestres à améliorer l'Est.

Etude BCEOM - ATOUTS DU PORT DANS LES ANNÉES 2000-2010

- Capacité satisfaisante des postes dédiés (taux normal d'occupation de 30%) ;
- Des rendements satisfaisants ;
- De manière générale, longueur des quais suffisante ;
- Des postes à quais connectés (pipelines ou bandes transporteuses) ;
- Mise en place précoce de moyens et procédures de sureté.

Etude BCEOM - FAIBLESSES DU PORT DANS LES ANNÉES 2000-2010

- Limitation des tirants d'eau sur certains postes ;
- Conditions d'accès nautique avec des fenêtres pour les gros navires (chenal) ;
- Insuffisance des terre-pleins en arrière des quais ;
- Urbanisation de la zone portuaire ;
- Dépendance de l'activité soja rattachée à la société CARGILL devenue BUNGE ;
- Affaiblissement de la fonction redistribution du port de Brest ;
- Trafic de conteneurs dédié au trafic réfrigéré de volailles (en cours de diversification avec l'arrivée de MSC en 2009).

Marchandises en tonnes	Moyenne 5 années (2000-2005)	Hypothèse basse (conservatrice) pour 2020	Chiffres 2015
Sous total Aliments pour bétail	**813 655**	**950 000**	**745 973 (produits agri et bois)**
Produits alimentaires	**244 471**	**50 000**	**502 134**
Hydrocarbures	**884 954**	**1 210 000**	**727 435**
Vrac sec	**309 023**	**965 000**	**245 925** (minerais et autres produits extraction)
Divers	**17 560**	**60 000**	**218 784**
Tare conteneurs	**45 089**	**69 000**	**118 545**
TOTAL GENERAL	**2 314 752**	**3 304 000**	**2 558 796**

Brest métropole | B. Deroche

Et après ?
2017, vers un nouveau SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE

La mise en perspective des réflexions et schémas antérieurs structurants permet de comprendre l'évolution du port au fil des décennies, au regard de ses activités et relations à la ville. Elle permet d'appréhender dans leurs contextes, les choix effectués et les diverses politiques d'investissements menées. Elle permet enfin, d'entériner ou de réinterroger les vocations des espaces, bassins et postes à quai aujourd'hui.

Étroitement dépendantes du contexte local, reliées à ses spécificités et besoins, les orientations stratégiques prises, ont été fortement conditionnées par des éléments et évènements externes venus le cas échéant, impacter la conduite des schémas et leurs mises en œuvre effectives. Cependant, la mutation rapide du port et la cohabitation des multiples fonctions au sein de ses espaces, a été facilitée par la négociation et le partage des choix d'aménagement par l'ensemble des parties prenantes.

En 2017, la nécessité d'élaborer un nouveau schéma portuaire se justifie par l'évolution du contexte, institutionnel, économique et maritime, mais aussi environnemental. L'émergence de nouveaux besoins et le projet de développement des énergies marines renouvelables, contribuent également à l'intérêt et au bien-fondé de cette nouvelle démarche.

Du reste, la Charte de place portuaire pour Brest programmait déjà il y a vingt ans, cette nécessité dans ses objectifs, en anticipant l'étendue des évolutions à venir, sans toutefois être en mesure de concevoir l'ampleur des changements effectivement intervenus, que ce soit au plan de l'extraordinaire croissance des échanges mondiaux, matériels et immatériels, qu'en ce qui concerne l'avènement du virtuel et toutes ses applications, ou encore, au regard des bouleversements environnementaux et climatiques.

Héritier | Se situer | Adapter

Brest Port 2040 au format exhaustif

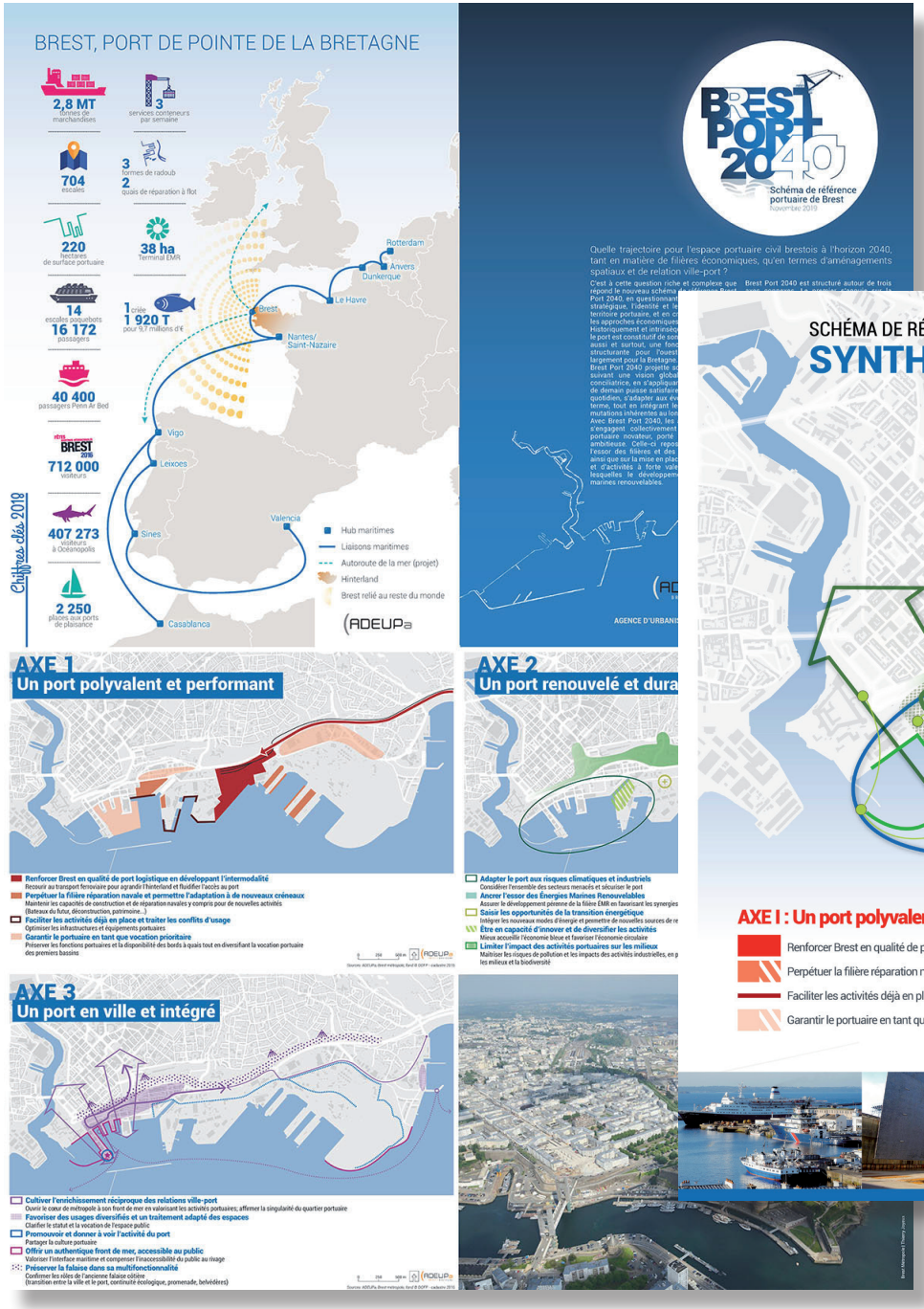
Les tenants et aboutissants du schéma portuaire
en trois volets et quatre volumes

1 | Hériter
Volume 1.1-Parcourir. 382 pages
Volume 1.2-Inventorier. 74 pages

2 | Se situer. 158 pages

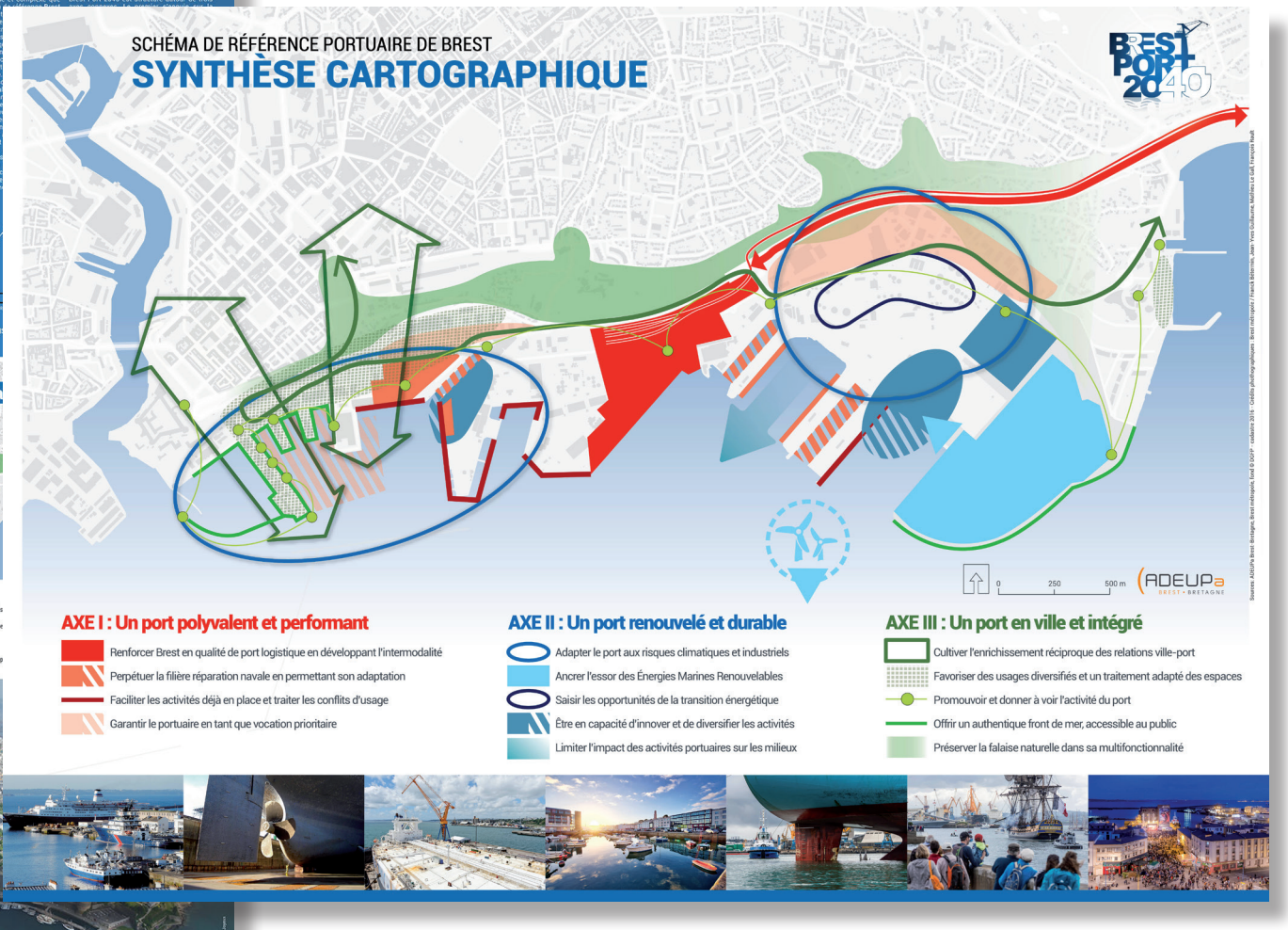
3 | Adapter. 186 pages

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 1.2 - Inventorier

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
17161-2

ADEUPA • AGENCE D'URBANISME DE BREST - BRETAGNE
18, rue Jean Jaurès, 29200 BREST | 02 98 33 51 71 | www.adeupa-brest.fr