



SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST

3 | Adapter

Novembre 2019



ADEUPA • AGENCE D'URBANISME DE BREST - BRETAGNE



SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST

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,

Le Président du Conseil régional
Loïg Chesnais-Girard

Le Président de Brest métropole
François Cuillandre

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.

La Présidente du Conseil départemental
Nathalie Sarrabezolles

Le Président de la CCIMBO
Frank Bellion





Brest Port 2040 | Schéma de référence portuaire

3 | Adapter

*Avant-propos***La démarche Brest Port 2040**

13

*Première partie***IMAGINER : l'approche prospective**

23

1-Co-construire

25

Les ateliers

27

Cinq ateliers participatifs collectifs

Des attentes très partagées

Une vision sensible du port

Des points de convergence et de divergence

Un matériau riche, à l'origine et au cœur du schéma

L'e-toile® industrialo-portuaire

37

Un outil éprouvé et reconnu dans le domaine portuaire

Des fonctions avérées et potentielles

Les principaux enseignement de l'e-toile® brestoise

2-Débattre : la scénarisation

43

Scénario 1 - L'hypothèse tendancielle

Scénario 2 - L'orientation vers un modèle urbain

Scénario 3 - Le port gagne son pari logistique

Scénario 4 - Le choix de la différenciation

Scénario 5 - Brest, port de pointe de la Bretagne



Deuxième partie

PROJETER : Brest Port 2040, un guide pour l'action	57
1-Décider : le plan stratégique	59
2-Représenter : la traduction cartographique	65
AXE 1-UN PORT POLYVALENT ET PERFORMANT	69
1.1-Renforcer Brest en qualité de port logistique en développant l'intermodalité	73
Un port de commerce proche des routes maritimes, une position à valoriser	
Un hinterland à reconquérir par l'élargissement du foreland	
Un hinterland à reconquérir par une approche multimodale	
Un hinterland à reconquérir par une meilleure connexion routière	
Un hinterland à reconquérir par une diversité des connexions maritimes	
1.2-Perpétuer la filière réparation navale en permettant son adaptation	79
Un port de réparation navale reconnu et soumis à la concurrence	
Maintenir et faire évoluer les infrastructures portuaires en conditions opérationnelles	
Structurer la petite réparation navale	
Maintenir la grande réparation navale en condition opérationnelle	
Diversifier les activités et mutualiser les moyens au service de la réparation navale	
Accompagner les évolutions technologiques en matière de propulsion	
Structurer une filière de démantèlement de bateaux	
Entretien et rénover les bateaux du patrimoine	
Approfondir la piste de la maintenance et de la réparation des bateaux de croisière	
1.3-Faciliter les activités déjà en place et traiter les conflits d'usage	85
Maintenir les installations en conditions opérationnelles	
Faire cohabiter intelligemment ports urbain et industriel	
S'appuyer sur la filière agricole	
Consolider l'activité structurante de la pêche	
Conforter / adapter les vracs non alimentaires	
Créer une aire de services au cinquième bassin	
Développer l'accueil de paquebots	
Réduire les conflits d'usages	
Positionner le port dans la transition numérique	
1.4-Garantir le portuaire en tant que vocation prioritaire	93
Donner à voir l'activité portuaire des premiers bassins	
Dédier les premier éperon et deuxième bassin à la desserte insulaire	
Favoriser l'implantation d'activités en lien avec les domaines portuaires et maritimes	



AXE 2-UN PORT RENOUVELÉ ET DURABLE	97
2.1-Adapter le port aux risques climatiques et industriels	101
Traiter l'ensemble des risques	
Mieux appréhender et anticiper les risques naturels	
Mettre en œuvre et adapter le PPRT aux évolutions	
Promouvoir la résilience en réponse à la vulnérabilité	
2.2-Ancrer l'essor des Énergies Marines Renouvelables	107
Organiser un nouveau modèle énergétique	
Ancrer à Brest la filière ÉMR sur la façade atlantique	
Mettre à profit le nouveau souffle des ÉMR	
Gérer la ressource foncière, rare et précieuse	
Appuyer l'industrie du futur sur l'existant	
2.3-Saisir les opportunités de la transition énergétique	111
Anticiper le changement de paradigme	
Consommer mieux pour améliorer la compétitivité	
Faire du port un producteur énergétique	
Permettre l'adaptation de l'offre de stockage	
Utiliser l'avitaillement comme avantage comparatif	
2.4-Être en capacité d'innover et de diversifier les activités	115
Tirer tout le parti de la légitimité maritime brestoise	
Renforcer le port comme outil logistique de l'économie circulaire	
Confirmer la spécialité de la déconstruction navale	
Faire du port un équipement au service de l'économie bleue	
Instituer la qualité de l'accueil au service de l'attractivité	
2.5-Limiter l'impact des activités portuaires sur les milieux	121
Protéger l'environnement exceptionnel du port	
Traiter à la source les pollutions potentielles	
Garantir la protection environnementale	
Améliorer la qualité de l'eau	
Améliorer la qualité de l'air	
S'appuyer sur les vertus du végétal	
mobiliser l'ensemble des parties prenantes	



AXE 3-UN PORT EN VILLE ET INTÉGRÉ	129
3.1-Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port	133
Affirmer les axes structurants du lien ville-port	
Intégrer le port à la logique du système de mobilité	
Concevoir les déplacements verticaux à l'intérieur d'une pensée du lien ville-port	
Promouvoir la qualité urbaine, architecturale et paysagère portuaires	
Que signifie bien aménager le port ?	
Parachever la ZAC du port de commerce	
Développer l'habitat avec discernement	
3.2-Favoriser des usages diversifiés et un traitement adapté des espaces	145
Reconsidérer l'espace public	
Réglementer le stationnement	
Augmenter la qualité de ville par ses sites-clés	
L'îlot Bassam-Colonies et le principe du lien ville-port	
Le site du Parc-à-chaines – bastions	
La rue Amiral Troude et la falaise de Poullic-al-Lor	
Des actions ponctuelles pour une amélioration de portée globale	
3.3-Promouvoir et donner à voir l'activité du port	159
Créer un Port-Center brestois	
Valoriser le patrimoine portuaire	
Des clôtures mieux intégrées	
Organiser un circuit d'interprétation	
Pour aller plus loin : Focus sur le principe d'un circuit d'interprétation	
3.4-Offrir un authentique front de mer, accessible au public	175
Valoriser l'interface maritime	
Améliorer l'extrémité de la jetée de l'ouest	
3.5-Préserver l'interface de la falaise naturelle dans sa multifonctionnalité	181
Tirer parti de l'interface naturelle entre ville et port	
Soigner l'écharpe de nature immiscée dans la ville	

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.



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'efficacité 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'affirmer et de légitimer des choix d'autant plus engageants, que s'accroissent à l'échelle mondiale, la versatilité des événements, 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 »

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'efficacité 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 présumés y parvenir. Il préfère la souplesse d'adaptation, apte à inclure les aléas inhérents au long cours, plutôt que la pétrification dans le marbre, généralement davantage synonyme en urbanisme, d'obsolescence prématurée.

À dimension prescriptive, le schéma de référence n'a pas de valeur contraignante. Son élaboration est néanmoins nécessairement inscrite dans la lignée et en cohérence avec les réflexions récentes ou en cours en termes de planification (Plan local d'urbanisme facteur 4, Schéma de cohérence territoriale, etc.).

Un support de marketing territorial

Le schéma de référence a pour objectif implicite de favoriser les conditions d'une dynamique collective synergique, apte à enclencher l'évolution territoriale souhaitée.

Faire en sorte que la mobilisation des fonds publics puisse par effet d'entraînement, encourager l'investissement privé par la démonstration d'une trajectoire engageante, figure au titre des buts essentiels attendus du schéma de référence. Celui-ci recèle donc de facto une dimension de communication et de marketing territorial, influente sur sa forme même, par ailleurs fondamentalement conditionnée par l'exigence d'une appropriation la plus large.

BREST PORT 2040

SCHEMA DE REFERENCE PORTUAIRE DE BREST

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

1
Hériter

1 / Parcourir

UN ÉTAT DES LIEUX CHEMIN FAISANT

2 / Inventorier

BILAN DES SCHEMAS PORTUAIRES ANTERIEURS

2017

2
Se situer

3 / Comprendre

DIAGNOSTIC ÉCONOMIQUE ET SPATIAL

4 / Articuler

IDENTIFICATION ET HIÉRARCHISATION DES ENJEUX

2018

3
Adapter

5 / Imaginer

ESQUISSE DES SCÉNARIOS POTENTIELS

6 / Projeter

CHOIX ET FORMALISATION D'UNE TRAJECTOIRE

2019



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 données ; c'est permettre l'évolution de la place portuaire, apporter et favoriser l'innovation, influencer sur les circonstances pour leur donner un cours cohérent, autoriser l'avènement d'opportunités, intégrer le principe de l'aléa.

Adapter : Troisième séquence en 2 temps, 3 actions

1 - IMAGINER / Esquisse des scénarios potentiels.

2 - PROJETER / Choix d'une trajectoire et formalisation du schéma de référence portuaire.

Action complémentaire parallèle :

3c - FIGURER / Toile industrialo-portuaire brestoise (mise en œuvre de l'outil).

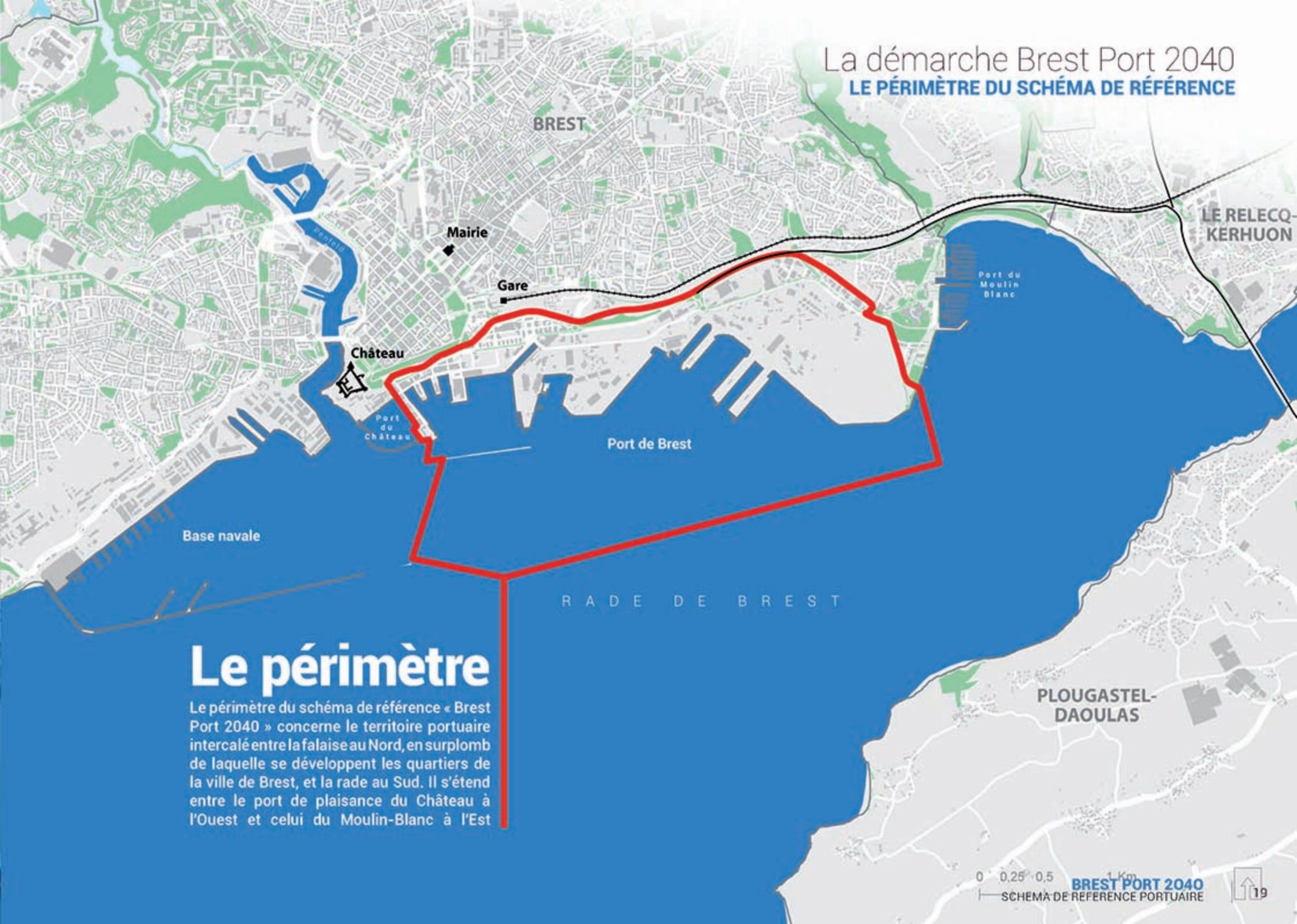
Nota : L'approche stratégique portuaire par filières est réalisée par Inddigo-Catram consultants dans le cadre d'une mission composée autour de quatre volets. Les volets 3 et 4 correspondent aux scénarios d'évolution et de développement du port, ainsi qu'aux préconisations d'actions concrètes pour le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

220 hectares artificiels

D'une superficie d'environ 220 hectares, le port de Brest communique librement avec l'Atlantique par le goulet qui ferme la rade, et la protège des humeurs volontiers redoutables de l'océan Atlantique. Il résulte de « poldérisations » successives, réalisées depuis un siècle et demi. Aujourd'hui, premier port breton pour le trafic de conteneurs et premier site français de réparation navale, la place portuaire brestoise traite jusqu'à trois millions de tonnes de fret annuelles. En sus de la base navale, l'activité portuaire civile y est remarquablement diversifiée, partagée entre

commerce, pêche, petite et grande réparation navale, sécurité maritime, transport de passagers, accueil de croisières, base de missions océanographiques et scientifiques, plaisance, ou encore, course au large, sans oublier les énergies marines renouvelables en cours de développement, au travers de nouvelles installations dédiées. Ancien port d'intérêt national, Brest a été transféré en propriété à la Région Bretagne le 1er janvier 2007, laquelle assure depuis, les rôles d'autorité portuaire et concédante, en charge de la gestion et du développement des installations.





Le périmètre

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



VOLUME 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 données ; c'est permettre l'évolution de la place portuaire, apporter et favoriser l'innovation, influencer sur les circonstances pour leur donner un cours cohérent, autoriser l'avènement d'opportunités, intégrer le principe de l'aléa.

3 | ADAPTER
3.1 | Imaginer



3.1

Imaginer

L'approche prospective



3.1-IMAGINER L'APPROCHE PROSPECTIVE

Co-construire

La volonté d'aboutir à une feuille de route pour l'avenir du port de Brest qui soit partagée et portée par l'ensemble des parties prenantes portuaires, exigeait la mise en place d'un processus de co-construction. Outre les nombreux entretiens et échanges usuels, celui-ci a pris la forme d'ateliers.

La démarche Brest Port 2040 a été jalonnée par cinq ateliers participatifs collectifs, en sus des multiples échanges multipartites ou bilatéraux qui ont cadencé, dès le départ, l'ensemble de son déroulement. Ces temps de débats et de travail thématiques ont d'une part, réuni les membres du SMBI (Région Bretagne, Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Bretagne Ouest, Brest métropole, Conseil Départemental du Finistère) ; ils ont également été élargis à la communauté portuaire lors des ateliers des 20 et 22 février 2018. De nombreux éléments très concrets sont ressortis de ces différents échanges, ainsi que certains signaux, dits faibles, non négligeables lorsqu'il s'agit, ainsi qu'en l'espèce, de réaliser une projection à plus vingt ans. De l'avis des participants, ces temps interactifs ont permis un croisement des regards et points de vue très enrichissant, compte tenu à la fois de la diversité des missions et domaines d'expertise des intervenants réunis, mais aussi du format de ces ateliers-rencontres, propice à la liberté de ton et à la libre expression de chacun. Ils ont de fait contribué, à une compréhension et à une analyse partagée des lieux et enjeux, indispensable à la construction du schéma. Ces jalons ont aussi été l'occasion de vérifier la pertinence voire, le cas échéant, les limites des analyses proposées. L'animation de ces temps forts et le recueil du matériau produit, a également permis à l'ADEUPa Brest-Bretagne d'aller plus loin dans la caractérisation des problématiques portuaires et la formulation des différents niveaux d'enjeux, proposés ensuite aux membres du comité de pilotage du SMBI.

CINQ ATELIERS PARTICIPATIFS COLLECTIFS

L'ATELIER THÉMATIQUE 1 s'est tenu le 16 juin 2017.

Participants : Représentants des institutions membres du SMBI (Région Bretagne, Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Bretagne Ouest, Brest métropole, Conseil Départemental du Finistère).

Thèmes à l'ordre du jour de ce premier atelier : Les attentes vis-à-vis de la démarche Brest Port 2040 ; une confrontation des représentations personnelles du port ; ainsi qu'une première identification des besoins portuaires et des défis à relever.

L'ATELIER THÉMATIQUE 2 s'est tenu le 14 septembre 2017.

Participants : Représentants des institutions membres du SMBI.

Thèmes à l'ordre du jour de ce deuxième atelier : Une approche du port par secteurs avec un premier travail de sectorisation, suivi d'une analyse Atouts/ Faiblesses – Opportunités/ Menaces, par secteurs.

L'ATELIER THÉMATIQUE 3 s'est tenu le 7 novembre 2017.

Participants : Représentants des institutions membres du SMBI.

Thèmes à l'ordre du jour de ce troisième atelier : Le partage du diagnostic livré par l'ADEUPa Brest-Bretagne et l'identification collective des enjeux.

L'ATELIER THÉMATIQUE 4 s'est tenu le 20 février 2018.

Participants : Communauté portuaire (acteurs majoritairement localisés sur la partie occidentale du port) + institutions membres du SMBI (Région Bretagne, Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Bretagne Ouest, Brest métropole, Conseil Départemental du Finistère).

Thèmes à l'ordre du jour de ce quatrième atelier élargi : les défis à relever par la démarche Brest Port 2040 ; les enjeux portuaires transversaux ; et les enjeux par secteurs (partie occidentale du port).

L'ATELIER THÉMATIQUE 5 s'est tenu le 22 février 2018.

Participants : Communauté portuaire (acteurs majoritairement localisés sur la partie orientale du port) + institutions membres du SMBI (Région Bretagne, Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Bretagne Ouest, Brest métropole, Conseil Départemental du Finistère)

Thèmes à l'ordre du jour de ce cinquième atelier élargi : les défis à relever par la démarche Brest Port 2040 ; les enjeux portuaires transversaux ; et les enjeux par secteurs (partie orientale du port).

« Qu'il soit positif ou négatif, le port est un vecteur d'image fort »

« Le port est aussi une porte d'entrée de l'agglomération et de la ville »

« Il faut maintenir de l'animation et de l'évènementiel culturel sur le port »

« Le déséquilibre des flux de marchandises conteneurisées entrants et sortants pose un problème de gestion des conteneurs vides »

« Le port est un espace fortement convoité : la priorité doit être donnée aux activités nécessitant un accès à la mer »

« Il va falloir adapter les zones soumises à l'aléa submersion marine »

« Le port est nécessairement un espace en perpétuelle mutation »

« Il y a un vrai enjeu à maintenir la polyvalence portuaire de Brest »

La capitalisation d'un riche matériau,

« Valoriser l'outil portuaire et ses compétences professionnelles auprès du grand public et des jeunes, c'est important »

« Anticiper l'évolution de la consommation d'hydrocarbures »

« Répondre à la question de la gouvernance en la simplifiant »

« Brest Port 2040 doit s'inscrire dans la stratégie régionale »

« Il y a lieu d'optimiser l'utilisation de certains équipements »

« Mieux gérer la tension urbain /portuaire sur les premiers bassins »

« L'avenir de Brest passe par son port »

« Il faut conduire une réflexion sur les foreland et hinterland »

« Le stationnement est trop envahissant sur le port »

« Il faut aussi réfléchir aux mobilités actives sur le port (vélo, marche) »

« Il faudra parvenir à mobiliser les acteurs dans le temps lors de la mise en œuvre du schéma »

« Maintenir les emplois et le tissu dynamique présents autour de l'économie portuaire »

« Il faut améliorer l'accueil des paquebots »

à l'origine et au cœur du schéma

« Le port doit mieux communiquer auprès du grand public »

« Sur le port, les dessertes de transport collectif ne sont pas assez efficaces pour se substituer à la voiture »

« On doit anticiper les gabarits et modes de propulsion des futurs navires »

« Le port est d'abord un espace de travail à vocation économique »

« Le développement industriel de l'hinterland est aussi un enjeu »

« Pour l'habitat, il faut d'abord recourir à la rénovation urbaine, sans entraver la vocation portuaire »

3 | ADAPTER
3.1 | Imaginer



DES ATTENTES TRÈS PARTAGÉES

Les participants aux ateliers ont globalement exprimé des attentes fortes vis-à-vis de la démarche Brest Port 2040 : elle doit aboutir à la définition d'une stratégie de développement portuaire dans une période où beaucoup de questions sont posées, que ce soit sur le port lui-même, ses activités actuelles et futures ou, plus généralement, en termes de transitions, notamment énergétique ou climatique, et là encore, le port est directement concerné.

Au cours des différents ateliers, l'angle d'attaque majeur fut celui de l'économie même si pour autant, les sujets urbains n'ont jamais été évacués. À cet égard, la nécessité de mieux gérer la tension entre urbain et portuaire, en particulier, sur le secteur des premiers bassins a fait l'unanimité, et à l'intérieur de cet enjeu, le sujet du stationnement automobile est fréquemment revenu, tel un marqueur symbolique des antagonismes inhérents à la condition portuaire. De même, la thématique des dessertes, dans toutes leurs dimensions (celle du port et de ses terminaux, celle de la ville pour laquelle le port est une entrée, celle entre la « ville haute » et le port, etc.) et de leurs efficacités respectives, s'est fréquemment imposée dans les échanges, invoquant l'intérêt de la multimodalité sur le champ de l'urbain, comme elle l'est par ailleurs, mais par d'autres modes, sur le plan logistique.

Dans l'ensemble, l'expectative d'une vision stratégique sur laquelle puisse se fonder le développement économique du port fut une constante formulée par tous, même si certaines expressions ont pu aspirer à des orientations très opérationnelles et/ ou prescrire de focaliser plus spécialement sur une filière ou en enjeu particuliers. C'est le cas par exemple de la vocation brestoise en matière de réparation navale, à toutes les échelles, de la petite à la grande, avec une actualité concomitante aux ateliers, forte sur ces questions, au travers notamment du projet d'aire de petite réparation navale et d'élévateur à bateaux, ou encore, et là encore démontré par l'actualité au cours de la démarche, au travers du caractère cyclique de l'activité

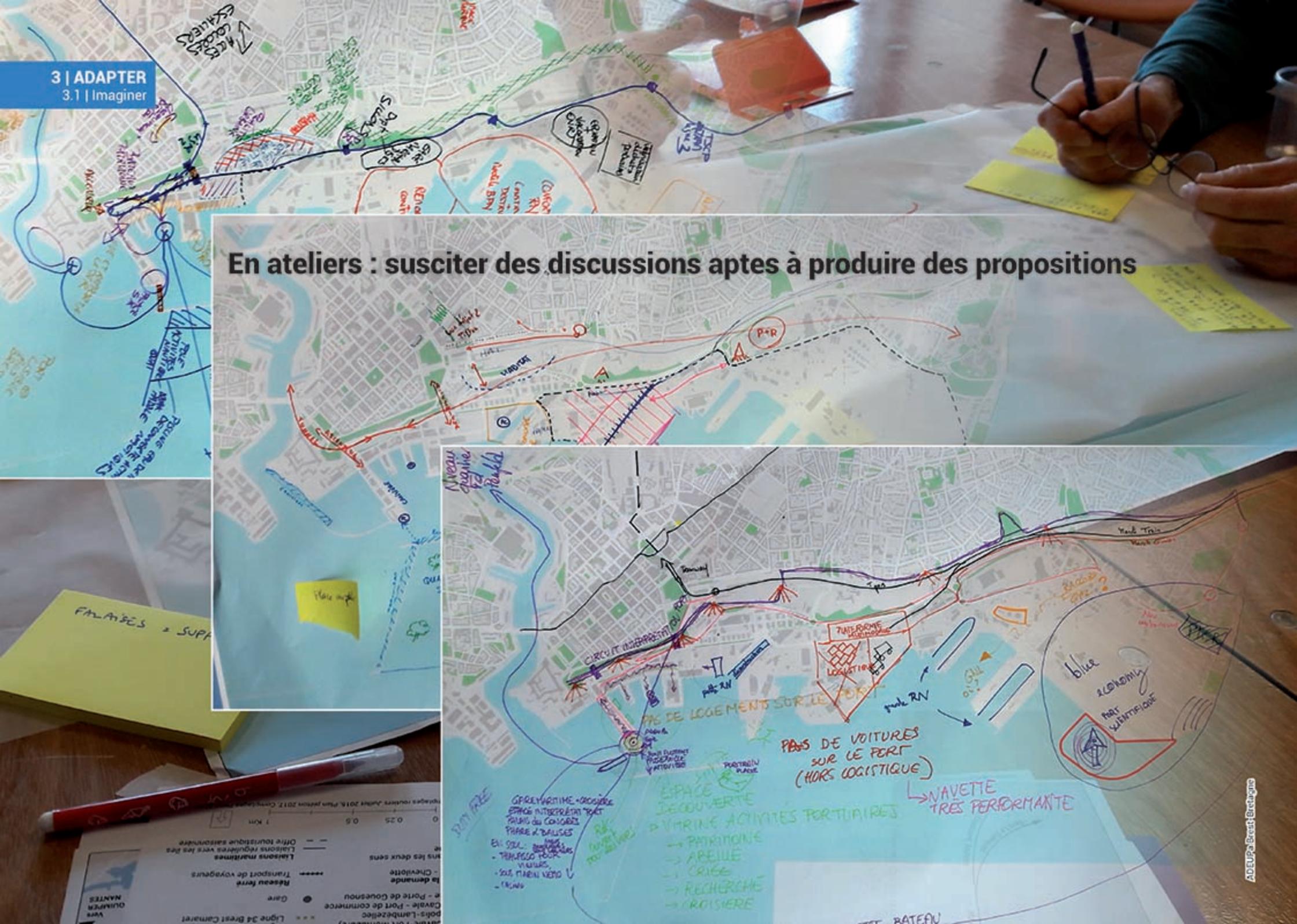
de grande réparation navale, particulièrement sur le marché des navires de commerce. Dans ce même ordre d'idées, la question des trafics conteneurisés et plus particulièrement, celle du déséquilibre des flux entrants / sortants et les implications multiples liées à cette singularité brestoise, s'est régulièrement invitée au cours des échanges. Enfin, on ne s'étonnera pas que le sujet des énergies marines renouvelables, également placé sous les feux de l'actualité, ait également fortement mobilisé les esprits, particulièrement dans le double contexte de redéfinition gouvernemental des tarifs de rachat, et de montée en puissance du chantier des futures infrastructures brestoises dédiées, au cours de la même période.

Le sujet de la gouvernance, jugé déterminant dans l'évolution portuaire fut également régulièrement convoqué, volontiers accompagné en ce qui le concerne de velléités simplificatrices et d'une aspiration à ce que la gouvernance portuaire puisse évoluer vers un format moins « descendant » et davantage collégial.

Enfin, la concertation et l'association des partenaires à la démarche ont été jugées indispensables, à la fois, pendant l'élaboration du schéma, pour permettre son appropriation, mais aussi après : lors de sa mise en œuvre. La concertation et l'association de l'ensemble des parties prenantes ont été vues à ce titre, comme un moyen d'une part, de contrer d'éventuelles « dérives corporatistes » ; d'autre part, de renforcer l'efficacité du schéma et finalement, de compenser le caractère non-opposable qui est le sien (à la différence par exemple, d'un document d'urbanisme réglementaire).

3 | ADAPTER
3.1 | Imaginer

En ateliers : susciter des discussions aptes à produire des propositions



FALAISES = SUPP

blue

SPREMARITIME - GROSSE
ESPACE INTERMÉDIATION TRACT
PAYSAN DU CONGOLOZ
PARADE A BALISES
EN SOLAIRE
- TEMPSO FOUR
- TRAVAIL
- OUVRIER
- OUVRIER
- OUVRIER

ESPACE
DECOUVERTE
- VARIÉTÉ ACTIVITÉS PORTUAIRES
- PATRIMOINE
- ABRIEUX
- CRISSE
- RECHERCHE
- CROISIÈRE

PAIS DE VOITURES
SUR LE PORT
(HORS LOGISTIQUE)

NAVETTE
TRÈS PERFORMANTE

blue
economy
PORT
WATMORÉ

UNE VISION SENSIBLE DU PORT

En termes de représentation globale, le port est avant tout considéré par les participants aux ateliers comme un espace de travail, à vocation économique, y compris le périmètre de développement de la ZAC du Port de commerce, à plus forte raison celui de la « zone PME-PMI ». L'orientation plus urbaine, récemment prise par le secteur des premiers bassins est plutôt associée aux fonctions de loisirs et festives, cette correspondance étant renforcée par la création du port de plaisance du Château et les installations qui lui sont associées, le long du quai Eric Tabarly. Cependant la vocation portuaire des bassins historiques est reconnue et confirmée dans sa diversité : Abeille Bourbon, Recouvrance, bateaux de services, flottille de pêche, navires de la Penn Ar Bed, etc. : ce sont eux qui donnent son « âme » au port et ce pourquoi on aime à le fréquenter, que l'on en soit un travailleur ou un usager occasionnel. Se dégage sur ce point un consensus autour de l'idée que la problématique rencontrée en termes d'usages à l'intérieur de ce secteur, concerne moins les bassins eux-mêmes que les quais et terre-pleins. Toutefois le cas particulier du cinquième bassin, point de convergence de nombreuses activités portuaires effectives ou potentielles, est souligné, en même temps que l'incarnation qu'il représente d'une forme de « friction entre l'urbain et le portuaire ».

Les connexions du port avec la ville sont globalement jugées faibles, que ce soit pour les piétons, les cyclistes ou au moyen des transports en commun, tandis que l'omniprésence de la voiture ressort en toute logique pour l'ensemble des participants aux ateliers, comme un vrai, et vif sujet.

En ce qui concerne le secteur dit de la zone PME-PMI au nord de la voie de l'Elorn, les participants soulignent l'orientation tertiaire des lieux, décorrélée du contexte portuaire et assortie d'une forte densité d'emplois, génératrice de flux (visiteurs et usagers des fonctions et établissements présents) et de tension sur l'espace public résultant des besoins en stationnement.

Ils pointent également la menace de banalisation et d'obsolescence de l'offre immobilière proposée, laquelle pourrait s'accroître dans l'hypothèse où les questions de desserte et de stationnement souffriraient de statut quo.

Le port de commerce à proprement parler est reconnu pour sa polyvalence et la variété de ses activités, qui en font tout l'intérêt en dépit d'espaces au caractère souvent « brouillon ». Leur manque de lisibilité leur est reproché (de même plus largement, qu'à la zone industrialo-portuaire), en reconnaissant que l'avènement des normes de sûreté ISPS, a contribué à cette situation et que cette nouvelle donne que n'intégrait pas le schéma de référence de 1994 et pour cause, mérite aujourd'hui une réflexion spécifique. Les installations sont réputées bien équipées et outillées pour l'ensemble des participants, plusieurs d'entre eux mentionnent cependant la sous-utilisation de certains équipements, infrastructures (passerelle Ro-Ro) et bâtiments, et font valoir le caractère d'opportunité que cela représente dans un contexte de développement et/ou de diversification des activités.

La question des franges portuaires est également amenée de plusieurs façons. D'une part elle est posée par la relation aux deux ports de plaisance du Château et du Moulin-Blanc, dont les participants estiment qu'ils doivent être pris en compte dans la réflexion, bien que n'étant pas placés sous le ressort direct du futur schéma de référence. Ce sont deux « quartiers » de la ville, en relation avec les espaces portuaires, et qui à travers ces espaces réclament de l'être mieux l'un à l'autre. D'autre part, cette question des franges est posée par l'ancienne falaise côtière qui constitue de fait l'interface avec la ville. Bien que le dénivelé qu'elle représente ne soit pas toujours très favorable aux connexions entre le port et la ville, elle est considérée comme un marqueur fort et qualitatif dans le paysage et surtout, comme une modalité résolutoire plutôt pratique pour l'enjeu d'interface entre la ville et les installations portuaires, en particulier industrielles.

3 | ADAPTER 3.1 | Imaginer

QUELS SONT VOS ATTENTES ET VOS ESPIRS POUR LA FUTURE DEMARCHE ?

Les participants ont écrit sur des post-it leurs attentes et leurs espoirs pour la future démarche. Les post-its sont colorés (jaune, orange, vert) et sont collés sur une feuille blanche.



QUELLES SONT VOS CRAINTES VIS A VIS DE LA DEMARCHE ?

Les participants ont écrit sur des post-it leurs craintes vis-à-vis de la démarche. Les post-its sont colorés (orange, rose) et sont collés sur une feuille blanche.

ARTICULER - LE PORT DEMAIN
ATELIER 3 / 7 novembre 2017
Localisation des enjeux

Les participants ont écrit sur des post-it leurs craintes vis-à-vis de la démarche. Les post-its sont colorés (orange, rose) et sont collés sur une feuille blanche.

SE SITUER
Atelier 3
7 novembre 2017

Les participants ont écrit sur des post-it leurs craintes vis-à-vis de la démarche. Les post-its sont colorés (orange, rose) et sont collés sur une feuille blanche.

COMPLEMENT D'ACCORD

Les participants ont écrit sur des post-it leurs craintes vis-à-vis de la démarche. Les post-its sont colorés (orange, rose) et sont collés sur une feuille blanche.



DES POINTS DE CONVERGENCE ET DE DIVERGENCE

Par essence, le port est un lieu de frottement et d'interactions fortes, où se mêlent les enjeux parfois antagonistes de l'urbain et du portuaire. Dès lors, il est plutôt logique que les ateliers donnent lieu à l'expression de points de dissensus, à plus forte raison, dans l'environnement global de fortes mutations que nous connaissons, et le contexte local, ici et là teinté d'incertitudes, précisément liées à ces circonstances globales.

Néanmoins, ce sont d'abord les nombreux points de convergence entre les différentes parties prenantes qui ont marqué l'ensemble des ateliers, au premier rang desquelles, le fait que l'avenir de Brest, passe par son port : le portuaire qu'il soit civil ou militaire, caractérise « l'ADN de la Cité du Ponant », et c'est très certainement là que son futur trouvera ses « ressorts légitimes ».

Consensus également sur l'impérieuse nécessité de mener une réflexion approfondie sur les foreland, hinterland et les modalités d'amélioration de leurs connexions via la place portuaire, ainsi que sur celle de s'inscrire en cohérence à l'intérieur de la stratégie maritime et portuaire régionale.

La nécessité de prendre en compte les risques pesant sur les trafics majeurs du port est également communément exprimée, de même que l'impératif d'accorder, dans l'hypothèse de nouveaux développements, la priorité aux activités nécessitant un accès à la mer : là encore, consensus sur ce point, qui vaut également pour le périmètre des premiers bassins où certains secteurs sont convoités et potentiellement porteurs de conflits d'usages. Sur ce secteur, le besoin d'une réflexion sur la gare maritime (desserte insulaire) est également unanimement admis, de même que l'intérêt d'un terminal dédié à l'accueil des navires de croisière, dont l'implantation précise reste à définir : au troisième éperon ou à proximité du port du Château selon la taille des navires ciblés, mais en tout état de cause, en recherchant « la plus grande proximité avec le centre-ville » pour qu'une synergie puisse s'établir, au bénéfice des croisiéristes comme du centre-ville.

Globalement, les participants aux ateliers considèrent que le premier défi du port est de perdurer et de progresser en tant qu'outil au service du territoire. Pour ce faire, les installations portuaires doivent être compétitives et attractives et cela, dans un contexte de tension sur les financements et les capacités d'investissement publics. Et c'est ici qu'interviennent les premiers éléments de dissensus. Notamment sur le maintien coûte que coûte de la remarquable polyvalence portuaire brestoise. Quelle attitude le schéma de référence doit-il adopter à l'égard d'activités dont l'évolution bien qu'elle ne soit pas toujours aisément quantifiable, est d'ores et déjà prévisible, à moyen terme et plus encore, à longue échéance ? Le cas de la filière des hydrocarbures considérée dans le contexte de transition énergétique, figure ainsi au titre des échanges divergents entre participants. Dans le même ordre d'idée, les trafics de vracs en lien direct avec les activités agricoles et agro-alimentaires, font l'objet de positions parfois discordantes, au regard cette fois du renouvellement du modèle agricole, confronté au défi écologique.

Par ailleurs, relativement aux enjeux environnementaux, certains participants font valoir l'âpreté de la concurrence auxquelles sont soumises certaines filières, laquelle peut faire avorter des projets parfaitement justifiés, mais qui ne seraient pas traités au bon niveau.

Pour sa part, le sujet des énergies marines renouvelables programmées sur le futur polder est perçu par tous comme un indéniable atout pour le port de Brest. Néanmoins, certains participants prennent appui sur l'actualité immédiate (annonce gouvernementale au moment des ateliers, du prix de rachat de l'électricité revu à la baisse), pour objecter la dépendance forte aux décisions prises au niveau de l'État.

D'autres divergences de positions sont également apparues au cours des échanges relativement à des sujets plus techniques, par conséquent, moins directement liés à l'exercice d'élaboration d'un schéma de référence (par exemple : la captation de nouveaux marchés tels que la pose de scrubbers sur les navires, dans le contexte de l'évolution prochaine de la réglementation OMI 2020).

**Renforcer la vitalité et l'attractivité
du cœur de métropole**

**Soigner l'interface
et les liens ville-port**

**Partager
une vision
collective**

**Développer l'hinterland
et les connexions du port**

**Permettre le développement
des activités portuaires
dans leur diversité**

**Développer le foreland
et l'attractivité du port**

**Veiller à la qualité de
l'environnement naturel
dans toutes ses
composantes**



DIAGRAMME DES ENJEUX GENERIQUES



Enfin, un sujet a suscité lui aussi une forme de controverse : celui de l'accès public au rivage, dont chacun des participants s'est accordé pour reconnaître le caractère plutôt limité sur l'ensemble du périmètre portuaire, avec des positions néanmoins tranchées : favorables pour certains participants, à une nouvelle extension du périmètre réservé suivant les besoins qui pourraient apparaître, tandis que d'autres, hostiles à cette idée, militent au contraire, pour la recherche de formes de compensation, à trouver en dehors du périmètre ISPS.

UN MATÉRIAU RICHE, À L'ORIGINE ET AU CŒUR DU SCHÉMA

Pour l'ADEUPa Brest-Bretagne, la volonté exprimée en amont par les membres du SMBl, que le travail de concertation indispensable à l'élaboration du schéma, intervienne dès l'origine de la démarche, autrement dit, au stade de la « page blanche » où tout est à construire, et non à partir d'une phase où les choses commencent d'être cadrées, a constitué un réel atout, en même temps qu'une exigence méthodologique supplémentaire.

Décidée suffisamment en amont, la concertation a d'abord permis de laisser place à d'importantes marges de discussion. Elle a ensuite offert l'opportunité au travers de modalités réellement participatives, d'agréger un matériau extrêmement riche, que n'apportent pas nécessairement le travail d'audition des parties prenantes (de toutes façons impératif et réalisé en parallèle), ni même les instances usuelles d'échange et de co-construction multipartites.

Cette concertation sur un objet à construire et non sur un projet déjà conçu, a réclamé un degré d'implication plus élevé des parties prenantes, nécessairement plus sollicitées, tant pour recueillir l'information la plus complète (expertise d'usage, expressions des attentes et des éventuelles craintes), que pour fournir cette information : permettre l'échange et le débat sur la base d'éléments de cadrage objectifs / justifier les choix.

Pour l'ADEUPa Brest-Bretagne, il s'agissait au travers des ateliers, d'une part, d'informer les participants sur le processus, ses objectifs et son état d'avancement ; d'autre part d'identifier et de prendre en compte les lectures particulières du sujet : l'avenir portuaire, et les besoins des uns et des autres. Il s'agissait enfin, de susciter des discussions aptes à produire des propositions.

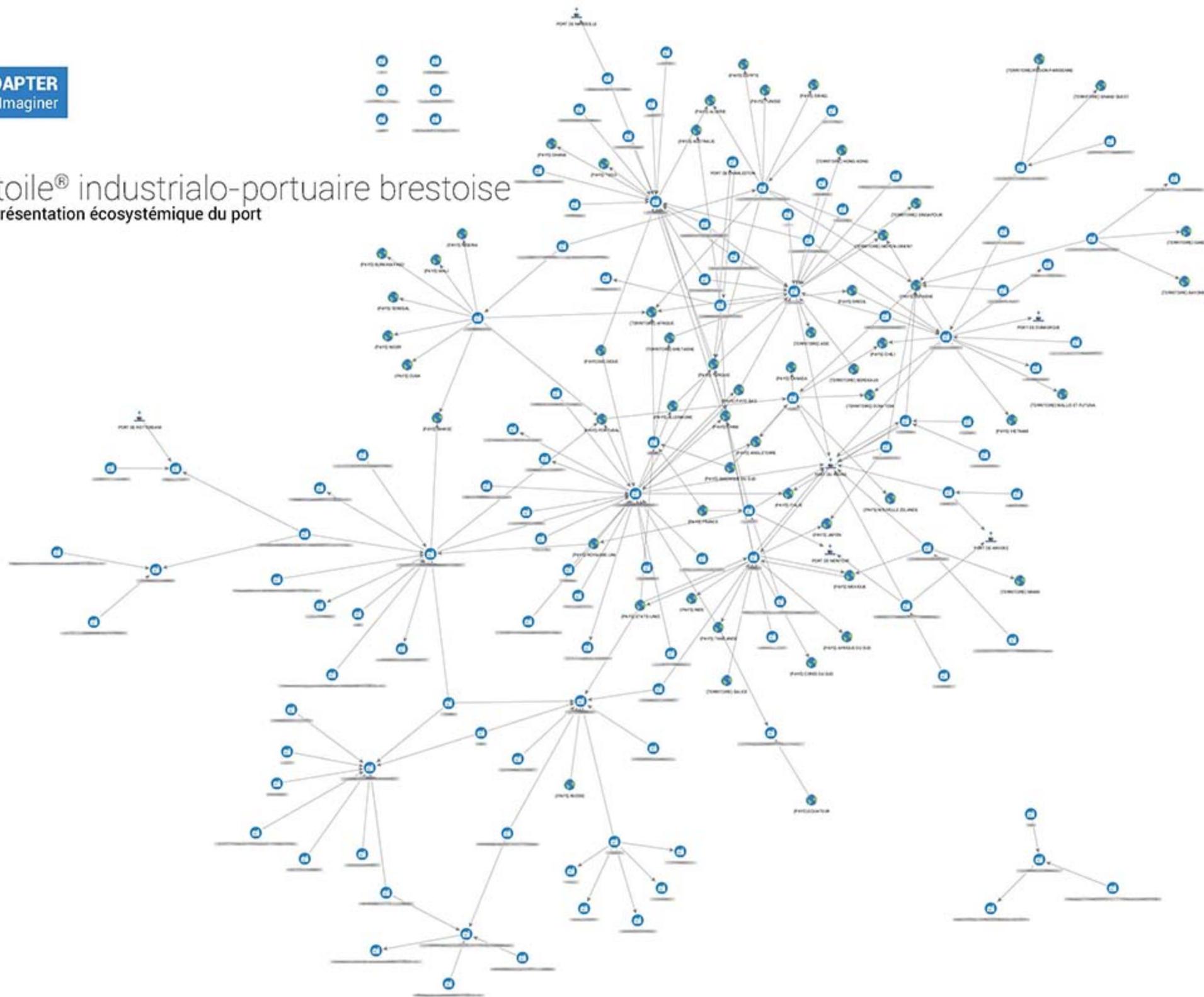
Le processus recouvrait une triple utilité. Il a d'abord permis de poser un regard croisé sur le port : d'où il vient et ce qu'il est. Dans ce cadre, l'exploitation des travaux réalisés en ateliers sur cartes à partir d'une approche fonctionnelle, a notamment abouti à la production d'un « découpage » sectoriel du port. Six espaces ont ainsi été identifiés, non pour les confirmer nécessairement en tant que tels, que pour leur utilité en termes de modus operandi pour les travaux d'élaboration du schéma. On retrouve la substance de cette convergence des regards, dans le premier volume de Brest Port 2040 intitulé « Hériter ».

Il a ensuite alimenté l'approche diagnostique, à la fois économique et spatiale, et servi de support à la définition des enjeux respectifs, qu'ils soient d'ordre génériques ou spécifiques. On retrouve l'héritage de cet apport dans le second volume de Brest Port 2040 intitulé « Se situer », au travers de ses deux parties : « Comprendre », consacrée au diagnostic à proprement parler et « Articuler », dédiée à la formulation des enjeux. Il a enfin permis d'ossaturer le canevas, composé d'axes, d'orientations et d'actions qui compose le schéma dans son aboutissement, et qu'expose ce troisième volume intitulé « Adapter ».

On l'aura compris, au travers de cette démarche de co-production, il ne s'agissait pas d'aller jusqu'à la co-décision, le comité de pilotage composé des élus membres du SMBl, restant maître des choix intermédiaires, comme de la teneur et de la formalisation finales. Il importait en revanche d'aller plus loin qu'une consultation habituelle menée à partir d'un objet en tout ou partie déjà élaboré. Et sur ce plan, la qualité du travail collectif accompli fut et demeure d'un précieux concours, appelé maintenant à se poursuivre car, comme l'ont souligné les participants, l'étape réellement décisive est celle de la mise en œuvre.

L'e-toile® industrialo-portuaire brestoise

Une représentation écosystémique du port



CO-CONSTRUIRE | L'E-TOILE® INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Un outil novateur au service du port

Outil novateur expérimental, construit à l'occasion de la démarche Brest Port 2040, à l'initiative de l'ADEUPa Brest-Bretagne, l'e-toile® industrialo-portuaire de Brest recèle plusieurs fonctions : pédagogique, prospective et de simulation.

UN OUTIL ÉPROUVÉ ET RECONNU DANS LE DOMAINE PORTUAIRE

La phase de diagnostic intitulée « Se Situer », comporte la réalisation d'une soixantaine d'entretiens avec les membres de la communauté portuaire et les représentants d'institutions en lien direct avec le port de Brest. Ce travail est complété par une veille de la presse locale et spécialisée s'étalant sur près de deux ans, ainsi que par l'utilisation de bases de données déjà existantes portant sur des entreprises identifiées. Pour tirer un maximum d'enseignements des données économiques collectées, la démarche « Brest Port 2040 » a opté pour le développement d'une « Toile industrialo-portuaire ».

Le recours à cet outil d'observation et de compréhension des activités portuaires a été initié à Dunkerque, en 2009, par l'AGUR (Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre Dunkerque). L'objectif premier était de mesurer les effets de la crise de 2008 et les effets en cascade de la fermeture de certains sites industriels. Progressivement cette approche systémique du tissu économique industriel est devenue un outil au service du fonctionnement du port et de l'aide à la prise de décisions. Par ailleurs, le recensement des liens inter-entreprises a permis la mise en évidence de synergies économiques et écologiques, notamment en identifiant les producteurs de déchets et en mettant en place les bases d'une économie circulaire. Enfin, la toile dunkerquoise s'avère aussi un outil de communication pour le port, et de marketing territorial pour l'agence de développement Dunkerque Promotion.

En 2014, l'AURH (Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'Estuaire de la Seine) a elle aussi opté pour le développement d'une toile industrialo-portuaire avec l'ambition de pouvoir développer un outil numérique au service de la gouvernance portuaire.

Fort de ces retours d'expériences, Brest, dans le cadre de la démarche Brest port 2040, s'est saisi de l'outil e-toile® pour structurer l'ensemble des données collectées. À ce jour, les informations issues des entretiens et de la veille ont permis de saisir plus de 200 entités et de renseigner environ 300 liens contractuels.

DES FONCTIONS AVÉRÉES ET POTENTIELLES

La première ambition du développement de l'e-toile® est d'être un outil d'observation et pédagogique qui donne à voir la complexité de l'organisation industrialo-portuaire brestoïse.

Les visualisations possibles de la toile sont de deux natures : sous la forme de graphes ou de cartes avec échelles modulables à l'envie. Ces représentations mettent en avant les acteurs portuaires et les liens avec leur environnement économique. Les liens peuvent être de plusieurs natures, mais sont le plus souvent « contractuels », notamment lors d'échanges entre un client et un fournisseur, portant sur des flux de biens ou de services. Ces liens s'inscrivent tantôt au niveau local, tantôt au niveau international.

Via la représentation cartographique de l'ensemble des chargeurs du port, l'e-toile® permet de dessiner l'hinterland du port. Cela est d'autant plus intéressant qu'un tri par filière peut-être réalisé : il permet de déterminer l'aire d'influence du port en fonction des trafics étudiés. Le foreland peut, de la même façon, être défini. Par ailleurs, l'agrégation de l'ensemble des informations permet de visualiser l'effet d'entraînement du port sur l'économie locale. Sur la base des informations disponibles, l'e-toile® est potentiellement un outil de prospection. En effet, après avoir identifié l'ensemble des entreprises d'un secteur d'activité utilisant le port de Brest et défini l'étendu de l'hinterland correspondant, il est alors possible de recenser les entreprises de la filière non utilisatrices des services portuaires brestoïses à des fins de prospection.

L'e-toile[®] industrialo-portuaire brestoise



CO-CONSTRUIRE | L'E-TOILE® INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Un outil novateur au service du port

Ce parti pris méthodologique a contribué à la compréhension et l'analyse de l'écosystème portuaire et a participé à l'identification des enjeux économiques. À ce titre, l'e-toile® peut aussi être un outil de simulation pour mesurer l'impact de la suppression ou de l'arrivée (ou la création) d'un acteur portuaire (c'était le cas à Dunkerque), d'une liaison maritime, d'un trafic... Non seulement les effets directs peuvent être identifiés, mais aussi les effets indirects et ceux plus diffus. Il ne s'agit pas nécessairement de les évaluer avec précision, mais de lister l'ensemble des acteurs potentiellement impactés.

La version 2018 de l'e-toile® brestoise a su répondre aux attentes concernant les fonctions d'observatoire et d'outil pédagogique. Par ailleurs, elle a su laisser entrevoir des potentialités en matière de prospection et de promotion de la place portuaire brestoise.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE L'UTILISATION DE L'E-TOILE® BRESTOISE

Le premier enseignement tiré de la mise en œuvre de l'e-toile® brestoise, est qu'elle constitue une bonne assistance pour appréhender la complexité de l'écosystème de la place portuaire de Brest.

De façon opérationnelle, l'outil a d'abord permis la définition des hinterlands et foreland du port de Brest, dans leur globalité ou par filières.

S'agissant de l'hinterland, il a permis d'identifier les entreprises de l'hinterland n'utilisant pas (ou pas seulement) le port de Brest. Dans certains cas, ces usages privilégiant d'autres ports, s'expliquent par une méconnaissance du port de Brest, notamment imputable au fait que la gestion logistique est exercée hors de la région Bretagne ; dans d'autres cas, les choix sont motivés par la recherche de garantie en termes de transit time.

S'agissant du foreland, certaines liaisons transocéaniques directes ont été identifiées (par exemple : Brésil, États-Unis, Canada pour le soja).

La mesure de l'état de la concurrence pour différentes activités a pu être qualifiée. Une situation de monopole a été révélée ainsi que quelques positions dominantes. La construction capitalistique de certaines sociétés a permis d'identifier et d'expliquer ces situations.

Des échanges entre acteurs portuaires ont pu être qualifiés, tels par exemple ceux entre la grande réparation navale et le secteur des énergies marines renouvelables. Des échanges potentiels pour le développement de l'économie circulaire ont également été relevés.

En tant qu'outil de simulation, l'e-toile® permet de mesurer les effets de la disparition d'un acteur, qu'il se situe sur le territoire d'observation ou à l'extérieur (en amont de la filière) ; l'outil permet de mesurer l'impact d'un choc conjoncturel ou structurel ainsi que la cascade d'éventuels effets « domino ». À l'inverse, l'implantation d'un secteur est pour l'instant plus difficilement modélisable.

L'e-toile® brestoise démontre toute son utilité. Pour autant l'outil présente encore certaines limites ou exigences. La première d'entre elles pourra sembler évidente : c'est la nécessité d'une actualisation fréquente. Il s'agit avant tout d'un outil de suivi d'un espace (ou d'une filière) fini(e). En outre, bien que l'appropriation de l'outil ne soit pas complexe, elle nécessite comme pour tous logiciels métiers, une formation préalable.



Débattre | La scénarisation



L'ensemble des travaux menés par l'ADEUPa Brest-Bretagne et le bureau d'étude Catram Consultants lors des phases de diagnostic et d'analyse AFOM a permis d'acquérir une connaissance pluridisciplinaire du port de Brest et d'identifier les enjeux et les facteurs qui déterminent et influenceront son avenir.

Riche de cette expertise et de travaux de prospective menés par ailleurs, le bureau d'étude Catram Consultants a mis en place une méthode permettant l'élaboration de scénarios d'évolution possibles pour la place portuaire brestoise.

Ce parti pris méthodologique a permis d'explorer le champ des possibles via la construction de quatre scénarios d'avenir, successivement construits avec les membres du SMBI, l'instance de gouvernance stratégique portuaire. Ces scénarios étaient issus de la combinaison cohérente d'hypothèses, tantôt dépendantes du système interne (concerne le port de Brest), tantôt du système externe.

La présentation des scénarios, volontairement tranchés, avait pour objectif d'identifier les conséquences possibles d'une trajectoire d'évolution, puis de choisir un avenir souhaitable pour le port.

Une fois le scénario choisi, des actions peuvent être décidées pour en favoriser la concrétisation. À l'inverse, des actions préventives peuvent être programmées pour contribuer à écarter les scénarios non désirés.

Ainsi, quatre scénarios ont été élaborés et présentés aux membres du comité de pilotage de la démarche « Brest Port 2040 » :

SCÉNARIO 1 :

Le port confirme sa vocation historique de port polyvalent et industriel

SCÉNARIO 2 :

Le port s'oriente vers un modèle urbain suite au déclin de ses filières

SCÉNARIO 3 :

Le port gagne son pari logistique

SCÉNARIO 4 :

Le port se différencie en valorisant ses avantages comparatifs

Aucun d'entre eux n'a convaincu les décideurs. Cependant, leurs déclinaisons et l'expression de chacun des participants a offert la possibilité d'identifier les hypothèses à retenir et celles à écarter. Ce travail par étapes a permis d'aboutir à la définition d'un cinquième scénario, hybride :

SCÉNARIO 5 :

Brest, port de pointe de la Bretagne



SCÉNARIO 1

LE PORT CONFIRME SA VOCATION HISTORIQUE DE PORT POLYVALENT ET INDUSTRIEL

Dans le cadre du premier scénario prospectif, le port de Brest confirme sa vocation historique de port polyvalent et industriel ; c'est le scénario tendanciel.

LE MAINTIEN DU MODÈLE PORTUAIRE

Ce scénario reflète une poursuite de l'activité portuaire actuelle et la dimension industrielle du port est maintenue. Le modèle est toujours basé sur la recherche active de trafics par les acteurs portuaires. Malgré les risques associés aux principales filières et identifiés dans l'analyse AFOM (MPA, RN, conteneurs...), l'érosion des trafics liés aux filières historiques est limitée et l'activité du port parvient globalement à se maintenir grâce à la compensation de certains trafics par d'autres.

Les cycles de l'activité de construction et réparation navale sont globalement accompagnés d'une activité régulière de déconstruction de navires et de petite RN. Les formes sont parfois occupées par les EMR.

Le polder a été mobilisé pendant 10 ans par la préparation de quatre champs d'éoliennes en mer (deux parcs « posés » et parcs « flottants ») et n'est occupé que partiellement par des activités pérennes. Depuis 2030, le Port recherche régulièrement d'autres industriels sur le terminal, dans un domaine parfois totalement différent des EMR.

Les ports bretons coopèrent sous l'impulsion des collectivités afin d'éviter une concurrence inefficace et une dispersion des investissements. Les acteurs économiques locaux sont impliqués dans le développement du port.

La société civile consciente de la place que représente le port dans le contexte économique local, ne s'oppose pas systématiquement aux projets de développement, tout en ayant un regard attentif sur la préservation de l'environnement.

L'emploi portuaire, en corrélation avec le maintien des trafics, reste relativement stable.

(Extrait de « Port de Brest – Étude stratégique pour le développement des activités portuaires – Mission 3 », Catram Consultants.)

EN RÉSUMÉ

Ce scénario est celui du maintien du modèle portuaire brestois, basé en grande partie sur la recherche de trafics. Il s'inscrit dans le prolongement des tendances d'évolution décrites dans le diagnostic en parvenant plus ou moins à compenser les baisses de trafics et d'activités par de nouvelles sources d'activité. Cependant, au regard des incertitudes pesant sur la grande majorité des filières, le manque d'initiative, d'ambition et d'anticipation rend ce scénario totalement dépendant des dynamiques et des stratégies définies à l'extérieur.

LA RÉCEPTION DU SCÉNARIO

- Le simple maintien de certaines activités nécessite des coûts d'entretien et de maintenance très onéreux. C'est le cas notamment pour la réparation navale. Par conséquent, le niveau de retour sur investissement ne semble pas à la hauteur des moyens engagés.
- Ce scénario du développement au fil de l'eau n'est pas jugé acceptable par les membres du SMBI et justifie la définition de politiques alternatives.



SCÉNARIO 2

LE PORT S'ORIENTE VERS UN MODÈLE URBAIN SUITE AU DÉCLIN DE SES FILIÈRES

Dans le cadre du deuxième scénario prospectif, le port de Brest s'oriente vers un modèle urbain suite au déclin de ses filières ; c'est le scénario de la reconversion vers une occupation urbaine des espaces portuaires.

LE DÉCLIN DU MODÈLE PORTUAIRE ACTUEL

Ce scénario correspond à la conjonction de l'ensemble des menaces identifiées sur l'activité portuaire, renforçant les faiblesses déjà présentes (coût élevé des services portuaires, équilibre fragile de certaines activités...).

Les filières historiques du port (hydrocarbures, réparation navale, vracs agroalimentaires) font face à des mutations profondes et de grosses incertitudes pèsent sur l'avenir de ces filières. Les trends baissiers observés ces dernières années se confirment.

En l'absence d'opérateur pérenne pour le chantier naval, certaines formes ont été remises en eau pour limiter les charges d'exploitation.

Les opportunités de trafics nouveaux comme les activités nouvelles n'ont pas été concrétisées. Le développement relatif des EMR (simple assemblage d'éléments pour l'éolien posé) et du conteneur (pour la poudre de lait) ne parviennent à compenser les trafics en baisse des filières historiques. Seul le développement de l'activité croisières est une opportunité en phase avec ce modèle.

Ces tendances sont renforcées par l'accélération de la massification et de la concentration des trafics sur les plus grands ports nationaux et européens, ce qui amène à marginaliser l'ensemble des ports intermédiaires, dont Brest. L'État s'est engagé dans une régionalisation des ports de La Rochelle et Bordeaux.

L'activité militaire se renforce et contraint le port civil sur ses espaces et ses accès.

La pression des populations sur le littoral se poursuit et favorise un changement de modèle pour l'espace portuaire.

Dans le prolongement de l'ouverture de la Penfeld, les acteurs font le choix de valoriser les espaces portuaires avec de nouvelles vocations, ce qui conduit au développement urbain dans le quartier du port, désormais pleinement connecté au centre-ville

(Extrait de « Port de Brest – Étude stratégique pour le développement des activités portuaires – Mission 3 », Catram Consultants.)

EN RÉSUMÉ

Ce scénario est fondé sur la contraction des activités commerciales et la mutation vers un modèle beaucoup plus marqué « tourisme / loisir / plaisance ». Toutes les activités actuelles sont concernées par la tendance baissière, hormis la pêche et la croisière qui trouvent leur place dans ce nouveau modèle.

Le renforcement des liens ville-port se fait au détriment de la vocation industrielle qui assiste à la perte d'espaces dédiés.

LA RÉCEPTION DU SCÉNARIO

- La déprise de l'activité du port ne saurait être favorable à la métropole, ni à l'image urbaine malgré les éventuelles opportunités foncières.
- L'attractivité de la métropole ne passe pas uniquement par l'urbain et les loisirs, mais aussi par l'emploi, la croissance et la création de valeur-ajoutée.
- Mise en garde sur le caractère irrémédiable d'un changement de vocation d'espaces portuaires vers de l'urbain.
- Rappel de la difficulté à maintenir une vocation économique sur des parcelles libres d'occupation situées sur le port.
- Le développement portuaire s'inscrit sur un temps long, d'où la nécessité de disposer de réserves foncières et faire face à des velléités urbaines.



SCÉNARIO 3

LE PORT GAGNE SON PARI LOGISTIQUE

Dans le cadre du troisième scénario prospectif, le port de Brest gagne son pari logistique ; c'est le scénario de la compétitivité.

LA CONQUÊTE DE NOUVEAUX TRAFICS

Le port fait face à de nombreux handicaps (faiblesses) liés à sa situation géographique... :

- Hinterland restreint face à la concurrence d'autres ports (Lorient, Saint-Malo, Nantes Saint-Nazaire, Le Havre...),
- Coûts d'acheminement terrestres élevés vers les principaux marchés européens,
- Coût de repositionnement des conteneurs vides...
- ...qui pèsent fortement sur la compétitivité et l'attractivité du port malgré d'importantes réserves de capacité et menacent la viabilité de certaines activités :
- Difficulté d'attirer de nouveaux trafics (filères actuelles et nouvelles filères),
- Fragilité et coût des services portuaires (remorquage notamment).

Le Port de Brest parvient à surmonter son handicap géographique par une intelligence logistique qui a su tirer profit d'un Brexit dur pour positionner la pointe du Finistère (Brest et Roscoff) comme l'interface entre l'Irlande et l'Europe, au sein du réseau central RTE-T.

Ce résultat a été obtenu par un investissement dans le renforcement en capacités du Port et par l'amélioration de son offre logistique. Il a ainsi pu générer des gains de productivité importants qui ont permis d'effacer le coût de l'acheminement.

Cette réussite a facilité l'inscription du Port de Brest-Roscoff dans un partenariat soutenu avec un ou plusieurs ports du « range Nord ».

Ce réseau et cette compétitivité accrue ont permis de développer également l'hinterland grâce à des offres de transport maritime plus fréquentes et moins coûteuses. Il en résulte une reprise des trafics traditionnels, et une forte croissance des conteneurs.

Des synergies EMR-RN, Marine Nationale-RN et la croissance des trafics commerciaux profitent au chantier de réparation navale
(Extrait de « Port de Brest – Étude stratégique pour le développement des activités portuaires – Mission 3 », Catram Consultants.)

EN RÉSUMÉ

Ce scénario qui s'inscrit dans le modèle portuaire actuel repose essentiellement sur la conquête de nouveaux trafics. Le port parvient à mettre en place des solutions logistiques qui accroissent sa compétitivité et son attractivité. Cette nouvelle dynamique impacte positivement l'ensemble des autres activités, l'emploi et contribue à l'image de marque du port.

LA RÉCEPTION DU SCÉNARIO

- Le duo Brest/ Roscoff apparaît indispensable pour se positionner sur un tel scénario.
- Nécessite des investissements très lourds.
- Ce scénario repose sur le modèle actuel. Une telle inflexion des tendances impose une volonté politique très forte.
- La probabilité d'occurrence de ce scénario est relativement faible et le niveau de risque, au regard des niveaux d'investissement, très élevé.



SCÉNARIO 4

LE PORT SE DIFFÉRENCIE EN VALORISANT SES AVANTAGES COMPARATIFS

Dans le cadre du quatrième scénario prospectif, le port de Brest se différencie en valorisant ses avantages comparatifs ; c'est le scénario de la valeur ajoutée.

LE CHOIX D'UNE STRATÉGIE DISCTINCTIVE

Brest s'est engagé dans une stratégie de différenciation par rapport à ses concurrents. Renonçant à la course aux volumes ou au soutien aux industries traditionnelles, les investissements se concentrent désormais sur le développement de nouveaux leviers de croissance basés sur les avantages comparatifs du Port, et plus largement de la métropole, à l'échelle européenne voire mondiale.

- Une présence forte d'organismes de recherche et d'industriels liés au secteur de l'économie bleue (Naval group, Thalès, Ifremer...), regroupés aujourd'hui au sein du Campus de la Mer ;
- L'implantation à Brest d'une nouvelle filière industrielle : les EMR -> un impact aujourd'hui incertain mais de nature à modifier profondément le contexte industrialo-portuaire brestois ;
- Un port militaire d'envergure capable d'apporter des synergies avec les activités civiles ;
- Des infrastructures portuaires de niveau international mais aujourd'hui en « surcapacité » ;
- Un Port dans une métropole ;
- Des relations ville-port saines et des instances de concertation déjà en place ;
- Une bonne perception du port par la population.

Le Port tire profit en particulier de la force de la R&D dans le domaine maritime et de la Marine Nationale, présentes à Brest. Le Port a conforté sa place centrale en matière d'exploration et d'exploitation des gisements. Il a également pu développer des innovations dans les services maritimes, portuaires, dans l'industrie navale et les EMR grâce à des partenariats entre la recherche, les industriels et les armateurs.

Certains investissements sensibles sont portés conjointement par le Port et la Marine Nationale qui a progressivement reporté certaines infrastructures dans le port civil afin de permettre leur mutualisation. Le port de Brest se caractérise par des complémentarités concertées avec l'ensemble des ports de la façade Atlantique.

Ayant perdu progressivement une partie des tonnages traditionnels, le Port a développé une capacité à gérer « sur mesure » l'accueil d'activités nouvelles et de trafics hors normes grâce à des actions volontaristes pour disposer d'un foncier rapidement mobilisable.

Ses revenus se diversifient par la synergie port-métropole (valorisation de foncier à vocation plus urbaine, politique de mutualisation énergétique, offre de nouveaux services à la population et à vocation touristique dans les 3 premiers bassins, etc.)

(Extrait de « Port de Brest – Étude stratégique pour le développement des activités portuaires – Mission 3 », Catram Consultants.)

EN RÉSUMÉ

Ce scénario de différenciation par rapport aux ports concurrents repose sur les synergies entre acteurs de la place portuaire et l'innovation liée à la mer. Cette remise en question du modèle actuel contribue à l'image de métropole portuaire active dans le domaine de l'économie bleue et des transitions. Malgré la baisse de certains trafics traditionnels de poids, le port parvient à être vecteur de développement et créateur d'emplois.

LA RÉCEPTION DU SCÉNARIO

- Les sources de revenu généré par ce nouveau modèle ne paraissent pas pouvoir compenser les pertes de trafics.
- Le modèle économique semble peu crédible.
- La fonction première d'un port est celle d' « interface logistique ».
- La rôle de Brest sur le plan de l'économie bleue est déjà une réalité et des partenariats existent en ce sens (Campus mondial de la mer avec Roscoff et Concarneau). Il pourrait être renforcé.
- Bien que l'élargissement de la base économique du port semble indispensable, ce scénario 4 n'est pas considéré comme suffisant.



SCÉNARIO 5

BREST, PORT DE POINTE DE LA BRETAGNE

Scénario 5 : le scénario retenu

Dans le cadre du cinquième scénario prospectif, le port de Brest conjugue les dynamiques de croissance et de différenciation ; c'est le scénario de l'ambition maximale, celui qui sert de base au schéma de référence portuaire.

BREST, PORT DE POINTE DE LA BRETAGNE

Les acteurs portuaires s'engagent collectivement dans une stratégie très ambitieuse qui vise à transformer le port de Brest en véritable port du 21ème siècle, reposant sur :

- Le développement des trafics et activités actuels (conteneurs, MPA, réparation navale)
- La génération de trafics et activités nouvelles à forte VA (ÉMR, trafic roulier...)
- La transition simultanée vers un nouveau modèle (gouvernance renouvelée, smart port)

Cette mutation est rendue possible par la volonté commune de ne plus assoir le développement du port sur la seule recherche de nouveaux volumes mais à tirer parti de tous les atouts du territoire, à saisir les opportunités tout en essayant de compenser ses handicaps par la mise en œuvre de stratégies volontaristes. Le port devient un outil logistique au service de son territoire.

- Le port tire parti d'un Brexit dur pour devenir l'une des portes d'entrée du continent pour les flux irlandais.
- Avec la participation d'opérateurs de transport nouvellement implantés, des actions sont entreprises pour améliorer fortement l'accessibilité maritime et ferroviaire du port (soutien à la mise en place d'un common feeder, déploiement d'un OFP, amélioration du pôle multimodal...)
- L'implantation à Brest d'une nouvelle filière industrielle autour des EMR (éolien posé et flottant, hydrolien) qui permet de structurer une véritable filière sur le territoire, est à même de modifier profondément le tissu industrialo-portuaire brestois

- La forte présence d'organismes de recherche et d'industriels liés au secteur de l'économie bleue (Naval group, Thalès, Ifremer...), regroupés aujourd'hui au sein du Campus de la Mer, tire l'innovation et génère de nouvelles activités
 - La réparation navale s'adapte et se développe grâce à la croissance de nouvelles activités (EMR, colis lourds, économie bleue...)
 - Les synergies entre port militaire et port civil sont renforcées dans différents domaines
 - De nouvelles relations ville-port se tissent grâce à une prise de conscience collective des acteurs du territoire et la mise en place de structures de concertation et de sensibilisation pérennes
 - De nombreux projets sont déployés afin d'engager le port dans la transition énergétique (boucle énergétique, économie circulaire...)
- (Extrait de « Port de Brest – Étude stratégique pour le développement des activités portuaires – Mission 3 », Catram Consultants.)*

EN RÉSUMÉ

Ce scénario s'inscrit dans une transition vers un nouveau modèle dans lequel les trafics et activités actuels trouvent cependant toute leur place. Cette stratégie consiste à tirer parti de l'ensemble des atouts du territoire et fait du port de Brest un outil logistique au service des activités en place et en devenir. Grâce à une meilleure connectivité maritime et terrestre, le port parvient à gagner en attractivité et à élargir son hinterland. De plus, il parvient à se mettre au service de l'économie bleue, à prendre le virage des transitions et à contribuer à l'image de métropole portuaire. Cet accroissement d'activité favorise l'emploi et l'adhésion des citoyens.

LA RÉCEPTION DU SCÉNARIO

Ce scénario traduit les attentes et les ambitions exprimées par les membres du SMBI. Les prévisions de croissance quasi générales des filières en place tendent à le qualifier de volontariste. Sa mise en œuvre exige l'enrayement de tendances baissières effectives ou annoncées et nécessite le déploiement de moyens importants et l'affirmation d'un volontarisme politique fort.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



3.2

Projeter

Brest Port 2040, un guide pour l'action



ABEILLE BOURBON
BREST

RESCUE ZONE

ABEILLE BOURBON

UT 515

Décider | le plan stratégique

Syndicat Mixte pour le Développement de Brest Iroise

Rapport sur le positionnement stratégique des ports
de Brest-Roscoff au sein de l'UE et des corridors RTE-T



Rapport de Mission 4



CATRAM
CONSULTANTS

40 Rue de l'Esquiper, 75010 Paris
☎ 33 (0)1 42 78 43 15 ☎ 33 (0)1 45 22 49 03
✉ catram@indigo.com

BREST CRUISE SHIP STOPOVER STUDY

Mission presentation after revision

August 21, 2019



Le schéma de référence « Brest Port 2040 » dessine pour l'espace portuaire la trajectoire idéalement visée. Sa vocation est de servir de guide aux actions futures, en matière d'aménagement spatial, d'organisation des fonctions et des activités.

Au-delà du schéma de référence portuaire à proprement parler, le destin de la place portuaire brestoise relève bien entendu, d'un faisceau d'actions convergentes, indispensables à sa pleine et satisfaisante concrétisation. Ces actions tiennent par exemple : à la mise en place d'un modèle de gouvernance intégrateur de l'ensemble des parties prenantes ; à la consolidation du modèle économique portuaire ; à l'amélioration de la performance portuaire globale ; au renforcement des connexions logistiques avec l'hinterland ; ou encore, à l'articulation cohérente des espaces portuaires dans l'ensemble urbain métropolitain et les dynamiques qui le caractérisent, etc.

Ce faisceau d'orientations convergentes est énoncé par le Plan stratégique, réalisé par Inddigo-Catram Consultants, en cohérence avec le scénario n°5, issu de son étude pour le développement des activités portuaires de Brest, et choisi par les membres du SMBI.

Parallèlement, afin de mieux répondre à certains enjeux spécifiques pointés par le Plan stratégique, deux études « spots » ont été diligentées : 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).

L'objectif de l'étude confiée à Symbios Funding & Consulting et Abington Advisory était de définir les pistes envisageables afin de renforcer le positionnement du port de Brest au sein de l'Union Européenne et plus précisément dans les corridors du Réseau Trans-européen de transport (RTE-T). Parmi les préconisations stratégiques du groupement Symbios-Abington, figure la mise en réseau des ports bretons pour à la fois consolider le maintien dans le réseau global et améliorer la légitimité des projets portuaires bretons aux yeux de la Commission Européenne ; sans négliger l'utilité d'autres formes de partenariats : en matière de mutualisation de compétences, de services ou d'équipements.

Pour sa part, l'étude réalisée par Bermello Ajamil & Partners apporte un éclairage à la question de l'accueil des paquebots de croisière à Brest. Après une analyse de l'état du marché, depuis le niveau global jusqu'à l'échelon local avec une approche « forces, faiblesses, menaces, obstacles », l'étude identifie des opportunités et formule des propositions suivant trois scénarios d'évolution. Correspondant à trois niveaux d'ambition, ces scénarios apportent plusieurs types de réponses, en fonction du nombre de paquebots accueillis.

Enrichie par ces éléments de cadrage et d'éclairage, la trajectoire de référence « Brest Port 2040 » dessine par conséquent, l'image future du port de Brest, telle qu'elle pourrait résulter de la mise en œuvre du scénario de développement retenu par le SMBI et du Plan stratégique qui l'accompagne.

Les ambitions, orientations et actions qui la composent sont synthétiquement présentées dans le tableau synoptique de la double page suivante, extrait de l'étude stratégique de développement du port de Brest.

BREST, PORT DE POINTE DE LA BRETAGNE

AMBITION	ORIENTATIONS	ACTIONS	
1 Un port polyvalent et performant	11 Améliorer la performance globale Construire un nouveau modèle	111 Consolider le modèle économique du port	1111 Renforcer les synergies entre les acteurs de la communauté portuaire
			1112 Favoriser l'attractivité de nouveaux acteurs / opérateurs économiques sur le port
			1113 Développer de nouvelles sources de revenus
		112 Développer l'hinterland et le foreland par le renforcement des connexions logistiques et de la multimodalité	1121 Développer les pré et post acheminements ferroviaires
			1122 Corréler la modernisation et le développement de la zone multimodale aux croissances de trafics
			1123 Mettre en place le projet Atlantis
			1124 Développer un common feeder
			1125 Mettre en place une liaison Ro-Ro avec l'Irlande
		113 Favoriser les mutualisations, l'innovation et les partenariats	1131 Exploiter les potentialités liées au concept de port intelligent : chaînes de bloc, gestion de données, etc.
			1132 Renforcer les synergies entre les acteurs de la communauté portuaire
			1133 Construire un mode de gouvernance pour y intégrer toutes les parties prenantes
			1134 Rechercher de nouvelles sources de revenus
	114 Garantir le portuaire en tant que vocation prioritaire	1141 Maintenir la fonction port de service dans les premiers bassins	
		1142 Améliorer les conditions d'accueil des navires de desserte insulaire et de tourisme	
		1143 Organiser l'accueil des navires du patrimoine	
		1144 Valoriser l'accueil des navires de course au large	
	12 Consolider les trafics et activités actuels	121 Diversifier l'activité de réparation navale à Brest	1211 Renforcer les synergies avec la base navale
			1212 Travailler avec les acteurs du marché sur la pérennité de l'activité de grande réparation navale
			1213 Soutenir la filière de déconstruction des navires
			1214 Faire de Brest un port de petite réparation navale
		122 Maintenir les IAA, MPA et BTP	1221 Consolider l'activité MPA et sa traçabilité
			1222 Consolider les activités de Lafarge Ciments et Lafarge Granulats
		123 Développer la filière recyclage	1231 Être à l'affût des opportunités nouvelles de la filière
			1232 Encourager l'innovation au sein de la filière
	124 Assurer la viabilité de la pêche	1241 Soutenir la filière en précisant son positionnement	
		1242 Renforcer sa visibilité auprès de la population	
	13 Générer des trafics et activités nouvelles à haute valeur ajoutée	131 Faire des ÉMR une filière locale performante et durable	1311 Anticiper l'essor de la filière et l'arrivée d'entreprises sur le polder et/ou à proximité
			1312 Structurer une filière pérenne dans la métropole brestoise
			1313 Affirmer la présence de Brest/Bretagne dans cette filière
		132 Développer les synergies entre le développement économique métropolitain et le développement des activités portuaires	1321 Approfondir les potentialités offertes par le Campus mondial de la mer comme levier de croissance
			1322 Exploiter les potentialités de relations renforcées entre le tissu de formation-recherche brestois et le tissu industriel portuaire
			1323 Inscrire le port au cœur des projets d'implantation de nouveaux acteurs innovants
		133 Faire de Brest une escale de croisière attractive	1331 Affirmer l'image / l'identité de la ville
1332 Assurer une politique commerciale cohérente			
1333 Proposer un accueil en phase avec les attentes de la clientèle			
134 Anticiper les mutations de la filière hydrocarbures		1341 Identifier les produits de substitution	
	1342 Être parmi les premiers sur des segments d'innovation énergétique		

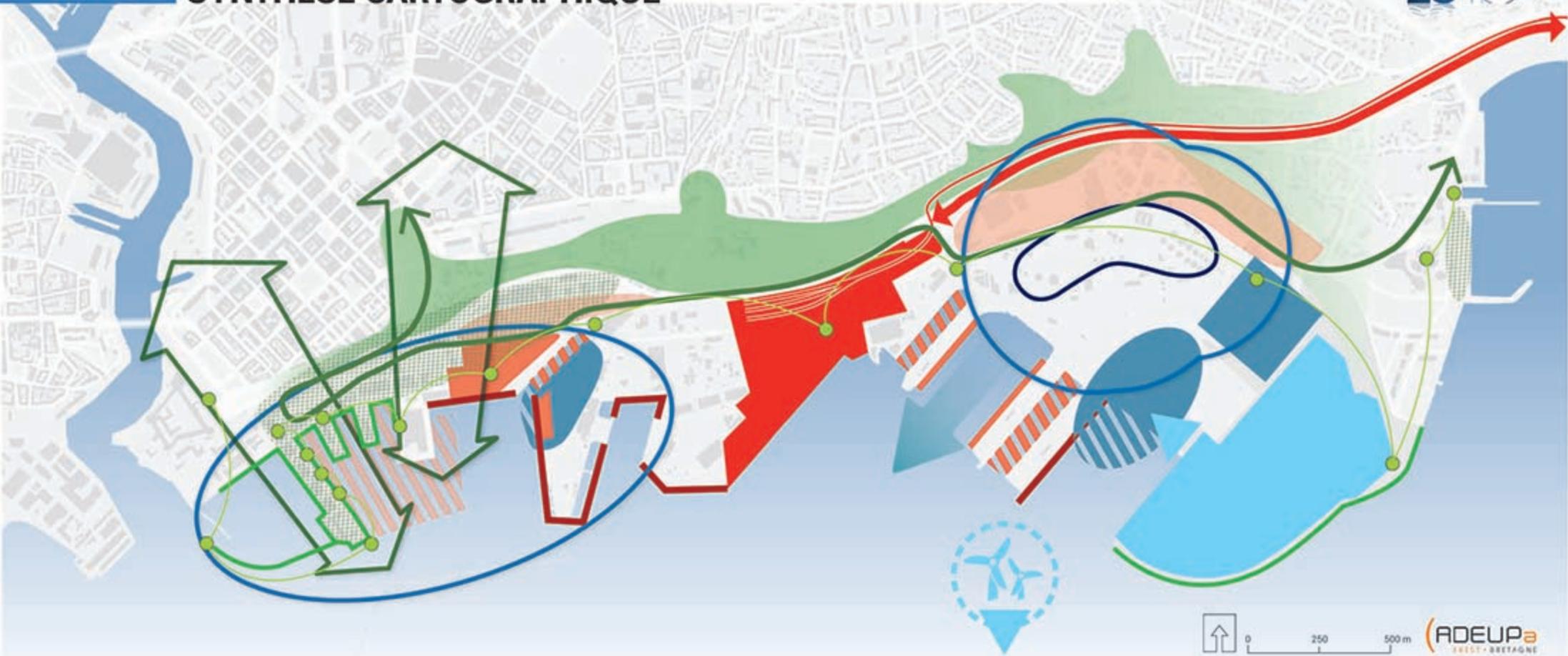
PROJETER | BREST PORT 2040, UN GUIDE POUR L'ACTION
DÉCIDER | LE PLAN STRATÉGIQUE

AMBITION	ORIENTATION	ACTION
2 Un port renouvelé et durable	21 Adapter la gouvernance du port à la demande économique et sociétale	211 Construire un modèle de gouvernance intégré et performant
		212 Favoriser l'implication des usagers et des acteurs portuaires dans la dynamique portuaire
	22 Donner au port les moyens de muter au rythme des évolutions économiques et environnementales	221 Anticiper les mutations (activités en déclin, nouvelles opportunités...)
		222 Adapter les terminaux en fonctions des nouvelles opportunités
		223 Organiser une gestion dynamique du foncier et des plans d'eau
		224 Clarifier la vocation des espaces portuaires (interface ville-port)
	23 Faire de Brest un port de pointe dans la gestion et la valorisation de l'environnement	231 Etablir une feuille de route sur l'économie circulaire
		232 Dessiner une politique énergétique ambitieuse
		233 Veiller à la qualité des eaux marines et au maintien des équilibres écologiques
		234 Réduire les impacts environnementaux des activités portuaires
	24 Adapter le port aux risques	241 Actualiser en permanence le plan de prévention des risques technologiques
		242 Intégrer l'aléa de submersion marine et les changements climatiques dans le développement du port
3 Un port en ville et intégré	31 Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville port	311 Affirmer les axes structurants du lien ville port
		312 Mettre en cohérence plans de développement urbain / desserte portuaire
		313 Valoriser et compléter les parcours piétons et les dessertes cyclables
		314 Veiller à la qualité urbaine et architecturale en tous lieux et projets
		315 Considérer et parfaire la ZAC du port de commerce au regard de sa capacité d'échanges entre ville et port
		316 Développer l'habitat avec discernement là où il est le plus pertinent
	32 Clarifier le statut et la vocation de l'espace public	321 Limiter dans l'emprise administrative portuaire le stationnement automobile aux seuls usagers du port
		322 Rééquilibrer le partage de l'espace public (développement des mobilités actives et multiplicité des usages)
		323 Valoriser certains sites à forts enjeux urbains à la hauteur de leur potentiel
		324 Traiter spécifiquement l'espace public au regard des usages portuaires ou non qui en sont faits
		325 Assurer une continuité de l'espace public entre quais de la Douane et Eric Tabarly
	33 Promouvoir et donner à voir l'activité du port	331 Soigner le traitement des clôtures et espaces de transition
		332 Valoriser et reconnaître l'ensemble du patrimoine portuaire, vivant et passé (y.c. par le Port center)
		333 Intégrer l'aire de petite réparation navale et organiser la visibilité des activités
		334 Proposer un circuit d'interprétation sur le thème de la culture portuaire et maritime
	34 Valoriser l'interface maritime et son accès public	341 Valoriser les digues Sud et Ouest en promenade de front de mer
		342 Réorganiser le site des Phares et Balises pour permettre l'accessibilité à l'extrémité de la jetée
		343 Prolonger la promenade des « Énergies marines renouvelables » sur le rivage du polder
		344 Créer au 1er éperon une nouvelle gare maritime pour la desserte insulaire, conforme à l'enjeu d'entrée de ville maritime de la métropole
		345 Permettre l'accueil en front de mer d'une fonction métropolitaine symbolique
	35 Confirmer la falaise dans son statut de lisière naturelle	351 Renforcer la qualité paysagère et relier les espaces verts de l'ancienne frange côtière entre eux dans une logique de système
		352 Créer un jardin public intégrant une liaison piétonne continue entre la ville et le port sur la falaise de Pouillic al Lor
		353 Traiter la friche de l'ancienne usine à gaz dans le respect de son contexte paysager
		354 Rétablir le sentier des douaniers dans un parcours plus direct et attrayant (GR 34)

EXTRAIT DU RAPPORT DE MISSION N°4 DE L'ÉTUDE STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE BREST. CATRAM CONSULTANTS. OCTOBRE 2019



Représenter | La traduction cartographique



AXE I : Un port polyvalent et performant

- Renforcer Brest en qualité de port logistique en développant l'intermodalité
- Perpétuer la filière réparation navale en permettant son adaptation
- Faciliter les activités déjà en place et traiter les conflits d'usage
- Garantir le portuaire en tant que vocation prioritaire

AXE II : Un port renouvelé et durable

- Adapter le port aux risques climatiques et industriels
- Ancrer l'essor des Énergies Marines Renouvelables
- Saisir les opportunités de la transition énergétique
- Être en capacité d'innover et de diversifier les activités
- Limiter l'impact des activités portuaires sur les milieux

AXE III : Un port en ville et intégré

- Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port
- Favoriser des usages diversifiés et un traitement adapté des espaces
- Promouvoir et donner à voir l'activité du port
- Offrir un authentique front de mer, accessible au public
- Préserver la falaise naturelle dans sa multifonctionnalité

AXE 1 - UN PORT POLYVALENT ET PERFORMANT

- ORIENTATION 1.1 | **RENFORCER BREST EN QUALITÉ DE PORT LOGISTIQUE EN DÉVELOPPANT L'INTERMODALITÉ**
Recourir au transport ferroviaire pour agrandir l'hinterland et fluidifier l'accès au port
- ORIENTATION 1.2 | **PERPÉTUER LA FILIÈRE RÉPARATION NAVALE EN PERMETTANT SON ADAPTATION**
Maintenir les capacités de construction et de réparation navales y compris pour de nouvelles activités (Bateaux du futur, déconstruction, patrimoine)
- ORIENTATION 1.3 | **FACILITER LES ACTIVITÉS DÉJÀ EN PLACE ET TRAITER LES CONFLITS D'USAGE**
Optimiser les infrastructures et équipements portuaires
- ORIENTATION 1.4 | **GARANTIR LE PORTUAIRE EN TANT QUE VOCATION PRIORITAIRE**
Préserver les fonctions portuaires et la disponibilité des bords à quais tout en diversifiant la vocation portuaire des premiers bassins

AXE 2 - UN PORT RENOUVELÉ ET DURABLE

- ORIENTATION 2.1 | **ADAPTER LE PORT AUX RISQUES CLIMATIQUES ET INDUSTRIELS**
Considérer l'ensemble des secteurs menacés et sécuriser le port (submersion marine, PPRT)
- ORIENTATION 2.2 | **ANCRER L'ESSOR DES ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES**
Assurer le développement pérenne de la filière ÉMR en favorisant les synergies
- ORIENTATION 2.3 | **SAISIR LES OPPORTUNITÉS DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**
Intégrer les nouveaux modes d'énergie et permettre de nouvelles sources de revenu
- ORIENTATION 2.4 | **ÊTRE EN CAPACITÉ D'INNOVER ET DE DIVERSIFIER LES ACTIVITÉS**
Mieux accueillir l'économie bleue et favoriser l'économie circulaire
- ORIENTATION 2.5 | **LIMITER L'IMPACT DES ACTIVITÉS PORTUAIRES SUR LES MILIEUX**
Maîtriser les risques de pollution et les impacts des activités industrielles, en préservant les milieux et la biodiversité

AXE 3 - UN PORT EN VILLE ET INTÉGRÉ

- ORIENTATION 3.1 | **CULTIVER L'ENRICHISSEMENT RÉCIPROQUE DES RELATIONS VILLE-PORT**
Ouvrir le cœur de métropole à son front de mer en valorisant les activités portuaires ; affirmer la singularité du quartier portuaire
- ORIENTATION 3.2 | **FAVORISER DES USAGES DIVERSIFIÉS ET UN TRAITEMENT ADAPTÉ DES ESPACES**
Clarifier le statut et la vocation de l'espace public
- ORIENTATION 3.3 | **PROMOUVOIR ET DONNER À VOIR L'ACTIVITÉ DU PORT**
Partager la culture portuaire ; contribuer plus largement à la promotion de la culture maritime
- ORIENTATION 3.4 | **OFFRIR UN AUTHENTIQUE FRONT DE MER, ACCESSIBLE AU PUBLIC**
Valoriser l'interface maritime et compenser l'inaccessibilité du public au rivage
- ORIENTATION 3.5 | **PRÉSERVER L'INTERFACE DE LA FALAISE NATURELLE DANS SA MULTIFONCTIONNALITÉ**
Confirmer les rôles et services de la falaise côtière (transition entre la ville et le port, corridor de continuité écologique, liaisons douces, belvédères)



Axe 1

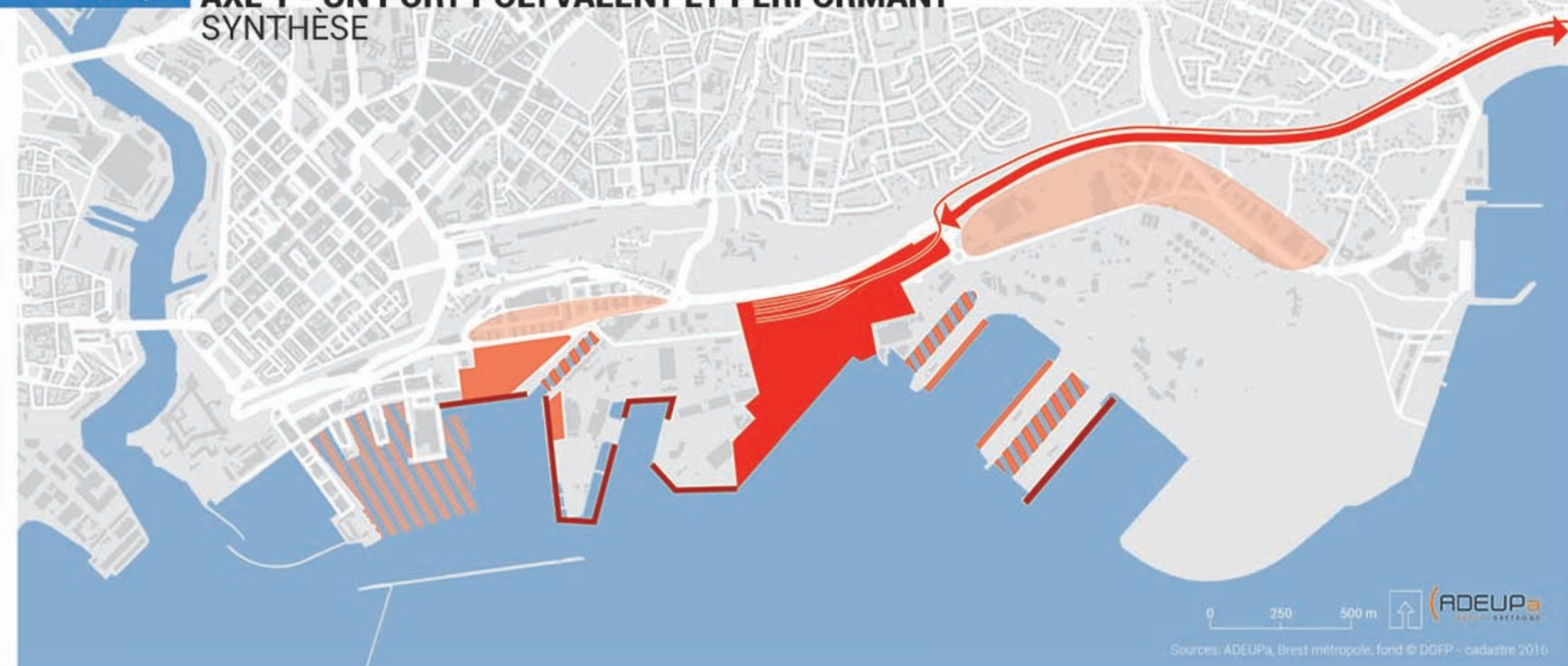
3.2- PROJETER | BREST PORT 2040. UN GUIDE POUR L'ACTION

Un port polyvalent et performant

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST

AXE 1 - UN PORT POLYVALENT ET PERFORMANT

SYNTHÈSE



0 250 500 m 
Sources: ADEUPa, Brest métropole, fond © DGFP - cadastre 2016

Renforcer Brest en qualité de port logistique en développant l'intermodalité

Recourir au transport ferroviaire pour agrandir l'hinterland et fluidifier l'accès au port

Perpétuer la filière réparation navale et permettre l'adaptation à de nouveaux créneaux

Maintenir les capacités de construction et de réparation navales y compris pour de nouvelles activités (Bateaux du futur, déconstruction, patrimoine...)

Faciliter les activités déjà en place et traiter les conflits d'usage

Optimiser les infrastructures et équipements portuaires

Garantir le portuaire en tant que vocation prioritaire

Préserver les fonctions portuaires et la disponibilité des bords à quais tout en diversifiant la vocation portuaire des premiers bassins

AXE 1 | Un port polyvalent et performant

« Offert à toutes les marines, Brest est un port polyvalent », tel est en substance le premier axiome fondamental posé par Brest Port 2040. Point de confluence de toutes les marines, qu'elles soient civiles ou militaires, le port de Brest est, de fait, remarquablement protéiforme. Il est ici question de cette notable polyvalence portuaire brestoïse, des conditions optimales de son maintien et des modalités d'amélioration de son efficacité, en tenant compte des remarquables infrastructures disponibles.

Un port polyvalent et performant

Les orientations issues de la démarche prospective telle que transcrite dans le scénario « Brest, port de pointe de la Bretagne » projettent une montée en puissance du port de Brest. Celle-ci se traduit d'abord par une augmentation du trafic de marchandises, avec comme conséquence une réorganisation de la filière logistique et des infrastructures qui l'accueillent et l'encadrent [Orientation 1.1]. Cette croissance des trafics s'appuie sur un recours accru au transport ferroviaire et sur une augmentation quantitative et qualitative des dessertes maritimes régulières. Brest Port 2040 accompagne ces variations d'activité afin de permettre la fluidité et la qualité du service portuaire nécessaire.

Parallèlement, les investissements réalisés pour la construction et la réparation navales (maintien en conditions opérationnelles des formes de radoub et des quais de réparation, notamment) concourent à la pérennité de la filière [Orientation 1.2].

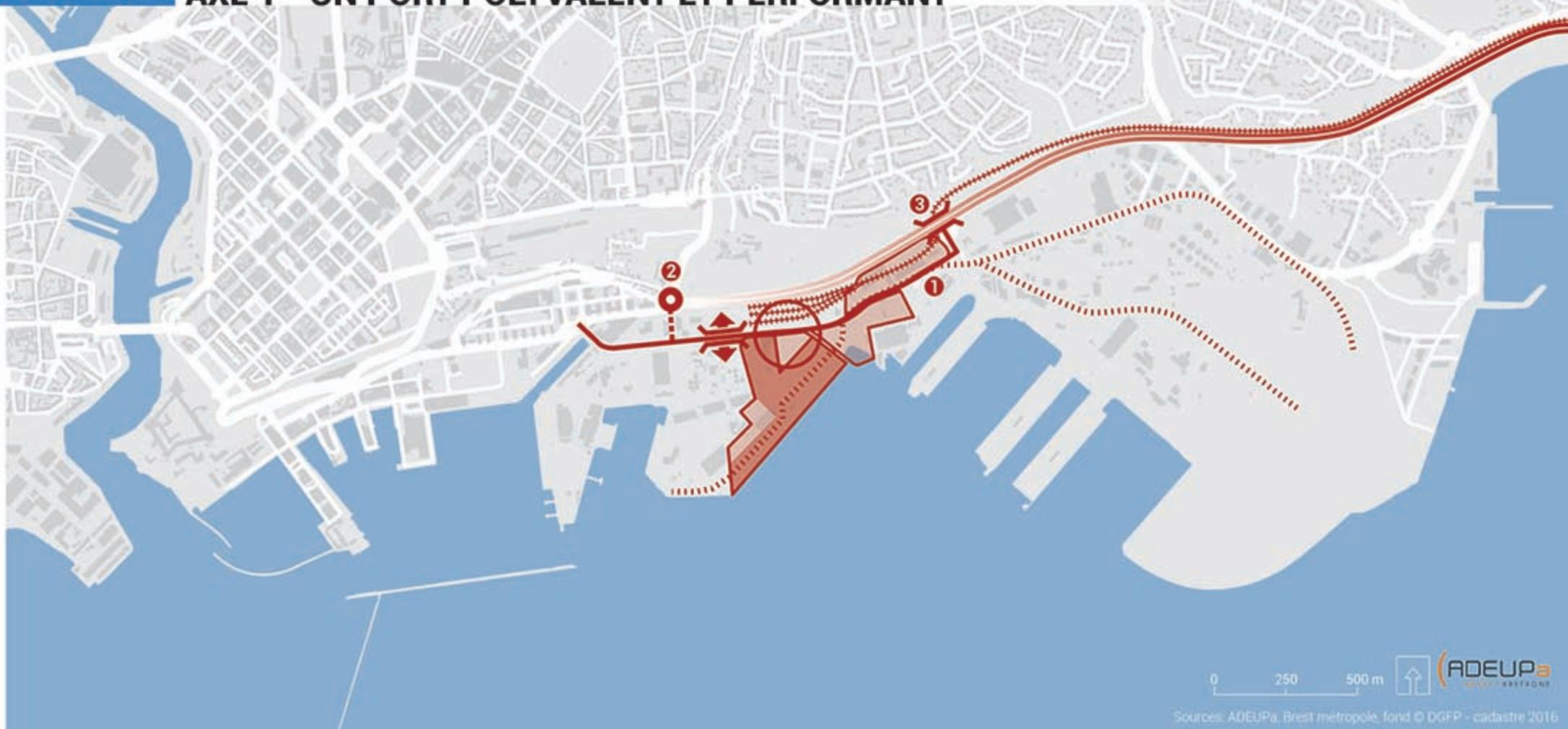
De plus, une segmentation du marché via la structuration de la petite réparation navale et le développement de synergies avec d'autres activités devraient également contribuer au dynamisme du secteur.

D'une façon générale, la polyvalence, le niveau d'activité et de performance portuaires sont rendus possibles par l'optimisation des infrastructures et équipements dont le port est doté, notamment autour du 5^{ème} bassin. La structuration des fonctions de service, l'adaptation des solutions de stockage, l'accueil dans des conditions satisfaisantes de navires spécifiques, notamment de croisière, et l'organisation des activités suivant une logique de compatibilité entre-elles, y contribuent [Orientation 1.3].

Dans cette perspective de développement, la vocation portuaire des espaces est affirmée, y compris dans les premiers bassins et zones tertiaires [Orientation 1.4].

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST

AXE 1 - UN PORT POLYVALENT ET PERFORMANT



AXE 1 - ORIENTATION 1.1. RENFORCER BREST EN QUALITÉ DE PORT LOGISTIQUE EN DÉVELOPPANT L'INTERMODALITÉ

Recourir au transport ferroviaire pour agrandir l'hinterland et fluidifier l'accès au port

 Permettre le développement de la plateforme à conteneurs et du terminal Ro-Ro au regard des évolutions de trafic:

- Augmenter l'aire de stockage des conteneurs
- Organiser et dimensionner le terminal Ro-Ro pour assurer une gestion optimale des flux associés
- Favoriser l'implantation en proximité d'acteurs de la chaîne logistique (stockage avant empotage, stationnement de camions,...)

 Aménager une entrée commune pour la plateforme logistique (terminal à conteneurs et passerelle Ro-Ro)

Connecter les terminaux portuaires à la gare marchandises :

-  - Garantir l'interopérabilité gare de marchandises/ plateforme à conteneurs, en maintenant public l'axe de délestage et de liaison Est-Ouest (rue de Kiel)

 - Réactiver les embranchements ferroviaires existants et les développer (desserte du nouveau polder EMR)

Connecter efficacement le port à son hinterland :

-  - Soulager le trafic de la pénétrante Sud (RN165) en favorisant le report modal des automobiles (aménagement de parkings relais en amont)
- Solutionner la problématique du passage à niveau sur la pénétrante Sud, à l'entrée du port (à proximité du rond-point des Foulques):

-  .Option 1 : Assurer le délestage du trafic via la rue de Kiel
-  .Option 2 : Créer une jonction entre la rue de Kiel et le giratoire Herman Melville
-  .Option 3 : Remplacer le passage à niveau par un ouvrage d'art en enjambement de la voie ferrée

AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 1 | Renforcer Brest en qualité de port logistique en développant l'intermodalité

L'enjeu majeur du port de Brest est d'assurer et d'accroître son trafic ; cela passe par une amélioration de ses performances en matière de logistique et un agrandissement de son hinterland. Une telle ambition implique une logique de développement multimodale intégrant notamment un recours au transport ferroviaire.

L'activité portuaire s'est développée à Brest à partir du choix d'y créer un port militaire au 17^e siècle. Bénéficiant d'un positionnement maritime stratégique, ce choix d'implantation portuaire repose sur un ensemble d'atouts : une connexion naturelle à l'océan Atlantique, la proximité d'une route maritime importante et de l'Angleterre, mais aussi l'opportunité d'un port protégé en eaux profondes, non visible de la pleine mer. Au fil du temps, Brest a conforté son positionnement de port militaire, mais la Cité du Ponant a également diversifié l'éventail de ses activités en lien avec la mer : réparation navale civile, sciences et techniques marines, plaisance. Bénéficiant de cet environnement favorable et des bonnes conditions d'accessibilité nautiques disponibles, le port de commerce s'est, lui aussi progressivement développé. Les installations portuaires se sont graduellement étendues et proposent aujourd'hui une solution de transport maritime à l'ensemble des acteurs économiques du territoire, à l'exportation comme à l'importation.

Pour capter de nouveaux trafics et accroître le tonnage de marchandises transitant par ses installations, Brest Port 2040 continue de cultiver et de prendre appui sur les atouts de la place portuaire du Ponant, veillant à l'extension de son hinterland et à l'amélioration de sa liaison aux grands bassins européens de consommation.

BREST, UN PORT DE COMMERCE PROCHE DES ROUTES MARITIMES, UNE POSITION À VALORISER

Avec Lorient et Saint-Malo, Brest est l'un des trois principaux ports de commerce bretons. C'est aussi le seul port de Bretagne accueillant un trafic de conteneurs, d'autant plus favorablement positionné dans ce domaine, eu égard à la tendance lourde de réduction du trafic conventionnel au profit du conteneur. Toutefois, cet avantage comparatif doit être relativisé le port de Brest n'étant pas tête de ligne pour les conteneurs. Interviennent en outre des logiques d'acheminement routier en direction ou en provenance de grands ports français (Le Havre ou Saint-Nazaire), voire des deux premiers ports européens : Rotterdam ou Anvers, lesquels constituent des hubs en matière de transport de conteneurs, directement reliés aux autres grands ports mondiaux. Autant d'enjeux pour Brest Port 2040.

À ce jour, l'issue du Brexit demeure incertaine avec une sortie sans accord possible. Un tel scénario pourrait favoriser le développement d'un trafic irlandais suivant un itinéraire évitant l'Angleterre. Compte tenu de leur appartenance au réseau global du Réseau Transeuropéen de transport (RTE-t), les ports d'Anvers, Rotterdam, Zeebrugge, Le Havre, Dunkerque ou Calais se sont déjà positionnés. Pour sa part, le tandem Brest-Roscoff bénéficie d'un positionnement privilégié puisqu'étant à la fois, le plus proche des ports irlandais et localisé à proximité de routes maritimes majeures, à la croisée de la Manche, de la mer Celtique et du Golfe de Gascogne. L'éloignement des grands ports pourrait également s'avérer favorable. En effet, dans une logique de maillage à l'échelle européenne, cet isolement relatif pourrait être un atout pour l'inscription de Brest dans le réseau européen. La révision du RTE-t est en cours de préparation. Elle représente une opportunité pour les ports bretons d'intégrer le réseau central. L'objectif est de positionner le port de Brest en lien avec celui de Roscoff, en tant qu'interface entre l'Irlande et l'Europe continentale. Cette mutualisation entre les deux ports, qui ont de nombreux projets en commun, est indispensable à l'intégration au réseau global.

AXE 1- UN PORT POLYVALENT ET PERFORMANT RENFORCER BREST EN QUALITE DE PORT LOGISTIQUE EN DÉVELOPPANT L'INTERMODALITÉ (DÉTAIL SUR LA PLATEFORME MULTIMODALE)



AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 1 | Renforcer Brest en qualité de port logistique en développant l'intermodalité

Les bonnes infrastructures du port de Brest bénéficient de conditions nautiques favorables qui rendent optimale la connexion maritime. En revanche, leur raccordement aux principaux axes terrestres de transport de marchandises européens peut être significativement amélioré. Pour y parvenir et financer les travaux nécessaires, l'objectif est d'inscrire la pointe bretonne au réseau central du RTE-t, afin de faciliter le financement des investissements consacrés au renforcement de la capacité portuaire et à l'amélioration de la connexion terrestre en matière de logistique. Cela implique la conquête de nouveaux trafics qu'il s'agisse de l'hinterland actuel du port, ou qu'il s'agisse de son foreland. Les projets d'autoroutes de la mer (vers l'Irlande ou la Péninsule ibérique) ou de connexion à la nouvelle route de la soie (route ferroviaire vers la Chine) constituent à ce titre, des axes de développement intégrés au schéma de référence Brest Port 2040.

UN HINTERLAND À RECONQUÉRIR... PAR L'ÉLARGISSEMENT DU FORELAND

En raison de la situation péninsulaire de la Bretagne, l'hinterland du port de Brest demeure limité. En outre l'utilisation des services portuaires par les entreprises de l'Ouest breton n'est pas systématique. Ces dernières recourent souvent aux ports de Nantes / Saint-Nazaire ou du Range nord-européen, à défaut de solutions directes pour le grand export depuis Brest, en considérant qu'il est parfois plus simple de transporter par voie terrestre les marchandises vers un hub, plutôt que d'utiliser les lignes feeders pour quitter Brest par voie maritime.

En outre le déséquilibre en matière de trafic conteneurs avec un déficit des conteneurs entrants doit être traité. Cette dissymétrie des flux a pour conséquence d'obliger à l'importation de conteneurs vides. Elle contribue à augmenter le coût de transport au départ de Brest. Plus globalement, l'augmentation du trafic et l'arrivée de nouveaux opérateurs pourraient stimuler la concurrence et contribuer à faire baisser certains coûts portuaires.

Brest Port 2040 privilégie l'objectif de garantir le chargement et la desserte de marchandises via le port de Brest. La mise en place d'un Common feeder reliant Brest aux ports du Havre et d'Anvers ou de Rotterdam permettra d'élargir de façon considérable le foreland, en rendant accessible l'ensemble des compagnies et têtes de lignes, et en ayant pour double effet, le gain de parts de marché et l'élargissement de l'hinterland.

UN HINTERLAND À RECONQUÉRIR... PAR UNE APPROCHE MULTIMODALE

La montée en puissance du trafic conteneur telle qu'envisagée ne pourra être effective sans la réalisation de nouveaux aménagements ou infrastructures. Ces investissements portuaires, qui accompagneront de façon planifiée le développement du trafic, devront se faire suivant une approche multimodale, attentive à deux points en particulier : le premier d'entre-eux concerne la gare multimodale. Elle constitue la centralité logistique du port de Brest. L'optimisation de son fonctionnement implique une connexion ferroviaire et routière des principaux terminaux portuaires et l'amélioration de son raccordement au réseau national et européen. L'autre point majeur est celui de la plateforme dédiée aux conteneurs. Celle-ci doit être facilement connectée à la gare multimodale. En outre, l'intégration dans cette évolution des différents services portuaires, ceux de la Douane notamment, est impérative.

De façon générale, Brest Port 2040 confirme ou préconise la connexion de l'ensemble des terminaux portuaires (vrac agroalimentaire, réparation navale, énergies marines renouvelables...) à la gare de marchandises. Cette connexion doit être améliorée afin d'optimiser le report modal route / fer / mer. Il s'agit ici de réactiver et de développer les embranchements ferroviaires existants. En outre, la passerelle Ro-Ro (Roll on/ Roll off) existante, constitue un avantage à valoriser. Elle représente notamment un atout en matière de trafic avec l'Irlande, pays pour lequel les marchandises circulent sur remorques.



01 02



03 04



AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 1 | Renforcer Brest en qualité de port logistique en développant l'intermodalité

UN HINTERLAND À RECONQUÉRIR...

PAR UNE MEILLEURE CONNEXION ROUTIÈRE

En complément de l'amélioration de la desserte ferroviaire, l'activité logistique du port implique une bonne desserte routière avec l'hinterland. La voie qui assure la connexion portuaire au réseau routier national constitue également l'une des portes d'entrée de la métropole (pénétrante Sud). L'articulation de ces deux fonctions, de desserte portuaire et métropolitaine, devra être améliorée pour éviter l'engorgement de l'axe et des phénomènes de congestion aux périodes d'heures de pointe. À cette fin, Brest Port 2040 pose l'amélioration progressive de l'organisation des flux de circulation (et des besoins de stationnements), en relation avec les perspectives d'évolution du trafic. Réalisée par étapes successives, celle-ci s'inscrit dans le processus suivant (Cf. cartographie détaillée page 74) :

- L'élargissement de l'aire de stockage et la rationalisation de l'espace disponible constituera un première phase, qui pourra ensuite s'accompagner d'un agrandissement du site à l'ouest.
- La mise en place de portiques dès lors que les volumes de trafic l'exigeront.
- Un meilleur raccordement au réseau ferré à hauteur de la gare de marchandises. Dans cette optique, le franchissement de la rue de Kiel [ill.1] entre l'aire de stockage de conteneurs et la voie ferrée, devra être amélioré. La priorité sera accordée au trafic marchandises, tout en maintenant public cet axe de délestage et de liaison entre les quartiers est et ouest du port, le secteur des premiers bassins et celui du Moulin-Blanc, via un franchissement en passage supérieur.
- À terme, une entrée commune pour la plateforme logistique (terminal conteneurs et passerelle Ro-Ro [ill.2]) pourra être envisagée.

L'efficacité du passage portuaire se conjugue avec la fluidité des flux de marchandises. Elle implique une meilleure performance de l'accès routier, notamment en l'occurrence, du raccordement au réseau national (voies express 12 et 165). La création d'un ouvrage d'art au-dessus de l'axe ferroviaire [ill.3] améliorera la connexion port-hinterland et permettra la séparation des types de trafics (marchandises utilisant le port et véhicules reliant ou quittant la métropole).

À long terme, une autre piste au regard de cet objectif de maîtrise du trafic routier et des risques d'engorgement à l'entrée du port, mais aussi au regard du risque de saturation des espaces de stockage, consiste au déport d'une partie de l'activité logistique en dehors de la plateforme portuaire. Cette option qui permettrait l'amélioration des pré et post acheminements, suppose d'une part, l'identification d'une aire de stockage connectée au réseau ferré, offrant une facilité de transfert avec le terminal portuaire ; d'autre part, le déploiement d'un opérateur ferroviaire de proximité. Cette hypothèse contribuerait en outre à favoriser la massification des trafics.

UN HINTERLAND À RECONQUÉRIR...

PAR UNE DIVERSITÉ DES CONNEXIONS MARITIMES

Brest Port 2040 intègre le principe d'un développement des liaisons Ro-Ro. Celui-ci nécessite l'aménagement de la partie terrestre de la passerelle, dédiée aux opérations de chargement et de déchargement. L'objectif est d'organiser et de dimensionner le terminal Ro-Ro [ill.4] afin d'assurer une gestion optimale des flux transitant par l'installation Ro-Ro existante.

Les acteurs logistiques sont en l'état actuel, relativement peu nombreux sur le port. L'implantation de nouveaux acteurs pourrait contribuer à étoffer/ consolider l'éventail des services directement disponibles sur l'espace portuaire et ainsi dynamiser son fonctionnement. Quelques acteurs locaux ont évoqué l'opportunité d'offrir une capacité de stockage sur le port pour permettre l'emportage, et favoriser une forme de massification vers des destinations partagées par plusieurs chargeurs. Un tel service pourrait exister également pour le dépotage avec pour objectif de faciliter l'importation de marchandises par conteneurs et ainsi, de tendre vers un meilleur équilibre des flux, synonyme d'une diminution des besoins d'importation de conteneurs vides et donc d'un prix plus favorable à l'export. En tout état de cause, c'est d'abord l'accroissement des trafics qui permettra l'implantation de nouveaux acteurs.

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST

AXE 1 - UN PORT POLYVALENT ET PERFORMANT



AXE 1 - ORIENTATION 1.2. PERPÉTUER LA FILIÈRE RÉPARATION NAVALE ET L'ADAPTER À DE NOUVEAUX CRÉNEAUX

Maintenir les capacités des activités de construction et de réparation navales y compris pour de nouvelles activités (Bateaux du futur, déconstruction, patrimoine...)

-  Assurer le maintien en condition opérationnelle des équipements et outils dédiés (formes de radoub et quais de réparation navale QR1 et QR4)
-  Aménager une aire dédiée à la petite réparation navale au 5ème Nord (darse, élévateur à bateaux, portance des quais et terre-pleins, ateliers, etc.)
-  Permettre l'activité de déconstruction de navires à proximité et en lien direct avec la forme de radoub n°1
-  Moderniser la station de déballastage (permettre le traitement de l'ensemble des slops)

AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 2 | Perpétuer la filière réparation navale en permettant son adaptation

Étant entendu le solide savoir-faire brestois en réparation navale et les infrastructures dédiées parmi les plus performantes de l'ouest européen, le principal enjeu est de maintenir les capacités de construction et de réparation, y compris pour de nouvelles activités (bateaux du futur, déconstruction de navires, bateaux du patrimoine).

La création du port de Brest, au 17^e siècle, s'est accompagnée de la construction de chantiers navals. Cette compétence s'est rapidement développée dans l'enceinte militaire avec la construction de nombreux bateaux destinés à la « Royale » puis à la Marine nationale. Au sortir de la seconde guerre mondiale, l'Arsenal tourne à plein régime et quand le rythme de reconstruction de la flotte française ralentit, de nouvelles perspectives d'activités apparaissent dans ce domaine, avec la mise en service de grands pétroliers. C'est à cette époque que les formes de radoub n°2 et un peu plus tard, n°3 sont construites. Mais la première crise pétrolière en 1974 coupe court aux ambitions brestoises de devenir un port de dimension mondiale accueillant les plus grands navires de l'époque. Néanmoins, ces infrastructures, liées aux compétences locales de « construction et de réparation navales » vont servir jusqu'à nos jours à la consolidation d'une véritable filière, répondant de façon complémentaire aux demandes civiles et militaires.

Ainsi, des caractéristiques considérées comme relevant du surdimensionnement dans les années 1980 et 1990 vont finalement s'avérer parfaitement adaptées à la demande et aux évolutions des nouvelles générations de bateaux de commerce. Désormais les compétences du chantier brestois sont reconnues, en particulier pour les navires techniques tels que les méthaniers, les paquebots, etc.

UN PORT DE RÉPARATION NAVALE RECONNU ET SOUMIS À LA CONCURRENCE

Le secteur de la réparation navale est historique à Brest et place le port au premier rang national en ce qui concerne le civil et le militaire. Cette compétence s'appuie notamment sur les trois formes de radoub du port de commerce, dont l'une d'entre elles figure parmi les plus grandes de l'ouest européen. Les chantiers brestois sont reconnus pour leur savoir-faire technique s'appuyant à la fois sur des compétences humaines et des équipements de qualité. Pour autant, il s'agit souvent d'activités subissant une forte concurrence, de niveau international, qui se traduit notamment par la montée en compétence des chantiers concurrents mais aussi et surtout par des niveaux d'activités fluctuant dans le temps.

La pérennité des chantiers brestois passe d'abord par le maintien en conditions opérationnelles des équipements et outils dédiés. Les coûts de construction et d'entretien de ces infrastructures et outillage étant particulièrement élevés, le maintien d'un niveau suffisant d'activité est impératif. Cet enjeu rejoint bien entendu celui des compétences et savoir-faires présents et reconnus localement, et l'objectif de maintien/ perpétuation de ces compétences humaines. En conséquence, Brest Port 2040 pose le maintien en conditions opérationnelles des équipements et outils dédiés à la réparation navale en tant qu'orientation à part entière. Elle concerne les quais de réparation (QR1 et QR4) ainsi que les installations des formes de radoub de la petite et de la grande réparation navale.

Par ailleurs, la quasi-absence de réserves foncières à l'intérieur de la concession de réparation navale et la nécessité de recherche de parcelles mutables pourront également constituer une problématique dans un contexte de perspectives de développement. Il ne s'agit pas d'enjeux de construction de nouvelles infrastructures (quais ou cales sèches) mais de libération/ reconversion d'emprises foncières localisées à proximité, aptes à l'accueil d'ateliers et d'espaces de stockage, en lien avec les activités de la réparation navale.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01



02



03



04

AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 2 | Perpétuer la filière réparation navale en permettant son adaptation

MAINTENIR ET FAIRE ÉVOLUER LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES EN CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

Dans un secteur fortement concurrentiel et soumis à de nombreux aléas, l'enjeu est de maintenir un niveau d'activité optimum et stable. Le recul relatif de segments de la réparation classique doit être compensé par de nouveaux marchés, étant entendu que cette diversification implique potentiellement des savoir-faire de pointe. Cela pose la question de la gestion des emplois, compétences et formations présents localement, dans un contexte national de diminution de l'emploi industriel, avec une attractivité de ces métiers qui reste faible. Parmi les pistes les plus évidentes en matière de diversification pour la réparation navale brestoise, la filière des énergies marines renouvelables s'impose, en raison de la proximité en termes de métiers, mais aussi d'occupation sur le site portuaire [ill.1].

STRUCTURER LA PETITE RÉPARATION NAVALE

La création d'un espace dédié à la petite réparation navale est programmée aux abords de la forme de radoub n°1 [ill.2] et du cinquième bassin. La consolidation et la montée en puissance des activités de petite réparation navale doit s'organiser et se structurer en adéquation avec les autres activités présentes à proximité. C'est en particulier l'une des conditions nécessaires à la création d'une filière de la déconstruction navale en lien avec la ferraille.

Étroitement liée à l'histoire brestoise, la charpente marine traditionnelle offre à la Cité du Ponant une visibilité internationale notamment lors du point d'orgue que sont les fêtes maritimes internationales tous les quatre ans. Cette spécificité doit pouvoir être valorisée autour des installations du chantier du quai Malbert, et en prenant appui sur les bateaux du patrimoine [ill.3]. Brest Port 2040 intègre également le projet d'aménagement d'une aire dédiée à la petite et moyenne réparation navale au nord du cinquième bassin et aux abords de la forme de radoub n°1. Cette aire doit permettre à la fois l'implantation et la mise à disposition d'équipements spécifiques : darse, élévateur à bateaux, ateliers, ainsi qu'une infrastructure adaptée (portance des terre-pleins).

Le projet d'élévateur à bateaux fait partie des équipements contributeurs à ce projet de développement. Compte tenu de leur implantation, la conception de ces installations de petite réparation navale tiendra compte des activités de déconstruction de navires (l'utilisation de la forme de radoub n°1 leur est commune), ainsi que des activités non industrielles pour lesquelles une cohabitation en bonne intelligence sera à rechercher.

MAINTENIR LA GRANDE RÉPARATION NAVALE EN CONDITION OPÉRATIONNELLE

Les infrastructures de la grande réparation navale [ill.4] (formes de radoub, quais de réparation) se caractérisent par leur taille, mais aussi par un coût élevé d'investissement et d'entretien. Leur maintien en conditions opérationnelles doit également prendre en compte la dimension environnementale. L'impact sur le milieu doit être minimisé avec des équipements à niveau tels que la station de déballastage. Les espaces existants dédiés à la grande réparation navale doivent être connectés avec ceux du polder voisin, programmés pour l'accueil des activités dans le domaine des énergies marines renouvelables, l'enjeu étant l'optimisation de l'utilisation des formes de radoub.

DIVERSIFIER LES ACTIVITÉS ET MUTUALISER LES MOYENS AU SERVICE DE LA RÉPARATION NAVALE

L'objectif est également de lisser les cycles bas de la réparation navale par de nouveaux types de chantiers. Pour développer le volume d'occupation des formes et des quais et ainsi réguler le niveau d'activité, une diversification s'avère indispensable. Plusieurs pistes sont à poursuivre avec le souci notamment, de favoriser les synergies entre les acteurs portuaires :

ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES EN MATIÈRE DE PROPULSION

La montée en puissance des considérations environnementales aura des effets sur l'organisation et la réalisation des chantiers eux-mêmes.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01



02



03



04

AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 2 | Perpétuer la filière réparation navale en permettant son adaptation

Qu'il s'agisse des modes de propulsion ou des procédés de filtrage des émissions de gaz d'échappement des navires, la finalité est l'amélioration de la qualité de l'air. Des efforts ont déjà été réalisés dans ce sens avec la possibilité donnée aux navires à quai de se connecter au réseau électrique, afin de pouvoir couper leurs moteurs. Ils sont à poursuivre, sans négliger la contrainte de la capacité du réseau.

En outre, pour Brest Port 2040, le développement d'une offre de refit à proximité immédiate de la zone d'émission contrôlée Manche/Mer-du Nord, définie par la convention Marpol, représente une réelle opportunité, d'autant plus que l'installation de scrubbers correspond à la catégorie briguée, des services à forte valeur ajoutée.

Par ailleurs, l'autre piste potentiellement influente à brève et moyenne échéances, pour le port de Brest est l'utilisation accrue par les navires de combustibles moins polluants tels que le gaz naturel liquéfié (GNL).

STRUCTURER UNE FILIÈRE DE DÉMANTÈLEMENT DE BATEAUX

En matière de démantèlement de navires, l'un des atouts de la place portuaire brestoïse est de disposer d'un acteur figurant sur la liste des 21 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) agréées par l'Union européenne : elles seules sont en effet habilitées à recycler des navires battant pavillon d'un état membre de l'Union Européenne. Brest Port 2040 incorpore donc la poursuite de la montée en puissance de cette filière déjà en place. Il convient toutefois d'intégrer la réalité, qui demeure effective pour cette filière, de comportements low-cost, privilégiant l'option du sous-continent indien et rendant difficiles les conditions de rentabilité pour les chantiers européens. Autrement dit, l'équilibre est à rechercher entre la faible valeur ajoutée inhérente à ce type d'activité et la mobilisation sur des temps potentiellement longs des infrastructures nécessaires. Le marché existe néanmoins en matière de démantèlement de navires, notamment militaires [ill. 1]. Il convient par conséquent, de concevoir le modèle économique le plus pertinent, en s'assurant de ne pas générer de conflits d'usages avec d'autres activités portuaires et par suite, de définir le périmètre de prévention des risques technologiques approprié.

En tout état de cause, l'activité de déconstruction navale qui s'inscrit dans le cadre du développement de l'économie circulaire sur le port, peut contribuer significativement au renforcement des flux de matières valorisables, accroître le lien avec la filière ferraille existante [ill. 2] et concourir à pérenniser cette activité.

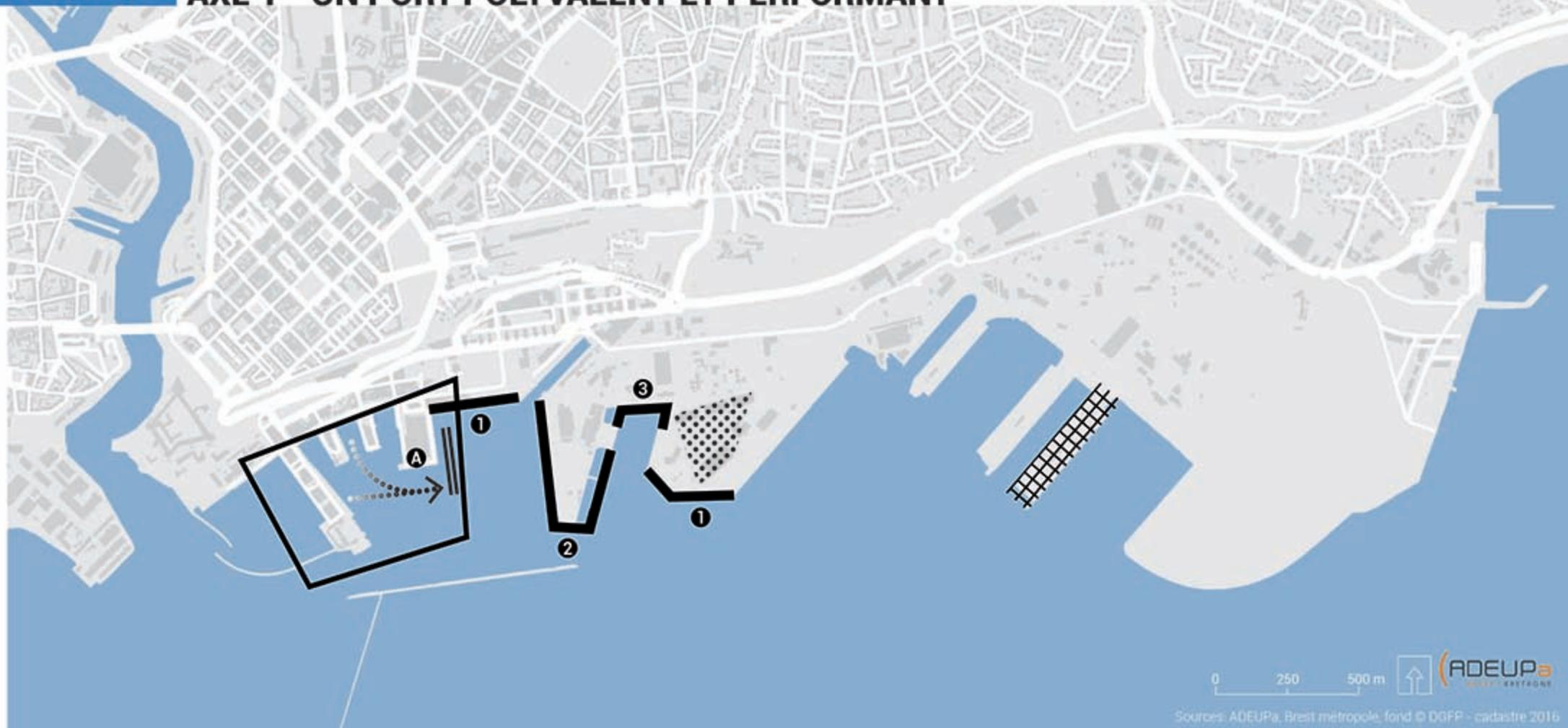
ENTREtenir ET RÉNOVER LES BATEAUX DU PATRIMOINE

Depuis l'organisation des premières fêtes maritimes internationales en 1992, une nouvelle image est progressivement venue compléter la représentation collective de la Cité du Ponant : celle d'un port de référence en matière de bateaux du patrimoine et dans le domaine de la valorisation des « vieux gréements ». Si chacun des événements organisés tous les quatre ans a renforcé cette notoriété, c'est également en raison de la présence locale d'un savoir-faire reconnu [ill. 3]. En toute logique, la consolidation et le développement de cette compétence constituent l'un des leviers de Brest Port 2040. Ils se traduisent d'une part, par le maintien de l'activité existante sur le quai Malbert, en lien avec le premier bassin et par la montée en puissance de l'activité d'autre part, dans le cadre du projet de petite réparation navale programmé au nord du cinquième bassin.

APPROFONDIR LA PISTE DE LA MAINTENANCE ET DE LA RÉPARATION DES BATEAUX DE CROISIÈRE

Les paquebots font escale à Brest dans le cadre de croisières mais aussi pour des opérations de réparation et de maintenance [ill. 4]. Ce segment de marché contribue à la diversification, impérative à Brest, de la réparation navale. À ce jour, ce type de chantiers ne représente pas encore une valeur ajoutée très forte, car il consiste en grande partie en des travaux d'agencement intérieur et d'entretien dit « classique ». Par ailleurs, une grande partie des travailleurs intervenant sur ces chantiers « spot » ne sont pas du territoire. Cependant, le chantier brestoïse entend se positionner sur des travaux à plus forte valeur ajoutée, tels que le reconditionnement de paquebots, la réalisation de travaux de mise aux normes, l'installation de scrubbers, etc.

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST AXE 1 - UN PORT POLYVALENT ET PERFORMANT



AXE 1 - ORIENTATION 1.3. FACILITER LES ACTIVITÉS DÉJÀ EN PLACE ET TRAITER LES CONFLITS D'USAGE

Optimiser les infrastructures et équipements portuaires

— Améliorer les conditions d'accès de certains quais dans un souci d'optimisation du linéaire

- ① - Phase 1 : quais 5ème Nord, terminal multivrac
- ② - Phase 2 : quais du 5ème Est au 6ème Ouest
- ③ - Phase 3 : rives Nord du 6ème bassin

→ Déployer partiellement la fonction port de services au 5ème bassin (quai 5ème Ouest) afin d'alléger l'occupation des deux premiers bassins

□ Aménager des conditions d'accueil satisfaisantes pour des navires de croisière au plus près du centre-ville

⊗ Organiser l'implantation des activités ferraille et hydrocarbures, afin de résoudre les conflits d'usage entre ces deux trafics

⊗ Adapter et moderniser l'offre de stockage des matières premières agricoles (MPA)

Ⓐ Transférer la station d'avitaillement au 5ème Sud

AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 3 | Faciliter les activités déjà en place, traiter les conflits d'usage

Placées au service de l'ouest breton, les infrastructures portuaires de Brest exigent une adaptation et une optimisation incessantes, tandis que la diversité des missions et acteurs qu'elles accueillent aujourd'hui, pose le défi de la cohabitation des fonctions : celui du maintien et du développement d'activités existantes, sans renoncer à en recevoir de nouvelles.

Outil au service de l'économie bretonne, le port de Brest constitue l'une des pièces de l'offre portuaire ouest européenne, une composante bien visible : à l'échelle de son hinterland mais aussi, au-delà de celui-ci. Cette visibilité repose notamment sur les activités de réparation navale et commerciales (flux de marchandises), lesquelles bénéficient d'espaces spécifiques en accès réglementé, inaccessibles au public. Cependant le territoire portuaire comprend aussi toutes sortes d'activités, certaines authentiquement portuaires, tandis que d'autres procèdent simplement de l'attrait du rivage sans autre rapport au maritime : il peut s'agir d'administrations ou d'entreprises qui ont fait le choix d'implanter ici leurs sièges et bureaux pour bénéficier de la « vue mer », aujourd'hui vantée par les acteurs de l'immobilier. Cette cohabitation d'entités différentes, accueillant ou non du public confère une image dynamique au port de commerce et contribue à consolider le caractère emblématique du lieu. Pour autant le mélange d'activités et la tertiarisation progressive des fonctions présentes peut poser problème lorsque par exemple, des projets d'investisseurs, entrent en concurrence avec ceux des professionnels portuaires. Brest Port 2040 s'attache donc à permettre l'exercice des différentes activités dans les meilleures conditions, notamment en facilitant celles déjà en place et en traitant les conflits d'usage.

L'ambition repose sur une clarification des usages, de la répartition des espaces et des règles de priorisation avec le portuaire en tant que vocation prioritaire. Cette ambition s'appuie sur la mise en œuvre d'une concertation de l'ensemble des acteurs portuaires.

Au regard du trafic qu'elles reçoivent actuellement, les installations portuaires de Brest peuvent être considérées comme disposant de réserves de capacité. C'est en particulier sur la base de ce constat que le scénario « Brest, Port de pointe de la Bretagne », fondateur du schéma de référence portuaire, intègre la volonté stratégique d'un développement significatif et d'une diversification des trafics portuaires, avec pour engagement le maintien à niveau des infrastructures et de l'outillage portuaires, à même d'accueillir des volumes supplémentaires et types complémentaires de marchandises. En volume, le port de Brest se caractérise avant tout en tant que port d'importation et ce essentiellement au travers des trafics de vracs parmi lesquels les matières premières agricoles et les hydrocarbures. Toutefois, s'agissant du trafic des conteneurs, ce déséquilibre est inversé à la faveur des exportations. Ce différentiel des entrées / sorties génère des conséquences en termes de compétitivité, les exportateurs de l'hinterland étant pénalisés par le surcoût engendré par le manque de conteneurs vides, qu'il convient d'importer d'autres ports. L'objectif poursuivi vise donc l'augmentation des importations conteneurisées, notamment par l'émergence de nouveaux trafics.

MAINTENIR LES INSTALLATIONS EN CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

Le maintien en conditions opérationnelles de certains équipements portuaires intègre la mutation le cas échéant, de certains d'entre eux. Il est en tout état de cause, indispensable à la pérennisation et au développement de l'activité portuaire. Ces derniers reposent sur la possibilité offerte d'une part, aux activités déjà implantées ; offerte d'autre part, à l'accueil d'activités nouvelles, pour lesquelles la programmation privilégiera conformément à la stratégie portuaire, les fonctions directement liées au maritime, et à plus forte raison, celles pour lesquelles la proximité du rivage et des quais est indispensable.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04



AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 3 | Faciliter les activités déjà en place, traiter les conflits d'usage

En raison de leur capacité d'entraînement de l'économie locale, les industries portuaires bénéficient d'un statut prioritaire. La densité d'emploi n'est en effet, pas le seul paramètre à prendre en compte. Le ratio d'emplois indirects, particulièrement plus élevé dans ce domaine que pour la plupart des autres secteurs d'activité, est également considéré.

FAIRE COHABITER INTELLIGEMMENT PORTS URBAIN ET INDUSTRIEL

Les usages d'un port sont par nature multiples. La tendance récente observée à Brest est celle d'une diversification accrue des activités dont certaines, en particulier tertiaires, ne sont pas toujours directement liées au maritime [ill.1]. L'ensemble hétéroclite des installations portuaires déployées au pied de la ville recouvre donc de nombreux domaines et usages. Il fait la singularité du port de Brest qui repose sur un équilibre fragile entre le portuaire et l'urbain, à la recherche d'un métissage et d'une perméabilité des frontières entre les deux univers. Brest port 2040 pose la nécessité d'une organisation favorisant l'activité portuaire dans les meilleures conditions (donc limitant l'accès de certains espaces aux seuls professionnels dans le respect de ce qu'exige aujourd'hui le Code ISPS). Cependant, les activités portuaires s'exercent également dans la partie urbaine et contribuent à l'intérêt et à l'attractivité du port et par delà, à celle du cœur de métropole [ill.2]. Il convient donc d'assurer leur fonctionnement optimal, tout en garantissant l'accès public aux espaces non soumis au Code ISPS.

S'APPUYER SUR LA FILIÈRE AGRICOLE

Pilier de l'économie locale, le secteur de l'agriculture connaît de fortes mutations auxquelles correspondent autant de défis : baisse de la consommation de produits carnés, concurrence internationale sur les marchés de la viande congelée ou de la poudre de lait, hausse rapide de la demande pour des produits bio et certifiés, etc. Parmi les réponses apportées, les producteurs bretons renforcent la part des approvisionnements régionaux et nationaux entrant dans la composition de l'alimentation du bétail, avec pour corollaire une diminution des volumes de graines et de tourteaux de soja dans le trafic portuaire.

Par ailleurs, la conteneurisation figure au titre des nombreuses mutations relatives à ce secteur : de plus en plus de produits de la filière agricole et agroalimentaire sont en effet transportés par conteneurs. 93% de la production des agriculteurs finistériens sont exportés. Le port représente par conséquent l'un des maillons indispensables de la chaîne logistique. Pour autant, l'exportation de l'agriculture et de l'agroalimentaire bretons utilise insuffisamment le port de Brest. La massification des trafics doit donc être améliorée, à la fois en amont du port, mais aussi en son sein, par l'offre de stockage et éventuellement d'emportage. La confirmation de la tendance à la conteneurisation implique une mutation des entrepôts existants vers des équipements compatibles avec le conteneur.

Les matières premières agricoles constituent un trafic majeur du port de Brest. En outre, l'usine de trituration et son site de stockage [ill.3] constituent des équipements rares en Europe occidentale. Brest Port 2040 intègre leur caractère structurant en amont de la filière agricole bretonne et préconise l'adaptation/modernisation de l'offre de stockage des matières premières agricoles, à proximité du 6^{ème} Sud et de l'usine de trituration, afin de satisfaire aux exigences en matière de traçabilité des produits.

CONSOLIDER L'ACTIVITÉ STRUCTURANTE DE LA PÊCHE

L'activité de pêche à Brest reste circonscrite à des volumes globalement limités. Elle se caractérise cependant par des produits à forte valeur ajoutée et un positionnement désormais confronté d'une part, à l'affirmation de la demande en circuit court et à la capacité d'autre part, à exporter des produits. La consolidation de l'activité de pêche passe par l'appui sur une exploitation raisonnée d'espèces nobles, provenant de la rade et de la mer d'Iroise et pêchées à la journée, ainsi qu'un positionnement équilibré entre marchés local et international, permettant le dégagement d'une forte valeur ajoutée de la ressource. Au-delà de la valorisation des produits, celle de la nouvelle criée et des espaces de vente [ill.4] figurent au titre des enjeux ciblés par Brest Port 2040, de même que le renouvellement progressif de la flotte.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01



02



03



04

AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 3 | Faciliter les activités déjà en place, traiter les conflits d'usage

CONFORTER / ADAPTER LES VRACS NON ALIMENTAIRES

La catégorie du vrac solide non alimentaire regroupe le ciment, les clinkers, le sable [ill.1], ou encore la ferraille. Elle représente environ 20% du trafic portuaire, suivant un volume relativement stable au cours des dernières années. Le débarquement de ces marchandises peut exiger, en fonction des volumes et de la régularité des flux, des infrastructures spécifiques. Le sable par exemple, nécessite un appontement dédié et une aire de stockage. La rationalisation des moyens nécessaires à la réception dans de bonnes conditions de ces trafics, dans l'optique notamment de minimiser les conflits d'usage, est l'un des objectifs promus par Brest Port 2040. Il implique en particulier, l'implantation de ces activités dans la partie industrialo-portuaire.

Le trafic des hydrocarbures qui représente pour sa part 30% des volumes portuaires, est confronté à moyenne échéance à une évolution structurelle d'ampleur, avec l'enjeu de décarbonation de l'économie. Bien que la question de l'adaptation des installations soit d'ores et déjà posée [Cf. Orientation 2.3–Saisir les opportunités de la transition énergétique], la mutation à venir interroge logiquement la pérennité de l'activité et l'évolution à terme de ses infrastructures [ill.2]. Concernant enfin les colis lourds, la création de cellules de stockage doit apporter une réponse aux attentes formulées en ce sens par les industriels locaux.

CRÉER UNE AIRE DE SERVICES AU CINQUIÈME BASSIN

L'offre portuaire repose sur les équipements et infrastructures disponibles, mais aussi sur l'éventail et la qualité des services lesquels participent fortement de l'attractivité du port. En conséquence, Brest Port 2040 pose le principe d'un déploiement partiel de la fonction port de service jusqu'au 5^{ème} bassin, en réponse aux enjeux d'amélioration du fonctionnement et d'optimisation des linéaires et surfaces (quais, terre-pleins, bassins) du secteur historique. Ainsi les premiers bassins accueillent dans de meilleures conditions les navires du patrimoine (en lien avec le chantier du quai Malbert), l'Abeille Bourbon, certains navires de services [ill.3] et de desserte insulaire, ainsi que les bateaux de course au large. Par ailleurs, la station d'avitaillement est transférée au 5^{ème} Sud.

DÉVELOPPER L'ACCUEIL DES PAQUEBOTS

Progressivement inscrites dans le paysage portuaire brestois ces dernières décennies, les escales de paquebots de croisière pourraient encore se développer, compte tenu de l'augmentation régulière du nombre de croisiéristes à l'échelle mondiale. Pour autant, comme le souligne l'étude spécifique réalisée par Bermello Ajamil & Partners, l'escale brestoise apparaît aujourd'hui moins attractive qu'il y a quelques années. Cette stagnation peut en partie s'expliquer par l'absence souvent évoquée, d'un terminal dédié, laquelle ne favorise pas les conditions d'accueil. Elle dépend également des modalités de valorisation dans toute son étendue, de la gamme de centres d'intérêts offerte lors des escales. En matière de développement de l'activité croisières, le premier axe qu'intègre Brest Port 2040 est donc celui de l'affirmation de la destination touristique (en termes d'identité, de singularité, d'image, y compris le renforcement de celles de la Cité du Ponant), en tant qu'escale notable sur le versant Atlantique nord.

Le deuxième axe implique de tirer pleinement avantage de la vocation de port urbain des premiers bassins, afin de mettre en place les conditions d'accueil attractives, attendues par les croisiéristes, prenant en particulier en compte, l'enjeu d'une accessibilité à la fois évidente et aisée au centre-ville. À l'instar des conclusions de l'étude Bermello Ajamil & Partners, Brest Port 2040 prévoit à court terme, l'accueil des petits et moyens paquebots au cinquième bassin [ill.4]. L'utilisation du quai 5^{ème} Ouest présente en effet l'avantage d'une connexion directe avec la partie urbaine du port et surtout, avec le cœur de métropole et l'ensemble de ses fonctions. Elle permet aussi une meilleure gestion des autocars d'excursion, proposés pour la visite du Finistère. En ce qui concerne les grandes unités de croisière, la solution actuelle des quais de réparation navale n'est pas satisfaisante, que ce soit du point de vue des conditions d'accueil que du fonctionnement portuaire. Par conséquent, Brest Port 2040 prévoit à plus long terme, la création d'une infrastructure dédiée, laquelle pourrait prendre place aux abords immédiats du port du château, sur le flanc de la digue La Pérouse et en relation avec le projet de réaménagement de l'extrémité du quai Malbert.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 3 | Faciliter les activités déjà en place, traiter les conflits d'usage

RÉDUIRE LES CONFLITS D'USAGES

Pour un acteur économique comme pour toutes sortes d'acteurs, le choix d'implantation géographique se fait sur le port comme en d'autres lieux : au regard des coûts et avantages pour son entreprise ou sa structure, et de l'offre foncière ou immobilière disponible. Sur le territoire portuaire, la diversité des contextes, inhérente aux différents secteurs, contribue à orienter l'entrepreneur, ciblant l'implantation répondant le plus favorablement à ses critères, que ce soit en termes de desserte, de superficie, de prestations accessibles alentours, etc.

Le cas du territoire portuaire brestois a ceci de particulier qu'il a connu d'importantes mutations au cours des dernières décennies, non encore complètement stabilisées (particulièrement sur la frange urbano-portuaire du cinquième bassin), produisant des enjeux forts de renouvellement d'usage des espaces, et impliquant des choix déterminants, articulés entre l'affirmation d'une vocation portuaire d'un côté ou à l'inverse, l'engagement dans une trajectoire plus urbaine de l'autre. C'était l'une des vocations principales du schéma portuaire de 1994 que de poser les éléments de cette problématique et d'y répondre au moyen d'orientations structurantes, aptes à guider les politiques d'aménagement. Très efficient en matière de domanialité ou dans le domaine infrastructurel, ce schéma n'a en revanche pas encore complètement abouti sur la question du Lien ville-port et de l'articulation fine entre des activités purement portuaires et des fonctions tout à fait urbaines.

La tendance à la spécialisation fonctionnelle par secteurs (zones d'activités, quartiers résidentiels, centre commercial, etc.) a pu faire oublier que dans tout espace dense et multifonctionnel, il est indispensable de prendre en compte la cohabitation des entités, des usages et de leurs interactions éventuelles. L'exercice de certaines activités peut générer des nuisances inacceptables par le voisinage au sens large, et la compatibilité des acteurs n'est parfois obtenue qu'au prix de dispositifs contraignants. Il convient d'en tenir compte. C'est par exemple le cas, aux abords du quai Armand Considère et du 5ème Nord avec les différents projets en cours, urbains et portuaires.

Dans un autre registre, la difficulté à faire cohabiter par exemple, les trafics des hydrocarbures avec ceux de la ferraille, illustre l'impératif de respecter l'organisation spatiale et fonctionnelle portuaire dès la programmation des projets d'implantation, dans un souci d'optimisation de l'espace disponible, de satisfaction maximale des contraintes spécifiques des différentes activités et d'évitement des conflits d'usage.

POSITIONNER LE PORT DANS LA TRANSITION NUMÉRIQUE

La flexibilité portuaire et la capacité d'un port à s'adapter aux nouvelles données, qu'elles soient liées à la mondialisation des échanges, à l'intensification des flux, à la massification des trafics et leurs corollaires, etc. passe aussi par la mobilisation de moyens immatériels. Les défis auxquels les places portuaires doivent faire face sont multiples : hypertrophie des navires, adaptation des infrastructures, montée en puissance des hubs, évolution des modèles économiques et financiers, sécurité des personnes et des marchandises, etc. Pour y faire face, les ports optimisent leurs ressources et se tournent vers celles du numérique. Le « smart port » profite de la transition numérique. Il s'appuie sur l'intelligence artificielle, les big data, l'internet des objets, etc., sans surprise : le domaine de la logistique est particulièrement approprié pour ce faire.

Le port de Brest a adopté le Cargo Community System commun aux ports bretons, à savoir le système informatique d'échanges d'informations relatives aux flux et à la logistique multimodale des marchandises circulant sur le site portuaire. Les principaux objectifs de cette base de données sont : l'optimisation, la fluidité, la sécurité ou encore la traçabilité du fret, que ce soit pour les professionnels ou les administrations (facilitation des procédures douanières et administratives). Brest Port 2040 poursuit dans cette voie, en favorisant son partage par l'ensemble des parties prenantes concernées et surtout, en développant cette approche d'innovation technologique à l'ensemble du fonctionnement portuaire et sur d'autres champs que celui de la logistique (réduction de la pollution, liens port / citoyens, etc.).

AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 4 | Garantir le portuaire en tant que vocation prioritaire

Au pied de la ville, le port de commerce est un espace actif et attractif en raison même de l'activité portuaire. Le développement de cette dernière constitue un véritable enjeu. Il implique en matière d'aménagements la disponibilité des bords à quais et terre-pleins pour les professionnels et la sauvegarde de la vocation des premiers bassins.

Espace emblématique de la Cité du Ponant, le port de commerce est conforté en tant que versant maritime et portuaire du cœur de métropole. En sus des activités marchandes ou de réparation navale, les bassins accueillent les bateaux de services nécessaires à son fonctionnement, mais aussi la flottille de pêche, les navires scientifiques, des bateaux du patrimoine, de transport de passagers, etc. C'est aussi un lieu de vie fréquenté le jour comme la nuit. On y trouve à la fois des lieux de loisirs, de restauration, d'activités tertiaires, les cabinets de professions libérales, etc. : un ensemble hétéroclite recouvrant de nombreux domaines parfois sans relation au fait maritime. Débouché maritime de la ville, offrant des vues uniques sur la rade et davantage accessible que son homologue militaire, le territoire du port de commerce est naturellement attractif pour la population et ses visiteurs ; d'autant plus, eu égard à sa proximité du centre-ville et aux deux franges urbaines des ports de plaisance qui l'encadrent à l'est et à l'ouest.

Attentifs à l'importance de l'outil portuaire pour l'ouest breton, les aménagements cultivent l'équilibre entre l'économique, les loisirs, l'habitat et le respect de l'environnement : les réticences vis à vis de projets de développement qui interdiraient par exemple, l'accès aux quais, rencontrent à l'inverse, celles d'industriels qui parfois, redoutent un étalement des fonctions urbaines.

En tout état de cause, l'intérêt et l'attractivité de ce territoire reposent avant tout sur l'authenticité de l'activité portuaire qu'il reçoit, en particulier dans les premiers bassins. Indéniablement, l'attrait du port ne serait plus le même, dans l'hypothèse où l'activité portuaire et la multiplicité des navires en présence viendraient à disparaître.

Pour assurer aux fonctions portuaires les conditions de viabilité et de développement qu'elles requièrent, il convient a minima d'assurer la disponibilité des bords à quais aux professionnels. Ce postulat, d'ores et déjà effectif en ce qui concerne les espaces industrialo-portuaires ou ceux de la plateforme multimodale, doit l'être également pour les premiers bassins qui accueillent eux aussi, de réelles fonctions portuaires. Le foncier portuaire étant une denrée rare, il convient de privilégier sur les quais et terre-pleins des activités en lien avec le domaine portuaire. Cela n'implique pas pour autant une « sanctuarisation » derrière de nouvelles clôtures, bien au contraire : elles s'avèreraient contre-productives en restreignant encore le linéaire d'accès public au rivage déjà très limité.

À cette fin, Brest Port 2040 conforte la situation actuelle et programme dans les premiers bassins, les activités portuaires compatibles avec le grand public : transport de passagers, course au large, navires de services, bateaux du patrimoine, etc. et plus globalement, l'ensemble des activités portuaires non concernées par l'application du Code ISPS. La satisfaction de cette ambition relève notamment des modalités de gouvernance et de réunion des différentes parties prenantes portuaires. Déjà relativement forte, l'image du port s'élabore progressivement. Brest Port 2040 entend poursuivre les efforts en ce sens, en garantissant le portuaire en tant que vocation prioritaire.

DONNER À VOIR L'ACTIVITÉ PORTUAIRE DES PREMIERS BASSINS

Les premiers bassins occupent une place particulière au sein du port. Non loins des ports militaires et de commerce, et au contact du port du château, ils contribuent à la vitrine maritime du cœur de métropole.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01



02



03



04

AXE 1 | Un port polyvalent et performant

Orientation 4 | Garantir le portuaire en tant que vocation prioritaire

À ce titre, ce sont des espaces convoités par de nombreux acteurs. Il convient de leur donner sinon un sens, une vocation claire, qu'il s'agisse des bassins, des bords à quais et des terre-pleins associés. En raison de la présence du chantier du Guip, la jetée de l'Ouest (quai du commandant Malbert) et le premier bassin accueillent des navires du patrimoine [ill.1]. Ils donnent à voir un savoir-faire exceptionnel, sous la forme de navires à flot mais aussi, de bateaux en rénovation ou reconstruction, et lors des fêtes maritimes, le quotidien de ce lieu se déploie sur l'ensemble des premiers bassins. Brest Port 2040 confirme cette situation. Par ailleurs, la fonction port de services, partiellement développée au cinquième bassin afin de desserrement, n'implique pas la disparition des fonctions de services portuaires des premiers bassins. Parmi les fonctions emblématiques des premiers bassins figure notamment l'Abeille Bourbon. Le remorqueur d'intervention d'assistance et de sauvetage affrété par l'État français pour garantir la sécurité du rail d'Ouessant, témoigne du rôle exercé en matière de sûreté et de sécurité depuis Brest. Pour la Cité du Ponant et dans l'imaginaire collectif, il constitue un authentique marqueur. À ce double titre, Brest Port 2040 réaffirme son maintien dans cette partie du port, bien visible et accessible du public. Enfin, de par leur positionnement portuaire privilégié, le premier bassin et les abords de la jetée de l'Ouest sont particulièrement ciblés pour l'accueil de manifestations exceptionnelles telles que le départ ou l'arrivée de grandes courses transocéaniques [ill.2].

DÉDIER LES 1^{ER} ÉPERON ET 2^{ME} BASSIN À LA DESSERTE INSULAIRE

Le transport de passagers vers les îles, qu'il s'agisse de desserte touristique ou plus fondamentalement, de l'enjeu de continuité territoriale (lequel comprend également le transport de marchandises), est l'une des fonctions importantes assumées dans le périmètre des premiers bassins. Brest Port 2040 inclut l'amélioration significative des conditions d'accueil de cette fonction et des navires qui l'exercent, au deuxième bassin d'une part, sur le premier éperon [ill.3] d'autre part, dans le cadre d'une nouvelle gare maritime spécialement conçue.

De même qu'est intégrée pour les passagers en transit vers les îles ou la presqu'île de Crozon, l'enjeu d'amélioration de la connexion au cœur de métropole, à la fois par les transports en commun et au moyen d'un cheminement piéton aménagé, intégrant les systèmes de circulation verticales programmés entre la ville et le port (ascenseurs urbains notamment).

FAVORISER L'IMPLANTATION D'ACTIVITÉS EN LIEN AVEC LES DOMAINES PORTUAIRES ET MARITIMES

Brest Port 2040 réaffirme l'opportunité que les pôles tertiaire et multi-activités du port soient prioritairement dédiés à des activités en lien avec le maritime ou le portuaire et constituent l'une des polarités naturelles de l'économie bleue brestoise. La recherche en sciences et techniques marines à Brest -l'une des plus dynamiques au monde- se caractérise par l'intensification des liens avec les acteurs de économiques locaux [Cf. Orientation 2.4-Être en capacité d'innover et de diversifier les activités].

L'attractivité de l'offre de bureaux récente [ill.4] pourrait être améliorée en tirant davantage parti de l'identité portuaire et maritime des lieux et, plus globalement, en encourageant la qualité urbaine, architecturale et environnementale proposée aux occupants et visiteurs. Il s'agit en particulier ici, de permettre à cette offre tertiaire de se distinguer des autres offres métropolitaines périphériques, plus récentes.

L'Est du territoire portuaire accueille également des activités parfois totalement indifférentes au domaine maritime. Eu égard à la relative faiblesse des réserves foncières et disponibilités de locaux, il convient de requalifier ce secteur, d'en redéfinir la vocation suivant une logique de priorisation des activités en lien avec le portuaire, et dans le respect des servitudes liées au Plan de prévention des risques technologiques (PPRT). Ainsi, Brest Port 2040 pose le principe d'un transfert dans ce secteur, du Centre Polmar Brest (dans le cadre du projet de développement de la plateforme multimodale), aux côtés du CEDRE, sous la forme d'un pôle de compétences dans le domaine des pollutions marines.



Axe 2

3.2- PROJETER | BREST PORT 2040. UN GUIDE POUR L'ACTION

Un port renouvelé et durable

AXE 2 | Un port renouvelé et durable

« En perpétuelle mutation, Brest est un port renouvelable », tel est en substance le deuxième axiome fondamental posé par Brest Port 2040. Depuis l'émancipation du trafic portuaire civil et son installation en front de rade, 150 ans de bouleversements ininterrompus singularisent l'histoire portuaire brestoïse.

Il est ici question de cette faculté du port de Brest à se réinventer, que manifestent aujourd'hui les énergies marines renouvelables, et de son appropriation des transitions qu'elles soient environnementales ou énergétiques, comme moteur de son développement.

UN PORT RENOUVÉ ET DURABLE

Envisager l'avenir du port de Brest, c'est en premier lieu considérer objectivement les risques auxquels ses activités sont aujourd'hui exposées et y faire face en s'y préparant [Orientation 2.1]. Ces risques sont d'abord ceux de la submersion marine, liée au réchauffement climatique et aux projections scientifiques d'ores et déjà connues. Il va sans dire qu'ils constituent un prérequis incontournable de tous projets de développement quels qu'ils soient.

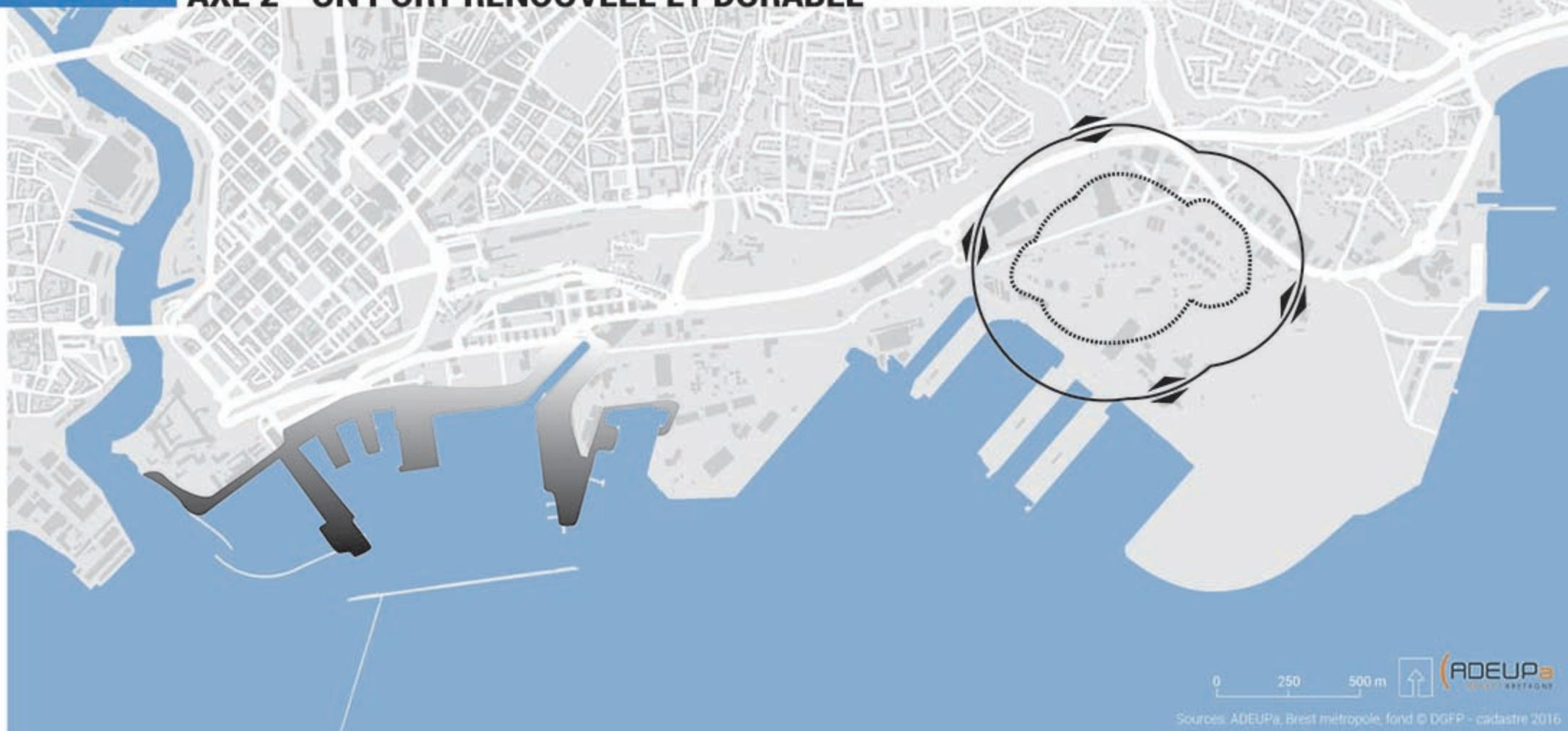
Dans un autre registre et à des niveaux très différents, ces risques sont aussi ceux inhérents aux activités industrielles et à l'évolution connexe du plan de prévention des risques technologiques qui les régent.

Un port renouvelé et durable c'est aussi poursuivre la démarche volontariste dès à présent manifestée par la création en cours d'infrastructures aptes à l'accueil et au développement d'une filière énergies marines renouvelables [Orientation 2.2]. L'une des ressources disponibles pour assurer à cette filière ÉMR un développement pérenne, est de tirer parti de l'ensemble des compétences en présence, en favorisant les synergies.

Le développement d'activités autour des énergies marines renouvelables constitue un premier seuil dans le champ de l'indispensable transition énergétique. La feuille de route Brest Port 2040 prolonge cette trajectoire en saisissant les opportunités de la transition énergétique à plusieurs niveaux : limitation de l'empreinte carbone des activités portuaires, avitaillement conforme aux nouveaux modes de propulsion des navires, production d'énergies nouvelles, essor de l'économie circulaire, etc. [Orientation 2.3].

Parallèlement, le renouvellement portuaire et son inscription dans la durée c'est aussi mieux accueillir certaines activités et être en capacité d'en recevoir de nouvelles [Orientation 2.4].

Enfin, la maîtrise des risques de pollution et de l'impact des activités portuaires et industrielles sur les milieux et la biodiversité (eaux marines, qualité de l'air, consolidation des continuités écologiques, etc.) constitue une autre orientation essentielle, qui prend toute sa place dans cet Axe 2-Un port renouvelé et durable [Orientation 2.5].



AXE 2 - ORIENTATION 2.1. ADAPTER LE PORT AUX RISQUES

Considérer l'ensemble des secteurs menacés et sécuriser le port (submersion marine, PPRT)

 Prendre en compte l'existence du Plan de prévention des risques technologiques et ses évolutions

 Intégrer l'aléa submersion marine en planifiant la rehausse des quais exposés et en fléchant les activités au regard du niveau de risque

AXE 2 | Un port renouvelé et durable

Orientation 1 | Adapter le port aux risques climatiques et industriels

L'espace portuaire concentre de nombreuses activités, emplois, flux, etc. qu'il convient de sécuriser face à des risques polymorphes. Seules l'anticipation des aléas et l'adaptation des lieux permettront d'en garantir la sûreté et la pérennité.

TRAITER L'ENSEMBLE DES RISQUES

Face aux risques, l'enjeu pour le port est avant tout la sécurisation des personnes présentes sur son emprise et à proximité ; c'est aussi de s'assurer du bon fonctionnement de l'outil portuaire au service de son territoire et de ses acteurs, dans un esprit de confiance et de sûreté. Il s'agit ici de traiter le risque industriel, mais aussi de prévenir les phénomènes potentiels d'inondation et de submersion marine.

Le port est en effet exposé à deux types de risques majeurs : un premier dit « naturel » qui recouvre les menaces que font peser certains phénomènes et aléas naturels et un second dit « industriel » qui dépend, entre autres, de la nature des activités en présence.

Rappelons au préalable que le niveau de risque et par extension le degré de vulnérabilité sont issus de la combinaison des aléas en tant que tels, et des enjeux propres à l'objet ou au lieu étudié. Par conséquent, la connaissance et la mesure de la vulnérabilité constituent une étape indispensable avant toute définition de mesures d'adaptation. Aujourd'hui, dans le contexte du changement climatique, évaluer le risque naturel implique de prédire l'évolution au moyen de modélisations complexes. Face à cet impératif, un rapport spécial du GIEC (Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat), en date du 8 octobre 2018, évalue les impacts d'un réchauffement planétaire de 1,5°C par rapport au niveau de températures préindustriel. Il est cependant à noter qu'à ce jour, la trajectoire effective d'évolution des températures s'inscrit bien au-delà des 1,5°C, rendant d'ores et déjà caduques ces projections du GIEC.

MIEUX APPRÉHENDER ET ANTICIPER LES RISQUES NATURELS

Les risques naturels applicables au port ont pris de l'importance au regard du précédent schéma de référence. En réponse aux phénomènes du dérèglement climatique et d'élévation du niveau de la mer, le port et les différentes activités qui lui sont liées doivent faire face à un degré d'exposition croissant aux risques naturels. Ceux-ci se traduisent diversement : aléas de submersion marine, phénomènes d'inondation par ruissellement, développement d'îlots de chaleur ou encore, impacts sur l'écosystème marin, par conséquent, sur la ressource halieutique.

- Le port de commerce est exposé à l'aléa de submersion marine, en particulier sa partie occidentale, ainsi qu'en témoigne le porté à connaissance de l'État en date du 18 décembre 2013, intégré au PLU facteur 4 de Brest métropole. La hausse du niveau de la mer couplée à la topographie des lieux et à l'âge de certains aménagements (quais, terre-pleins) conçus il y a plus de cent cinquante ans, accentuent la vulnérabilité de certains espaces portuaires, qu'il convient en tout état de cause de mieux apprécier, au regard de projections actualisées. La détermination de l'aléa de submersion marine fait donc aujourd'hui l'objet de nouvelles estimations. Non encore publiées, elles sont néanmoins susceptibles d'impacter significativement l'espace portuaire à moyen et long termes, et militent dès à présent en faveur de mesures d'adaptation.

- La tendance au développement d'épisodes pluvieux plus courts, plus intenses et plus fréquents est une autre conséquence du dérèglement climatique. Cette évolution des conditions de pluviométrie entraîne une accentuation du risque d'inondation par ruissellement urbain. Leur situation en zone basse, inhérente aux espaces portuaires, les expose naturellement à cette éventualité, qu'accentue l'imperméabilisation très importante des sols et les carences en termes de gestion des eaux pluviales identifiées en amont : réseau séparatif eaux usées/ eaux pluviales partiel, et insuffisance du principe d'infiltration à la parcelle.



Le premier bassin et le quai du Commandant Malbert par un coefficient de marée de 110

AXE 2 | Un port renouvelé et durable

Orientation 1 | Adapter le port aux risques climatiques et industriels

- Toujours en lien avec le changement climatique, l'observation de plus en plus fréquente de vagues de fortes chaleurs fait apparaître, notamment sur le port, des îlots de chaleur urbains (secteurs de microclimat artificiels caractérisés par des températures diurnes et nocturnes supérieures à celles relevées au voisinage). Le développement de ces zones d'accumulation thermique est favorisé par l'artificialisation du sol et l'absence ou la rareté des espaces verts. Particulièrement présent sur les zones d'activités, ce phénomène est notamment constaté sur le port de commerce.

- Enfin, la hausse des températures de l'air et de la mer ainsi que l'acidification des océans (diminution du pH causé par l'absorption du CO²) ne sont pas neutres sur les écosystèmes et la biodiversité, notamment marine. Par conséquent, les ressources halieutiques pourraient être impactées, occasionnant un risque pour les activités de la pêche et de la conchyliculture.

METTRE EN ŒUVRE ET ADAPTER LE PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES AUX ÉVOLUTIONS

À l'instar de la plupart des zones industrielles, le port accueille des activités génératrices de nuisances, peu compatibles avec les fonctions urbaines ordinaires. Dans certains cas, les entreprises qui exercent ces activités représentent un risque technologique et industriel, lequel nécessite la mise en place de dispositifs de sécurisation et de prévention garants de la protection du site et de son environnement. En l'état actuel, les activités de stockage d'hydrocarbures correspondent au plus haut niveau de risque existant sur le port de Brest. Elles imposent de fait la mise en œuvre d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). L'application de celui-ci impacte les possibilités d'occupation des emprises foncières localisées au voisinage.

Le port accueille également d'autres activités qui présentent un risque d'ampleur moindre (activités de trituration par exemple). Les conséquences de leur présence sont moins contraignantes.

PROMOUVOIR LA RÉSILIENCE EN RÉPONSE À LA VULNÉRABILITÉ

Les actions pour prévenir et réduire les aléas sont de plusieurs ordres. Elles relèvent dans certains cas de l'atténuation en intervenant sur l'origine du risque, dans d'autres cas de l'adaptation en agissant sur les conséquences du risque, et enfin de la valorisation, lorsque la maîtrise du risque permet d'en faire un avantage comparatif. Dans tous les cas, la recherche de résilience est au cœur de Brest Port 2040.

Atténuer le risque implique de pouvoir agir sur son origine. Obligation est de constater que les risques naturels sont la conséquence de tendances et de trajectoires qui outrepassent de loin le champ d'action des seuls acteurs portuaires. Bien que les actions locales soient à encourager pour contenir le phénomène du réchauffement climatique, elles sont insuffisantes pour enrayer les dynamiques en cours. Pour ce type de risque, l'adaptation est la réponse.

Pour faire face au risque de submersion marine, la définition d'une stratégie de protection des espaces portuaires s'appuyant sur la connaissance et la mesure précises du risque est aujourd'hui nécessaire. Après validation, cette stratégie guidera la programmation et la définition des futurs aménagements portuaires, en tenant compte du fait que les travaux portuaires concernent fréquemment des installations à longue durée de vie associées à des investissements inscrits sur le long terme. Par conséquent, Brest Port 2040 préconise l'anticipation de la hausse du niveau de la mer et l'intégration de ses répercussions, lors de tous projets de construction ou de rénovation d'infrastructures et/ou de bâtiments portuaires. Plusieurs dispositifs anti-submersion existent ailleurs telle la mise en place de systèmes d'endiguement pérennes ou amovibles, le recours à des principes et procédés de construction innovants et sous conditions. La prise en compte rigoureuse et à sa juste mesure de ce risque contribuera à la viabilité de l'outil portuaire. Elle sécurisera l'ensemble des usagers, les acteurs économiques, mais aussi, les investisseurs publics et privés.



AXE 2 | **Un port renouvelé et durable**

Orientation 1 | **Adapter le port aux risques climatiques et industriels**

En ce qui concerne le risque d'inondation par ruissellement urbain, les actions déjà engagées pour améliorer la gestion des eaux pluviales, notamment via la construction de bassins de rétention en amont du port, sont à poursuivre.

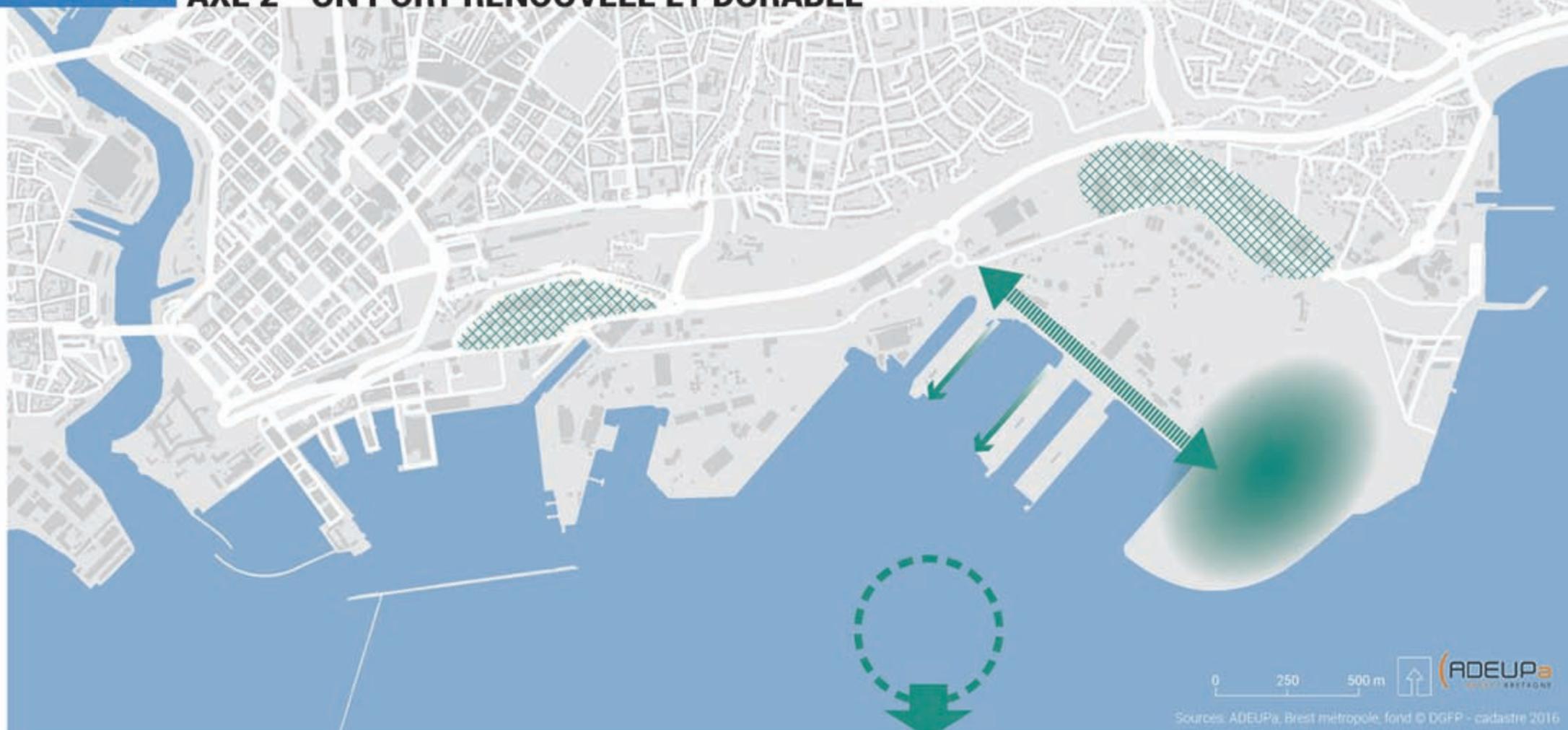
Sur l'espace portuaire lui-même, l'aménagement d'espaces verts permettant une meilleure infiltration des eaux pluviales est également préconisé, à l'instar des pratiques développées ailleurs. La création de ces secteurs végétalisés contribuera à réduire le ruissellement et la formation de nappes d'eau dans les points bas.

S'agissant du phénomène des îlots de chaleur, Brest Port 2040 préconise le développement du maillage d'espaces verts à l'intérieur des zones artificialisées les plus exposées. L'aménagement d'espaces végétalisés agira en compensation en apportant des puits de fraîcheur aux travailleurs et usagers du port. Ils contribueront en outre à l'amélioration de la gestion des eaux pluviales et constitueront un réel gain qualitatif sur le plan urbain et paysager. Au-delà de la production d'espaces verts, la végétalisation intensive des toitures sera elle aussi encouragée.

Enfin, en matière de risque industriel, le niveau varie en fonction de la nature des activités en place sur le port. Par conséquent, le risque industriel évoluera dans les années à venir comme il a évolué par le passé. L'activité des hydrocarbures, à l'origine du risque le plus élevé, et par conséquent, des dispositifs de protection les plus contraignants, est appelée à se transformer. Il est probable que cette activité connaisse des variations en volumes et en nature de produits opérés. Ces changements ne seront pas sans conséquence sur la définition des mesures préventives. Ces évolutions et leurs répercussions sur les plans réglementaire et foncier, attribueront au port davantage de réactivité et d'agilité dans la gestion de ses occupations spatiales. Par ailleurs, les mesures prises pour atténuer le risque industriel (tel un cahier des charges stipulant des procédés constructifs adaptés) seront valorisables en termes d'image et d'acceptation sociétale.

Les adaptations préconisées ci-dessus constitueront, en fonction du degré d'ambition et d'innovation qu'on leur accordera, un véritable avantage comparatif pour le port de Brest.

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST AXE 2 - UN PORT RENOUVELÉ ET DURABLE



AXE 2 - ORIENTATION 2.2. ANCRER L'ESSOR DES ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES

Assurer le développement pérenne de la filière ÉMR en favorisant les synergies

-  Confirmer la vocation industrielle du polder dédié aux Énergies Marines Renouvelables
-  Faciliter la connexion physique entre le polder ÉMR et les installations de la réparation navale (colis lourds)
-  Réserver des espaces pour l'accueil des sous-traitants de la filière ÉMR (PME-PMI et tertiaire)
-  Disposer de surfaces de terre-pleins et de linéaires de quai complémentaires, en cas de surcroît d'activité temporaire
-  Organiser l'aire de mouillage des éoliennes

AXE 2 | Un port renouvelé et durable

Orientation 2 | Ancrer l'essor des énergies marines renouvelables

Assurer le développement pérenne de la filière des ÉMR en favorisant les synergies. Située à la croisée des politiques énergétiques, de lutte contre le changement climatique, des stratégies économiques et du développement territorial, l'essor de la filière des ÉMR sera déterminant dans le prochain modèle industrielo-portuaire brestois.

ORGANISER UN NOUVEAU MODÈLE ÉNERGÉTIQUE

En 2010, le Pacte électrique breton pointe la situation de dépendance énergétique de la Bretagne (seulement 8 % de l'électricité consommée en Bretagne y est produite) et définit des actions destinées à sécuriser l'avenir électrique régional, notamment via la production d'énergie renouvelable. À l'échelle nationale, la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte d'août 2015 fixe l'augmentation de la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale d'énergie brute en 2020, puis à 32 % en 2030 (elle s'établit en 2018 à 16 %). Parmi les actions nécessaires pour atteindre ces objectifs ambitieux, l'État français a lancé plusieurs appels à projets pour le développement, la construction, l'installation et l'exploitation de parcs éoliens en mer. Les conditions naturelles favorables à la production d'énergies renouvelables dans la Manche et l'océan Atlantique ont permis la programmation de plusieurs fermes éoliennes au large de la Normandie, de la Bretagne et des côtes atlantiques (Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine).

Aujourd'hui, après des années de montage administratif, de recours juridiques... l'état d'avancement de plusieurs projets laissent envisager la concrétisation des premières fermes éoliennes en mer en 2021, 2022. C'est le cas, entre autres, du projet situé dans la Baie de Saint-Brieuc, porté par la société Ailes Marines, dont une partie des fondations des jackets des 62 éoliennes sera construite sur le polder brestois.

L'avancée récente de plusieurs projets est encourageante pour l'avenir de la filière. Pour autant, le poids des choix politiques pris au niveau de l'État est et sera déterminant pour l'avenir des Énergies Marines Renouvelable (ÉMR).

ANCER À BREST, LA FILIÈRE ÉMR SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE

Dans la perspective de ce nouveau modèle énergétique, la Région Bretagne investit avec ses partenaires de façon conséquente, afin de faire du port de Brest un maillon essentiel de la filière des ÉMR, générateur d'activités et d'emplois sur le port et au-delà. Ce positionnement stratégique est par ailleurs conforté par la présence sur le territoire brestois, d'acteurs appartenant à la filière des ÉMR, notamment de France Énergies Marines, institut de référence en matière de recherche. En outre, le caractère abrité de la rade et la localisation géographique de Brest au regard des futurs champs éoliens constituent de véritables atouts pour en faire un port de service dédié à ces activités. Afin de concrétiser cette ambition, un terminal dédié aux ÉMR est actuellement en cours de réalisation. Celui-ci permettra aux industriels de disposer d'une implantation favorable et d'installations répondant à leurs besoins (linéaire de quai, portance des terre-pleins et quais adaptée, etc.).

METTRE À PROFIT LE NOUVEAU SOUFFLE DES ÉMR

Brest Port 2040 ambitionne l'implantation dans la durée de cette filière d'avenir pour le territoire, capable de développer des synergies avec les filières déjà en place. De fait, ces nouvelles activités pourvoyeuses d'emplois, impacteront positivement le trafic portuaire, ainsi que les taux d'utilisation des ouvrages et équipements. Elles généreront de l'activité pour un ensemble d'entreprises locales, portuaires et non portuaires, aptes à s'inscrire dans la chaîne de valeur des ÉMR, et dont certaines ont déjà investi dans la filière en créant un département dédié. Parmi ces activités figurent en particulier, la réparation navale, les entreprises de travaux et de manutention maritime, les intermédiaires de transport, etc. ainsi que nombre d'autres industriels et prestataires de services.



Le chantier du polder le 25 mai 2018. Région Bretagne / Panoramic Bretagne

AXE 2 | Un port renouvelé et durable

Orientation 2 | Ancrer l'essor des énergies marines renouvelables

GÉRER LA RESSOURCE FONCIÈRE, RARE ET PRÉCIEUSE

L'aménagement actuel du polder et la création d'un terminal industrialo-portuaire d'environ 40 hectares, répondent aux besoins industriels des ÉMR. Par conséquent, l'implantation sur ce polder sera prioritairement réservée aux entreprises de la filière, dont les activités nécessitent un accès à la mer et des portances de sol aptes à la manutention de colis lourds. Par souci d'optimisation, des zones « annexes », localisée à proximité du polder permettront l'accueil des sous-traitants de la filière pour qui l'implantation sur les espaces dédiés du polder n'est pas impérative. En fonction de leurs besoins, ces entreprises sous-traitantes seront orientées vers les espaces localisés au nord-est du port (aux abords des rues Alain Colas et Montjaret de Kerjegu), ainsi que vers la partie occidentale du port, s'il s'agit par exemple de besoins en locaux tertiaires. Dans tous les cas ces implantations contribueront à rééquilibrer l'occupation de l'espace portuaire par des acteurs en lien avec les domaines maritimes. Autrement dit, le développement de ces zones complémentaires permettra d'optimiser l'occupation du polder tout en confortant la présence d'activités dites « portuaires » sur l'ensemble du port. Ce faisant, l'accroissement de la demande d'implantations devrait dynamiser certains espaces en perte d'attractivité.

Par ailleurs, la particularité du rythme des appels d'offres des projets ÉMR nécessite la mise en place d'un système d'affectation des espaces en phase avec les calendriers. La souplesse et la réactivité dans la gestion foncière et immobilière doivent garantir la vocation du polder et prévenir tout risque d'occupation par un acteur extérieur à la filière. De surcroît, le caractère cyclique des projets impactera la variation du volume d'activité du polder. C'est pourquoi, il est possible que les capacités d'accueil sur le polder soient insuffisantes à certaines périodes. Face à cette situation de carence spatiale, une partie des quais de la réparation navale pourrait être mobilisée.

Enfin, la capacité de stockage des éoliennes en rade est une composante indispensable au succès de la filière à Brest. Cet espace off-shore ne doit pas être négligé, y compris s'agissant de son intégration au grand paysage, laquelle devra être considérée avec attention compte tenu de l'imposante stature des machines. Incidemment, l'aire de mouillage contribuera à l'affichage de l'ambition territoriale forte vis-à-vis de cette nouvelle filière.

APPUYER L'INDUSTRIE DU FUTUR SUR L'EXISTANT

Au-delà du port, le développement de la nouvelle filière des ÉMR s'ancrera plus largement sur le territoire métropolitain, en tissant des liens avec les acteurs brestois et du grand Ouest. Les synergies avec la filière de la réparation navale semblent les plus évidentes, au niveau des équipements, infrastructures, compétences et savoir-faire. Du point de vue fonctionnel, la mutualisation de moyens sera favorisée par la connexion physique réalisée entre le polder et la concession de réparation navale.

Il en va de même au sujet des ressources humaines, puisque des besoins en compétences communes ou transférables existent entre ces deux filières. Toutefois, une attention particulière est à porter à ce sujet, puisque ces savoir-faire concernent souvent des métiers en tension, pour lesquels les employeurs actuels rencontrent déjà des difficultés de recrutement et de fidélisation. Aussi, une réflexion sur les compétences mobilisables et les besoins en formations ad-hoc est à conduire, pour que ces nouveaux besoins offrant des perspectives d'emploi et de parcours professionnels attractifs au sein de l'industrie portuaire du futur puissent être satisfaits.

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST AXE 2 - UN PORT RENOUVELÉ ET DURABLE



AXE 2 - ORIENTATION 2.3. SAISIR LES OPPORTUNITÉS DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Intégrer les nouveaux modes d'énergie et permettre de nouvelles sources de revenu

-  Assurer l'avitaillement en Gaz Naturel Liquéfié (GNL) et Hydrogène
-  Encourager la production d'énergie sur le port (photovoltaïque, etc.), symbolie indicative
-  Encourager la performance énergétique des installations portuaires
-  Adapter le stockage d'hydrocarbures aux évolutions énergétiques et technologiques
- Favoriser l'écologie industrielle et organiser la collecte des déchets portuaires de toutes natures vers un espace dédié

AXE 2 | Un port renouvelé et durable

Orientation 3 | Saisir l'opportunité de la transition énergétique

Intégrer les nouveaux modes d'énergie et permettre de nouvelles sources de revenu. La transition énergétique concerne l'ensemble de la société et en particulier le domaine des transports. En tant que consommateur et porte d'entrée majeure des produits énergétiques, le port de Brest est directement concerné par ce bouleversement qu'il se doit d'anticiper.

ANTICIPER LE CHANGEMENT DE PARADIGME

Le modèle économique des ports français repose en grande partie sur les trafics des hydrocarbures et du charbon qui représentent des tonnages importants et génèrent des recettes en conséquence (droits de port). Cependant, les prévisions de volumes de pétrole pour les prochaines années s'orientent en toute logique à la baisse, à plus forte raison lorsque la visée pointe le long terme. En témoigne le projet de loi relatif à l'énergie et au climat, définitivement adopté en septembre 2019, qui fixe l'objectif d'une baisse de 40% de la consommation d'énergies fossiles à l'échéance de 2030 par rapport au niveau de 2012 ainsi que la neutralité carbone à l'horizon 2050.

C'est donc un changement de paradigme qui s'amorce pour l'économie portuaire. Pour y faire face, de nombreux ports anticipent ces mutations, considèrent l'évolution des modes de consommation, et tentent de se positionner sur les nouvelles opportunités offertes par l'arrivée de produits énergétiques alternatifs.

Brest ne dérogera pas à cette tendance générale. Le port doit imaginer dès à présent les conditions de sa transformation vers un modèle renouvelé, au risque notamment, de manquer les marchés émergents que d'autres places portuaires auront su saisir avant lui.

Au-delà de l'éventualité de nouveaux trafics, l'entrée dans une économie décarbonnée réinterroge les modes de consommation énergétique, et par conséquent, les façons de produire. Aujourd'hui, sur le plan énergétique, le port est essentiellement consommateur et stockeur. Demain, ne pourrait-il pas être aussi producteur ?

CONSOMMER MIEUX POUR AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ

Les niveaux de consommation énergétique portuaires dépendent de nombreux facteurs : process de production industriels, consommation des ouvrages et des bâtiments, fonctionnement de l'outillage de manutention, transports et déplacements de toutes natures, etc. Ces consommations énergétiques représentent une part non négligeable du coût de fonctionnement afférent à chacune des activités. La variation de leur montant impacte très directement le coût d'exploitation, et s'avère une véritable source d'économie lorsque ces charges sont optimisées.

C'est pourquoi Brest Port 2040 encourage les économies d'énergie comme levier de compétitivité et ambitionne de faire de Brest un « port à énergie positive ». Pour ce faire, les actions à mettre en œuvre interviendront à plusieurs niveaux :

Elles ont en premier lieu pour but d'améliorer la performance énergétique des bâtiments et locaux d'activités, en favorisant d'une part la rénovation énergétique, mais aussi en ayant recours à l'architecture bioclimatique pour les nouvelles constructions. Au-delà du gain économique en termes de frais d'exploitation, l'amélioration qualitative du bâti contribuera à l'attractivité immobilière du port et impactera positivement son image.

De plus, les installations et infrastructures portuaires, qu'elles soient bâties ou non-bâties, génèrent elles aussi des dépenses énergétiques élevées. Cela concerne les entrepôts de stockage, les silos, les outils de levage, etc. Là encore, la réduction de ce poste de dépense constituera une source de gains de compétitivité pour l'exploitant des concessions. Par ailleurs, une amélioration du système de gestion des déchets produits sur le port permettra d'améliorer leurs potentiels de valorisation.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04

AXE 2 | Un port renouvelé et durable

Orientation 3 | Saisir l'opportunité de la transition énergétique

En effet, l'inventaire des déchets et l'implication des acteurs portuaires au sein d'un projet fédérateur d'écologie industrielle devra favoriser la mutualisation de solutions de traitement, le recyclage et le réemploi de certains déchets devenant alors ressources [III.1].

Enfin, la consommation portuaire ne s'exprime pas qu'en termes énergétiques. Certaines activités comme la réparation navale sont très consommatrices d'eau. La mise en place d'une gestion différenciée des eaux en fonction des usages, permettra la réalisation d'économies ainsi qu'une meilleure gestion de la ressource. Le recours en eaux usées et recyclées dites « industrielle » ou « épurée », doit être envisagé pour des fonctions ne nécessitant pas l'usage d'eau potable.

FAIRE DU PORT UN PRODUCTEUR ÉNERGÉTIQUE

Au-delà des initiatives en faveur d'un fonctionnement plus sobre et économe en ressources, Brest Port 2040 encourage la production énergétique sur le port et favorise l'innovation en la matière. Consommatrices de ressources, les activités portuaires, notamment industrielles, sont également directement ou indirectement productrices. Elles génèrent par exemple, de la chaleur résiduelle [III.2]. Cette énergie produite indirectement par le process est bien souvent sous-estimée, de fait non valorisée. Aujourd'hui, plusieurs sources de production de chaleur fatale existent sur le port. Celle-ci pourrait être valorisée via la production d'électricité par cogénération ou la distribution à travers un réseau de chaleur, par exemple. Ces initiatives s'inscrivant dans le principe de l'écologie industrielle seront encouragées.

Il en va de même pour les toitures des entrepôts portuaires. Répertoire au cadastre solaire de Brest métropole, de nombreuses couvertures offrent des surfaces et des orientations particulièrement favorables à la production photovoltaïque [III.3]. La mise en œuvre de ce type d'installations permettra l'autoconsommation d'électricité produite sur site. Même partielle, cette production contribuera à augmenter la part d'énergie renouvelable consommée sur le port et réduira d'autant la facture pour le consommateur.

En outre, dans l'hypothèse de son injection sur le réseau, la vente d'électricité constituera une recette financière pour l'exploitant des panneaux solaires.

PERMETTRE L'ADAPTATION DE L'OFFRE DE STOCKAGE

Au cours des années à venir, les volumes d'énergies fossiles opérés sur le port de Brest vont tendre à diminuer, tandis que les besoins en combustibles moins pollués vont croître dans l'hinterland.

Pour accompagner l'Ouest Breton dans sa transition énergétique et satisfaire la demande en produits plus propres, Brest Port 2040 doit se positionner sur le stockage de sources alternatives telles que le GNL ou l'hydrogène [Cf. Orientation 2.5-Limiter l'impact des activités sur les milieux].

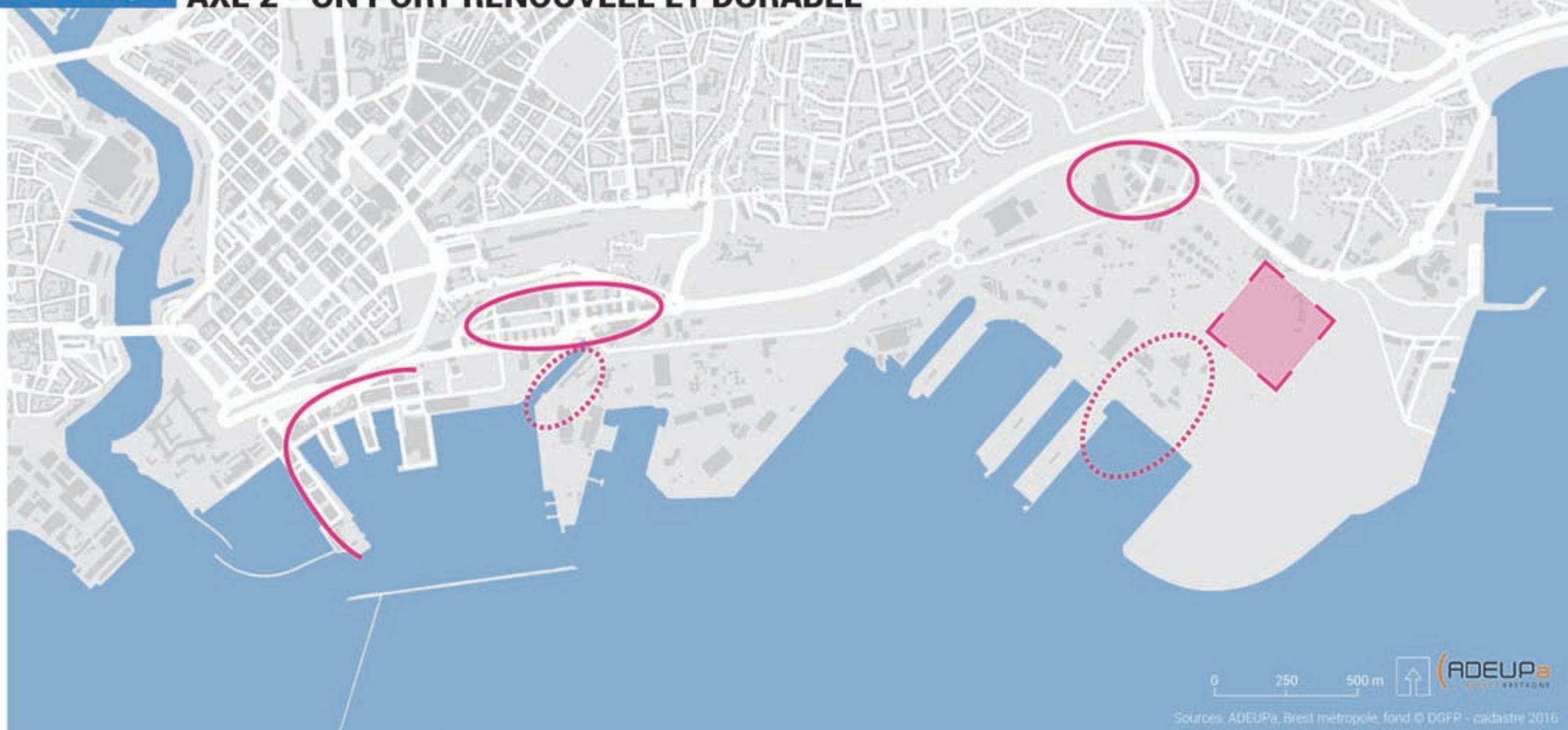
Par ailleurs, avec la diminution prévisible à terme, des volumes d'hydrocarbures opérés, doit être anticipée la libération future de surfaces foncières, aujourd'hui assorties de servitudes diversement contraignantes (liées à la mise en œuvre du PPRT aux abords des sites de stockage) [III.4]. La requalification et le renouvellement de ces emprises offriront de nouvelles opportunités d'implantation et sources de produits domaniaux.

Cependant, dans l'hypothèse où de nouveaux produits viennent à être stockés sur cet espace, alors la libération d'emprise foncière sera moindre et le PPRT sera à actualiser.

UTILISER L'AVITAILLEMENT COMME AVANTAGE COMPARATIF

L'évolution des types de carburants utilisés pour la propulsion et le fonctionnement des navires doit amener le port à proposer des solutions d'avitaillement en phase avec leur développement (GNL entre autres). Le scénario d'accroissement des trafics portuaires de Brest implique en effet une offre de services en rapport et « facilitatrice » pour les navires. L'enjeu est l'anticipation des besoins énergétiques des bateaux du futur. Pour Brest Port 2040, la garantie d'une qualité de service repose sur la réactivité et la capacité à satisfaire ces besoins nouveaux et à venir.

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST AXE 2 - UN PORT RENOUVELÉ ET DURABLE



AXE 2 - ORIENTATION 2.4. ÊTRE EN CAPACITÉ D'INNOVER ET DE DIVERSIFIER LES ACTIVITÉS

Mieux accueillir l'économie bleue et favoriser l'économie circulaire

-  Structurer un pôle d'expertise et d'intervention anti-pollution marine
-  Renforcer les activités de valorisation des déchets et, plus globalement, relevant de l'économie circulaire
-  Améliorer qualitativement l'offre immobilière d'entreprises

AXE 2 | **Un port renouvelé et durable**

Orientation 4 | **Être en capacité d'innover et de diversifier les activités**

Outil au service du tissu économique de l'Ouest breton, le port accroît son attractivité et la qualité de ses prestations auprès de ses acteurs économiques, en anticipant les besoins des activités en développement et en cherchant à mieux accueillir l'économie bleue et à favoriser l'économie circulaire.

TIRER TOUT LE PARTI DE LA LÉGITIMITÉ MARITIME BRESTOISE

L'ambition brestoïse dans les domaines de l'économie bleue et circulaire repose sur des bases légitimes. D'une part, s'agissant de l'économie bleue : la forte présence d'organismes de recherche et d'industriels qui lui sont liés sur la métropole brestoïse, ainsi que sur le territoire breton en général, place favorablement le port de Brest pour accueillir et permettre le développement d'activités relevant de ce domaine. D'autre part, s'agissant de l'économie circulaire : le port de Brest intègre déjà des activités de valorisation, de traitement des déchets et de déconstruction (à ce titre, l'exportation de ferraille issue de la déconstruction automobile et navale constitue un trafic en croissance). De fait, le port de Brest est d'ores et déjà un outil logistique au service d'activités participant de l'économie circulaire. Enfin, nul n'est besoin de rappeler l'appartenance de la filière des ÉMR à l'économie bleue.

En conséquence, l'installation des opérateurs industriels de cette filière et leurs sous-traitants, concourt dès aujourd'hui et contribuera davantage demain à faire évoluer significativement la typologie des activités portuaires au cours des prochaines années. Brest Port 2040 ambitionne la poursuite de cette diversification portuaire, en favorisant l'implantation et le développement d'entreprises innovantes, dans les champs de l'économie circulaire et de l'économie bleue.

Par ailleurs, la transition numérique appliquée à la logistique portuaire laisse envisager des projets d'application et de développement qui auraient toute leur place sur le port. Pour ce faire et afin d'éviter l'éventualité de transferts d'entités locales vers d'autres places portuaires désireuses d'opérer leur mutation et d'attirer à elles des candidats, le port de Brest doit être en capacité de proposer une offre d'implantations et de services attractive, en adéquation avec les besoins des acteurs et entreprises ciblées. Tel est le dessein ici poursuivi.

RENFORCER LE PORT EN OUTIL LOGISTIQUE DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Deux acteurs majeurs du recyclage, incontournables dans l'Ouest breton, sont déjà présents sur le port de Brest. Bien qu'intervenant sur des marchés différents et complémentaires, leurs modèles économiques reposent tous deux sur la valorisation des déchets. À l'heure actuelle, les matières issues des processus de recyclage sont largement tributaires du cours mondial des matières premières. Une attention particulière doit donc être portée aux prix du transport, de la logistique et de la manutention, lesquels pèsent pour beaucoup dans le coût de production global et sont de fait, déterminants dans le calcul de rentabilité de l'activité et la viabilité de son modèle.

Par conséquent, le port de Brest devra favoriser l'offre de solutions logistiques et foncières adaptées, afin d'accompagner et de permettre le développement de cette filière prometteuse autant qu'indispensable. En outre, d'autres trafics issus du recyclage présentent un potentiel de développement pour le port. Par exemple, du bois broyé destiné à la production d'énergie (combustible pour les chaufferies industrielles) est aujourd'hui exporté à partir de Brest vers le nord de l'Europe. Demain, d'autres types de matériaux valorisables, issus de processus de recyclage pourront s'y adjoindre.

CONFIRMER LA SPÉCIALITÉ DE LA DÉCONSTRUCTION NAVALE

À ce jour, seuls trois ports français sont agréés, par conséquent autorisés à assurer la déconstruction de bateaux battant pavillon européen.



PORT Brest-Bretagne

UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT
AU SERVICE DU TERRITOIRE

Port Brest-Bretagne rakmas d'arrolladenn evit an Arvad, Kuzuladenn Fuzul

ICI, LA RÉGION BRETAGNE CRÉE
UN NOUVEAU TERMINAL PORTUAIRE



Le dragage du port et l'aménagement du Polder permettront d'accueillir de nouvelles industries dédiées aux énergies marines renouvelables (éoliennes en mer, hydroliennes) et de développer la compétitivité du port. Avec des vents réguliers et des courants puissants, ces énergies trouvent en Manche et en Atlantique les conditions favorables à leur exploitation. Au carrefour de ces deux espaces maritimes, le port de Brest entend devenir un site majeur de construction et de montage des éléments de production d'énergie marine.

Suivez le projet sur :
portbrest.bretagne.bzh



AXE 2 | Un port renouvelé et durable

Orientation 4 | Être en capacité d'innover et de diversifier les activités

Brest en fait partie, et l'un des acteurs industriels locaux, spécialiste de la valorisation des matières, développe aujourd'hui une expertise dans ce domaine du démantèlement des navires.

Fréquemment considérée comme moins noble que la construction et la réparation navales, et jusqu'alors confiée sans scrupule aux rivages improvisés en chantiers du sous-continent indien, l'activité de déconstruction de navires et de recyclage associée, répond cependant pleinement aux enjeux environnementaux et de raréfaction des ressources contemporains. De plus, la croissance en nombre et en dimensions des navires se poursuit, tandis que simultanément, leur durée de vie ne cesse de décroître, avec des départs de navires de commerce pour la « ferraille » de plus en plus jeunes, certains n'ayant pas même, quinze voire dix ans d'âge.

Pour le port de Brest, cette activité présente en outre un caractère de complémentarité intéressant avec les activités de construction ou de réparation, notamment par la mutualisation d'infrastructures et d'outillages (formes, quais, grues, etc.), dont elle permet d'optimiser le taux d'utilisation à l'instar de la forme n°1 [Cf. Orientation 1.2-Perpétuer la filière réparation navale et l'adapter à de nouveaux créneaux].

Enfin, cette filière est globalement progressivement appelée à se structurer, notamment sous l'effet de la réglementation aujourd'hui mise en place : le règlement européen relatif au recyclage des navires, dont l'objectif est de réduire les impacts négatifs liés à cette activité, est entré en application le 1er janvier 2019. Ce règlement s'applique aux grands navires commerciaux d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux, battant pavillon d'un État membre de l'Union Européenne (ainsi qu'aux navires battant pavillon de pays tiers faisant escale ou au mouillage dans les ports de l'UE) : dorénavant, leurs propriétaires devront veiller à ce que ces bateaux soient recyclés dans l'un des chantiers figurant sur la liste européenne des 21 installations reconnues. Par ailleurs, bien que ce règlement ne concerne pas les navires de guerre, le démantèlement de ces derniers constitue également, et pour les mêmes raisons relatives au respect de l'environnement et au recyclage, un sujet d'intérêt majeur.

Pour Brest Port 2040, compte tenu du positionnement brestois amorcé sur cette activité et des perspectives de développement que détient plus largement la filière, elle constitue un élément déterminant de l'organisation spatiale et fonctionnelle du port. Il s'agit de permettre à ses acteurs, l'accès aux équipements et l'usage des infrastructures nécessaires, actuels et futurs.

FAIRE DU PORT UN ÉQUIPEMENT AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE BLEUE

Riche de la présence d'activités nombreuses dans le domaine des sciences et technologies de la mer, Brest est un lieu de l'économie bleue de rang mondial. En témoigne, entre autres, le Campus Mondial de la Mer ou le positionnement de Brest dans le classement de Shanghai.

Pour autant, les structures existantes ont peu essaimé sur le port lui-même et, excepté la présence de certains organismes publics de renom, le territoire portuaire brestois héberge peu de ressortissants de l'économie bleue. C'est le cas, par exemple, de la sécurité marine et maritime représentée dignement sur le port par l'Abeille Bourbon, le Cedre et le centre Polmar, mais qui ne dispose pas, ou peu, d'entreprises privées partenaires sur le port. Fort de ce constat, Brest Port 2040 s'emploie donc à mettre en place les conditions favorables à l'installation d'acteurs directement liées à la R&D brestoise dans les domaines des sciences et techniques marines, et en lien avec les activités présentes sur l'espace portuaire. Pour ce faire, une expertise est menée afin d'identifier les caractéristiques des protagonistes du secteur, connaître leurs besoins, mettre en avant les avantages concurrentiels existants pour certains, et favoriser l'émergence d'une offre ciblée pour d'autres.

Pour Brest Port 2040, il s'agit de veiller à valoriser la présence sur le port d'organismes publics de l'économie bleue, et de contribuer au maintien et au développement de ces marqueurs, qui concourent aussi à son image de marque et à son rayonnement, auprès du grand public, comme des professionnels, à l'échelle locale, comme internationale.



AXE 2 | **Un port renouvelé et durable**

Orientation 4 | **Être en capacité d'innover et de diversifier les activités**

INSTITUER LA QUALITÉ DE L'ACCUEIL AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITÉ

L'un des préalables à l'accueil de nouveaux acteurs sur le port est la disponibilité de solutions d'implantation adaptées. Pour ce faire, le port, en lien avec les autres acteurs du développement économique, veillera à privilégier sur ses espaces, l'implantation d'entreprises relevant des domaines portuaires et maritimes. L'affirmation de cette priorité devra permettre la « récupération », lors de départ d'acteurs, d'emprises et de locaux qui pourront être attribués à des activités ciblées, nécessitant parfois l'accès aux quais et aux terre-pleins.

Pour mener à bien cette optimisation de l'espace portuaire au service de son attractivité, Brest Port 2040 doit mener un travail de connaissance des contraintes et potentiels fonciers sur l'ensemble de l'espace portuaire. Cette étape est nécessaire à la mise en œuvre d'une gestion foncière et immobilière dynamique. En fonction des problématiques et des objectifs à atteindre, le port disposera de solutions de maîtrise foncière lui permettant la réalisation d'acquisitions, de gel foncier, de reconversion de parcelles... De plus, dans un souci d'agilité et de réactivité, des solutions innovantes en matière de portage foncier, immobilier... pourront être utilisées.

Par ailleurs, il est notoire que dans le contexte concurrentiel des zones tertiaires et d'activités, marqué à Brest comme ailleurs, par la périphérisation des implantations, la qualité architecturale, urbaine et environnementale du port en général et des espaces tertiaires qu'il offre en particulier, contribuera à en consolider sinon accroître l'attractivité pour les acteurs économiques, leurs collaborateurs et leurs partenaires. De même que le niveau et la qualité de l'offre de dessertes portuaires, internes et avec l'extérieur, continuera de compter pour beaucoup dans l'appréciation du port.

Enfin, si satisfaire les besoins matériels des entreprises est essentiel, il est aussi indispensable de prendre en compte des aspects dits « immatériels » tels que le capital humain et les compétences mobilisables sur la zone d'emploi, ainsi que le niveau de qualité de vie offert sur le territoire brestois auquel veilleront certains dirigeants d'entreprises et leurs futurs collaborateurs.

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST AXE 2 - UN PORT RENOUVELÉ ET DURABLE



AXE 2 - ORIENTATION 2.5. LIMITER L'IMPACT DES ACTIVITÉS SUR LES MILIEUX

Maitriser les risques de pollution et les impacts des activités industrielles, en préservant les milieux et la biodiversité

-  Agir pour une meilleure qualité de l'air en encourageant le raccordement des navires au réseau électrique des quais
-  Veiller à la qualité des eaux marines (eaux usées et eaux pluviales)

Réduire les impacts environnementaux des activités portuaires et les compenser lors de leurs développements :

-  - Consolidation du corridor écologique de l'ancienne falaise côtière et renforcement de ses continuités avec la trame verte et bleue
-  Alignements arborés, végétalisation des toitures sur l'axe structurant (services de régulation et de soutien à la biodiversité)

AXE 2 | Un port renouvelé et durable

Orientation 5 | Limiter l'impact des activités sur les milieux

Maîtriser les risques de pollution et limiter les impacts des activités industrialo-portuaires sur l'environnement naturel, constituent pour Brest Port 2040 des objectifs majeurs, avant même d'être des obligations encadrées par la réglementation. Ces actions protectrices des milieux et de la biodiversité, sont parfois jugées contraignantes. Elles n'ont cependant pas de prix, notamment au regard de l'écrin remarquable de la rade ; a contrario, elles contribuent à l'image de marque, à la reconnaissance et par conséquent, au développement du port.

PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT EXCEPTIONNEL DU PORT

Biodiversité, flore, faune, géologie : le port de Brest est localisé au cœur d'un environnement exceptionnel, où cohabitent de nombreux écosystèmes, en particulier lorsque les eaux douce et salée de la rade se mêlent. Couverte par les SAGE (schéma d'aménagement et de gestion des eaux) relatifs aux bassins versants de l'Elorn et de l'Aulne, la rade bénéficie de plusieurs dispositifs de gestion et de protection qui témoignent de son foisonnement : réserves du réseau européen Natura 2000 (ZPS et ZSC), outils de suivi des milieux naturels (ZNIEFF, ZICO), mesures de protections d'habitats naturels (arrêtés préfectoraux de biotopes), suivi de certains milieux (herbiers de zostères et bancs de maërl).

Cette richesse environnementale est un atout en termes d'image et de qualité de vie, y compris pour le port et ses usagers.

En contrepartie, le caractère sensible et précieux de cette grande baie fermée, de près de 180km², impose aux gestionnaires et acteurs portuaires une attention permanente aux conséquences de leurs activités sur la qualité de l'eau, celle de l'air ou celle du sol. C'est par exemple le cas, avec les précautions aujourd'hui prises pour la réalisation des travaux de dragage portuaires, afin d'assurer l'accessibilité nautique des installations.

Outre cette question spécifique du retrait des sédiments de dragage, Brest Port 2040 intègre la vulnérabilité du milieu, et vise à réduire autant que possible l'empreinte des activités portuaires sur l'environnement ; y compris dans la perspective de leur développement tant en diversité qu'en volume, ainsi que le prévoit le plan stratégique. Il s'agit aussi en effet, d'anticiper les impacts potentiels générés par l'accroissement du niveau d'activité et des trafics.

Par ailleurs, l'inscription et la prise en compte effectives et au meilleur niveau des préoccupations environnementales dans la gestion et l'exploitation portuaires ne sont pas seulement de première nécessité au regard de l'empilement de constats scientifiques alarmants quant à l'état de la biodiversité planétaire. Elles contribuent aussi à la valorisation du port comme espace de vie et de travail acceptable et responsable, ainsi qu'à une meilleure compréhension des citoyens à l'égard des activités qu'il accueille. Quant à la prise en compte au meilleur niveau, elle s'entend au sens où la mise en œuvre de certaines actions relève assurément de l'échelon local, tandis que d'autres, ressortent d'une coordination globale au sein d'instances internationales : une place portuaire –qui plus est, quand elle ne peut se targuer d'être un hub de premier plan– ne peut bien entendu, pas décréter seule, l'interdiction des émissions de SO₂ ou de NO_x, au risque d'abandonner ses trafics à des terminaux voisins moins regardants.

TRAITER LES POLLUTIONS POTENTIELLES À LA SOURCE

À l'inverse de la qualité de l'air, qui ne fait pas l'objet à ce jour, de mesures sur le port, la qualité des eaux de la rade est particulièrement surveillée.



AXE 2 | Un port renouvelé et durable

Orientation 5 | Limiter l'impact des activités sur les milieux

En effet, cette qualité des eaux dépend, d'autant plus de ce qui est déversé dans la rade, qu'il s'agit d'un site semi-fermé et qu'en dépit du mouvement important des marées, le renouvellement complet du volume d'eau, nécessite en moyenne, près de trois mois. La qualité des eaux de la rade fait l'objet depuis une vingtaine d'années, d'une politique de suivi et de nombreuses attentions. Cependant les résultats de la lutte contre les contaminations demeurent insuffisants, ce qui pénalise l'économie maritime et littorale.

Le périmètre portuaire recèle sa part de responsabilité, néanmoins les rejets hydrauliques en provenance du port sont de plusieurs natures, et ne sont pas tous directement imputables aux activités portuaires stricto sensu. Lorsqu'ils en sont directement issus, ils proviennent par exemple des effluents des navires (hydrocarbures, eaux de ballast), ou des travaux de réparation navale qui n'assurent pas toujours un traitement suffisant des eaux usées générées (résidus de carénage). Dans d'autres cas, ces rejets sont impactés de façon moins directe par le ruissellement des eaux pluviales, lesquelles lessivent les surfaces portuaires et chargent les eaux en résidus divers (poussières, traces d'hydrocarbures, etc.). Au-delà de leur impact sur la qualité des eaux de la rade, ces rejets d'eau, chargés en métaux lourds, PCB (Polychlorobiphényles), HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) ont engendré une pollution, qui a été stockée au fil des ans dans les sédiments.

Par ailleurs, en raison de sa situation au pied de la ville et de l'implantation à l'intérieur de son périmètre de la principale station d'épuration de la métropole, le port de Brest constitue un exutoire pour les eaux du bassin versant, produisant deux types de rejets. Ces rejets proviennent en premier lieu des eaux de pluie (ruissellement et exutoires), mais aussi du délestage occasionnel des surdébits de la station d'épuration, laquelle peut se trouver ponctuellement, dans l'incapacité de faire face aux forts débits de pluies orageuses, aggravées par la part importante du réseau unitaire subsistante au centre-ville.

GARANTIR LA PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'EAU

L'amélioration de la qualité des rejets hydrauliques est l'un des enjeux du schéma de référence portuaire. Elle dépend de plusieurs types d'actions. Satisfaire cet objectif nécessite d'abord la maîtrise du niveau de pollution des eaux de ruissellement. La mise en place de traitements préalables et/ou de solutions de raccordement à des systèmes d'assainissement lorsque ce n'est pas le cas, doit y pourvoir.

En outre, l'adoption de solutions visant à privilégier l'infiltration des eaux de pluie et leur traitement en surface permettra de réduire les débits des exutoires et déversoirs d'orages ; tandis que le programme de création de bassins-tampons en amont du territoire portuaire et de la station d'épuration, limitera la survenue de surdébits lors des épisodes pluvieux abondants.

Par ailleurs, l'amélioration continue du traitement des eaux issues des opérations de réparation navale avant rejet est à poursuivre. Cela passera par la réalisation de travaux sur les infrastructures dédiées, mais aussi par la mise en place de méthodes de travail permettant la récupération des eaux.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

L'amélioration de la qualité de l'air, relève elle aussi d'un faisceau d'actions, dont certaines outrepassent les prérogatives locales et dépendent du niveau global : aujourd'hui, la presque totalité des 94 000 navires de transport qui sillonnent les mers du globe, qui croisent au large du Finistère et le cas échéant, font escale à Brest, dégage d'importantes quantités de particules fines, d'oxyde d'azote et de dioxyde de soufre. Le principe de taxes portuaires adaptées au regard du niveau pollution généré par les navires constitue un outil régulièrement évoqué et revendiqué. Il exige pour être opérant, une mise en œuvre à l'échelle à minima d'une façade maritime, et plus certainement, au niveau d'un continent.



AXE 2 | Un port renouvelé et durable

Orientation 5 | Limiter l'impact des activités sur les milieux

Les zones de contrôle des émissions (ECA) constituent une première forme de réponse à la pollution atmosphérique engendrée par le transport maritime. Aujourd'hui au nombre de quatre, ces zones visent particulièrement le dioxyde de soufre, tandis qu'un second volet réglementaire portant sur les oxydes d'azote doit suivre. La Mer du Nord (comprenant la Manche) est l'une de ces quatre zones à l'intérieur desquelles la teneur maximale en soufre du fioul lourd est limitée à 0,1%, contre 3,5 % auparavant (les trois autres ECA sont la Baltique, les rivages de l'Amérique du Nord et la Mer des Caraïbes).

Toutefois la rade de Brest ne fait pas partie du périmètre de contrôle des émissions de la Mer du Nord, pas davantage que la Mer d'Iroise. Sur ce plan, une première évolution interviendra à partir de 2020, avec la mise en place de la réglementation OMI dite 2020 (Organisation maritime internationale), laquelle abaissera la teneur maximale en soufre autorisée, à 0,5 % à l'ensemble des mers du globe. Cette baisse du seuil entraînera donc à partir de cette échéance, l'emploi de carburant LSFO (Low Sulphur Fuel Oil), ainsi que de navires dotés de laveurs de fumées adaptés à la combustion du fioul lourd ordinaire. Beaucoup d'armateurs équipent aujourd'hui leurs flottes de ces scrubbers.

Passé ce stade, il faut s'attendre à moyen terme, au report vers d'autres carburants tels que le GNL maritime, lequel permet de supprimer les émissions de soufre et de particules fines, tout en réduisant de 80 % les émissions de Nox et de 20 % celles de CO₂. Incidemment, cette option qui concerne surtout les mises en chantier de nouveaux navires, implique pour le port de Brest d'être rapidement en capacité d'avitailer les navires en GNL.

Parallèlement, commence à se développer la solution de l'hydrogène qui à plus long terme, pourrait s'imposer pour la propulsion des navires. Celle-ci recourt au principe de la pile à combustible qui produit de l'énergie électrique à partir de l'hydrogène (lui-même obtenu à partir de l'eau). Cette alternative, déjà adoptée pour de petits navires de transport de passagers, pourrait concerner localement, la flotte de desserte insulaire mise en œuvre par la Région Bretagne.

Celle-ci comprend en effet 17 navires, dont ceux qui assurent les liaisons avec les îles de Molène et de Ouessant à partir de Brest. Une dizaine de ces bateaux est en effet à renouveler au cours des prochaines années.

Il convient toutefois de souligner que cette solution technique, souvent présentée comme étant propre, ne pourra éventuellement être réellement qualifiée comme telle, que lorsque l'énergie nécessaire pour comprimer et stocker l'hydrogène sera décarbonnée, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui, la compression de l'hydrogène étant réalisé en ayant recours... aux combustibles fossiles. À ce titre, une mutualisation de la recherche-développement dans ce domaine de l'hydrogène, avec la politique volontariste développée en faveur des ÉMR, est hautement souhaitable. Elle pourrait contribuer à corriger cette faille, et sinon complètement la solutionner, du moins concourir à faire sortir l'option « hydrogène » du stade expérimental. Brest peut légitimement jouer un rôle en la matière.

S'agissant encore du sujet de la pollution atmosphérique, il pose sur le port de Brest comme ailleurs, la question de l'électrification des quais, afin de permettre le raccordement au réseau des navires en escale et d'éviter qu'ils ne recourent à leurs moteurs auxiliaires alimentés en fioul lourd en guise de générateurs. À ce jour, la majorité des quais du port de Brest sont électrifiés, cependant seul le navire-câblé Pierre-de-Fermat se raccorde au réseau électrique depuis son poste du 6^{ème} ouest. Brest Port 2040 plaide pour que les navires en escale coupent leurs moteurs, sans toutefois négliger les freins au déploiement de cette disposition que sont le coût élevé de la fourniture d'électricité par l'exploitant du port, l'inadaptation technique du système de raccordement de nombreux navires et le caractère non obligatoire de cette solution. D'autre part, un autre frein, et non des moindres, concerne le manque de puissance électrique disponible sur le réseau. Ce constat impose de trouver des solutions permettant de développer l'autonomie électrique des navires. Pour ce faire, l'innovation dans le domaine de la production électrique sera encouragée.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



AXE 2 | Un port renouvelé et durable

Orientation 5 | Limiter l'impact des activités sur les milieux

À ce titre, pourrait être envisagé le recours à des unités de production mobiles fonctionnant au GNL, à l'hydrogène... Par ailleurs, sans toutefois attendre la levée complète de ces freins pour agir, l'activité croisières constitue d'ores et déjà, un champ potentiel d'avancée dans ce domaine. À Brest, le projet de création d'infrastructures dédiées à l'accueil des paquebots, à proximité immédiate du centre-ville, que ce soit en bordure du port de plaisance du château ou au troisième éperon (5^{ème} Ouest), en offre l'occasion. Tel est l'objectif intégré par Brest Port 2040.

La qualité atmosphérique portuaire ne dépend pas que des navires en escale, elle est aussi affaire de trafic routier. Le port de Brest reçoit des flux de marchandises, appelés à croître au cours des années à venir, mais il voit aussi transiter de nombreux véhicules en tant qu'entrée/sortie de ville, et suivant une proportion également croissante. Le report des marchandises de la route vers le ferroviaire, et celui des automobilistes vers des solutions de transport en commun, figurent tous deux au titre des orientations de Brest Port 2040, avec d'une part, la remise en service et le développement de la plateforme multimodale ; d'autre part, l'intensification du report modal des véhicules légers, via notamment la création d'un hub d'entrée de ville en tête de ligne du futur TSCP.

S'APPUYER SUR LES VERTUS DU VÉGÉTAL

Enfin, Brest Port 2040 intègre les vertus environnementales du végétal et s'inscrit ce faisant, en cohérence avec les orientations en faveur de l'armature verte urbaine qui prolonge à l'intérieur de l'enveloppe urbaine, la trame verte et bleue (TVB), en lui associant d'autres fonctions. Dans le périmètre portuaire, l'ancienne falaise côtière joue à ce titre un rôle clé [Cf. Orientation 3.5-Préserver l'interface de la falaise dans sa multifonctionnalité], tandis que le projet de création du « Boulevard de la mer », constitue une seconde orientation notable du nouveau schéma de référence portuaire. Celle-ci consiste en la plantation d'arbres d'alignement le long de l'axe principal est-ouest.

Puits de carbone, purificateurs d'air, climatiseurs naturels, supports de biodiversité... les multiples bienfaits environnementaux de l'arbre seront ici mobilisés, outre le fait que ces plantations prodigueront aux lieux et à la séquence d'entrée de ville, une qualité paysagère accrue. L'aménagement du Boulevard de la mer, offrira aussi une opportunité de traiter le sujet de la perméabilité du sol, en insérant certaines des surfaces d'infiltration réputées manquantes.

L'AFFAIRE DE TOUS

La réduction de l'impact environnemental des activités portuaires et celui de l'espace portuaire en général, est l'affaire de tous. Elle nécessite la mobilisation de tous les leviers d'action publics ; elle exige aussi l'engagement des acteurs privés. Les plans d'actions à destinataires et géométries variables sont à encourager. Leurs impacts positifs sur les milieux pourront être valorisés et contribueront à l'attractivité du port auprès du grand public comme des professionnels et investisseurs. Dans cette optique, la mise en œuvre de systèmes de management de l'environnement (SME) et le développement de démarches en relation avec la responsabilité sociétale des entreprises pourra outiller les différents acteurs portuaires et les encourager dans cette évolution des pratiques.



Holland America Line

Axe 3

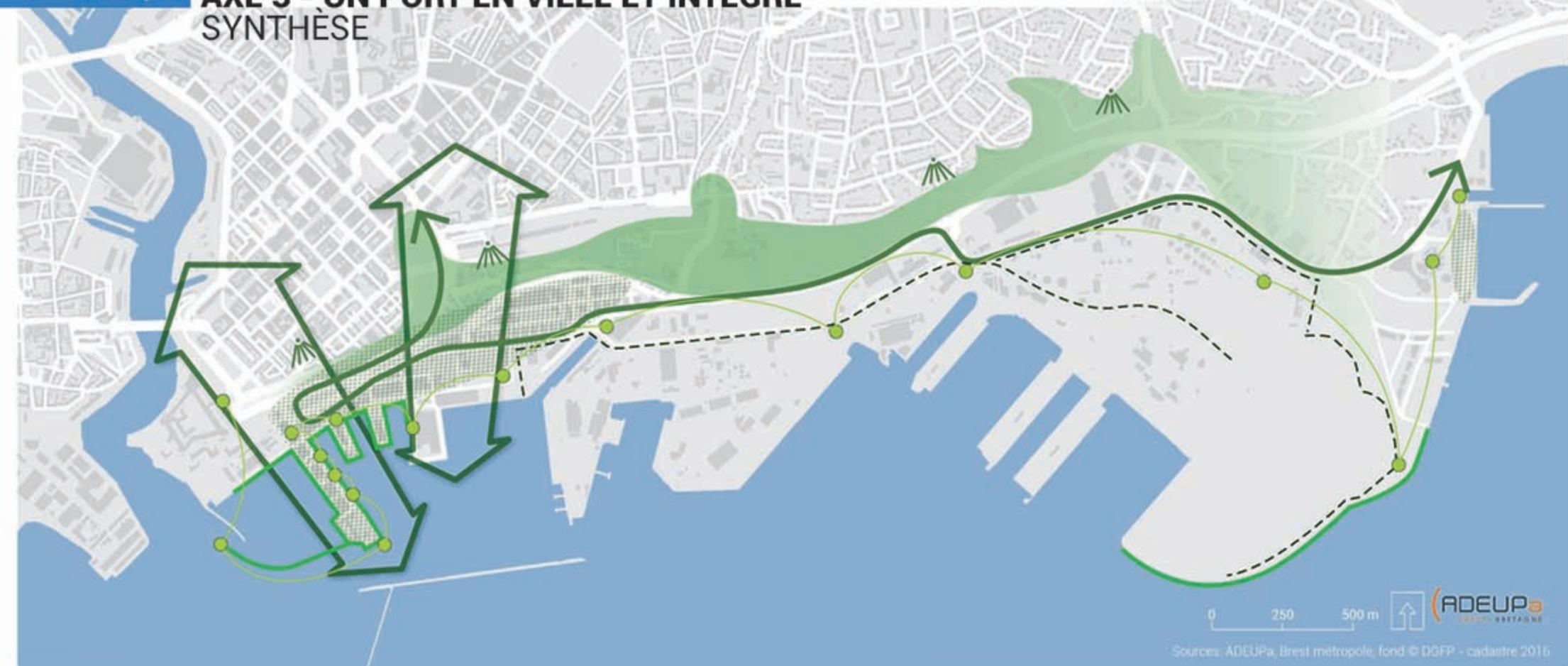
3.2- PROJETER | BREST PORT 2040. UN GUIDE POUR L'ACTION

Un port en ville et intégré

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST

AXE 3 - UN PORT EN VILLE ET INTÉGRÉ

SYNTHÈSE



Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port

Ouvrir le cœur de métropole à son front de mer en valorisant les activités portuaires; affirmer la singularité du quartier portuaire

Favoriser des usages diversifiés et un traitement adapté des espaces

Clarifier le statut et la vocation de l'espace public

Promouvoir et donner à voir l'activité du port

Partager la culture portuaire ; contribuer à la culture maritime

Offrir un authentique front de mer, accessible au public

Valoriser l'interface maritime et compenser l'inaccessibilité du public au rivage

Préserver la falaise naturelle dans sa multifonctionnalité

Confirmer les rôles de l'ancienne falaise côtière (transition entre la ville et le port, continuité écologique, promenade, belvédères)

« Au seuil de la cité qui l'encadre, Brest est un port en ville », tel est en substance le troisième axiome fondamental posé par Brest Port 2040. De fait, les installations portuaires, bien en vue au pied de la ville à laquelle elles donnent accès, se développent entre deux franges urbaines : celles du Moulin-Blanc et du Château. Il est ici question de cette particularité de la Cité du Ponant d'incorporer son port et des conditions indispensables à l'enrichissement durable et réciproque des relations ville-port.

UN PORT EN VILLE ET INTÉGRÉ

Le port de Brest a cette particularité de se développer au pied de la ville et encadré par elle, avec pour horizon commun, une magnifique rade, remarquable par la diversité des activités qui y coexistent dans l'espace comme dans le temps, et qui contribue à faire du port ce qu'il est. Quartier emblématique de la ville, le port entretient des relations privilégiées avec le centre-ville, et s'inscrira demain, davantage encore, comme une continuité maritime du cœur de métropole.

Cultiver l'enrichissement réciproque des relations entre la ville et le port : tel est ici le premier enjeu auquel s'attache Brest Port 2040 [Orientation 3.1]. Cet enrichissement concerne notamment les dessertes de l'un à l'autre, mais n'est bien entendu, pas réductible à la seule question des mobilités et à l'intensification des supports de transport collectif ou des modes actifs. Il concerne plus largement, les séquences urbaines qui articulent intelligiblement le port et la ville.

Il a trait aussi, au respect de ce qui fait la singularité du quartier portuaire et à la programmation fonctionnelle que celui-ci reçoit. Cette intégration du port à la ville a beaucoup progressé depuis les années quatre-vingt-dix. Pour autant, trois enjeux d'importance majeure demeurent. D'ordre matériel ou immatériel, Brest Port 2040 les traite de concert, au cœur de ce troisième axe :

En premier lieu, celui de l'espace public, avec la volonté d'en clarifier le statut et la vocation, en reconsidérant les usages qui en sont faits et leurs parts respectives [Orientation 3.2].

En second lieu, celui de la culture portuaire, avec l'ambition d'un partage accru de la culture portuaire et maritime, ou comment promouvoir et donner à voir l'activité du port dans sa pluralité [Orientation 3.3].

En troisième lieu, celui de l'accessibilité du public au rivage, avec le désir d'une meilleure valorisation de celui-ci, dans un contexte où l'accès autorisé au front de mer s'est globalement, considérablement restreint au cours des dernières décennies [Orientation 3.4].

Enfin, l'ancienne falaise côtière constitue également un élément primordial dans cette relation particulière qu'entretiennent à Brest le port et la ville. Brest Port 2040 la confirme en tant qu'interface paysagère précieuse entre la ville et le port, en soulignant les atouts et services notables qu'elle recèle et dispense : support de liaisons douces, promenades côtières en belvédère, corridor de continuité écologique, etc. Ce faisant, le schéma de référence portuaire réaffirme son statut d'écharpe naturelle immiscée au cœur de la forme urbaine, par ailleurs déjà identifié et esquissé au travers de l'Armature verte urbaine du PLU facteur 4 [Orientation 3.5].

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST

AXE 3 - UN PORT EN VILLE ET INTÉGRÉ



AXE 3 - ORIENTATION 3.1. CULTIVER L'ENRICHISSEMENT RÉCIPROQUE DES RELATIONS VILLE-PORT

Ouvrir le cœur de métropole à son front de mer en valorisant les activités portuaires; affirmer la singularité du quartier portuaire



- Affirmer les axes structurants du lien ville-port
 - Axe 1: Place de la Liberté / Gare / Port
 - Axe 2: Bas de Siam / Château / Jetée de l'Ouest et 1^{er} éperon



- Créer un transport en commun en site propre, relié à l'entrée de ville, avec fonction de report modal en tête de ligne (poursuivre la logique de système)



- Développer une offre de circulation verticale mécanique entre le centre-ville et le port (type ascenseurs urbains)



- Valoriser et compléter les parcours piétons et les dessertes cyclables (clarté et continuité des aménagements et du jalonnement)



- Améliorer la liaison multimodale entre les franges urbaines Ouest et Est du port et leurs entités plaisance (ports du Château et du Moulin-Blanc)
 - Option terrestre (navette bus)
 - Option maritime (navette côtière)



- Veiller à la qualité urbaine et architecturale en tous lieux et projets, en tenant compte du contexte spécifique de belvédère offert par la topographie



- Considérer et parfaire la ZAC du port de commerce au regard de sa capacité d'échanges entre ville et port



- Développer l'habitat avec discernement là où il est le plus pertinent

Orientation 1 | **Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port**

Ouvrir le cœur de métropole à son front de mer, en valorisant les activités portuaires et en affirmant la singularité du quartier portuaire ; rechercher en toutes circonstances l'enrichissement réciproque des relations ville-port.

Le port de commerce de Brest est une adjonction. Créé ex nihilo dans la seconde moitié du XIX^e siècle sur l'estran de la rade, au pied des fortifications et en contrebas de la ville, il ne procède pas d'une relation historique lointaine et étroite avec la ville, à la différence de la Penfeld, berceau originel de la Cité. Pour autant, il s'inscrit dans un rapport de proximité avec la ville, nonobstant les vestiges monumentaux et par nature peu perméables des fortifications et le dénivelé de l'ancienne falaise côtière. Ainsi, les premiers bassins portuaires font partie intégrante du cœur de métropole, auquel ils apportent une facette non négligeable : sa physionomie maritime civile, complémentaire au caractère procuré par la base navale et les activités de la Marine.

Brest Port 2040 traite ici de l'enjeu de cette relation entre port et ville dans toutes ses dimensions, c'est-à-dire pas uniquement sous l'angle des déplacements, ni même du point de vue strictement matériel. C'est de l'enjeu de l'enrichissement réciproque des deux entités qu'il est question, de ce que l'une peut apporter à l'autre et inversement.

Mieux ouvrir le cœur de métropole à son front de mer, tout en valorisant les activités portuaires et en affirmant la singularité du port : tel est en substance le programme que propose Brest Port 2040 dans cette première orientation de l'Axe 3.

AFFIRMER LES AXES STRUCTURANTS DU LIEN VILLE-PORT

Déjà posée en leur temps par le Schéma de référence portuaire de 1994 et la Charte de Place portuaire pour Brest, la question du Lien ville-port et de sa traduction autour d'un axe structurant, est doublement réaffirmée aujourd'hui.

Dans les années 1990, un premier axe s'imposait : celui reliant en une même séquence la place de la Liberté au troisième éperon, fédérant au passage la place de la gare SNCF. Cet axe structurant (complété par la liaison offerte par l'escalier du parc à chaînes, plus à l'Ouest) demeure parfaitement pertinent aujourd'hui et réclame sa pleine concrétisation. Entre-temps, avec le déplacement vers l'Ouest et autour de la Penfeld du centre de gravité du cœur de métropole (par la création du port de plaisance du Château, celle du quartier des Capucins ou encore, celle du téléphérique, etc.), un deuxième axe a émergé : celui réunissant sur la séquence Capucins/ jetée de l'Ouest, le bas de Siam au quai du Commandant Malbert et au premier éperon, en incluant au passage la place Général De Gaulle face au Château/ Musée de la Marine.

Dans les deux cas, Brest Port 2040 prône une action urbaine d'ensemble. Celle-ci interviendra simultanément sur : l'aménagement cohérent de l'espace public, l'organisation équilibrée des modes de déplacement et sur la programmation fonctionnelle, en particulier sur les éperons eux-mêmes, lesquels sont envisagés comme autant de « polarités » ou points d'attractions portuaires, pleinement participants de la réalité de ce Lien ville-port et de son dynamisme.

À cette fin, un ensemble de fonctions appropriées ont été identifiées, qu'elles soient existantes/ à valoriser ou inexistantes/ à créer. Considérées de concert à l'instar d'un groupe au sein duquel chacun joue son rôle, elles sont réparties et implantées sur chaque éperon : la nouvelle gare maritime, le Centre national des Phares et Balises (en lien avec le Musée d'Ouessant), le Port-Center, la Criée, le Pavillon Croisières pour l'accueil des paquebots, ou encore, un équipement de portée métropolitaine et à caractère symbolique qui prendra place aux côtés de la subdivision des Phares et Balises, à l'intérieur d'un ensemble immobilier hybride spécialement conçu, sur le site exceptionnel de la pointe de la jetée de l'Ouest, etc. [Cf. Orientation 3.3-Promouvoir et donner à voir l'activité du port, notamment l'encart « Pour aller plus loin : focus sur le principe d'un parcours d'interprétation portuaire », qui fournit une description succincte de ces différents lieux].

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04



Orientation 1 | **Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port**

INTÉGRER LE PORT À LA LOGIQUE DU SYSTÈME DE MOBILITÉ

Sur le port la question « desserte » est éminemment plurielle. Elle concerne bien entendu, le fret maritime, en partance de l'hinterland ou en provenance d'autres horizons. Mais le port de commerce est aussi une entité urbaine et une entrée de ville primordiale : la pénétrante Sud (route départementale 165) [iii.1] s'y connecte à la ville, y diffuse les flux entrants, venant notamment du Sud, et en reçoit les trafics sortants. Par conséquent, Brest Port 2040 se saisit à son niveau de la question du système de mobilité métropolitain, et prend en compte les multiples dimensions d'interface du port, à savoir : entre la terre et la mer, le continent et les îles, les rives de la rade (transrade), la périphérie et le centre-ville (porte d'entrée pour la ville), ainsi qu'entre plusieurs quartiers de la ville.

L'enjeu général dans lequel s'inscrit Brest Port 2040, est celui du fonctionnement des déplacements et de l'efficacité globale des mobilités dans une LOGIQUE DE SYSTÈME. Le schéma de référence s'attache donc à poursuivre et à consolider l'offre de mobilité suivant une approche combinée, en associant en bonne intelligence les modes de déplacement (transports en commun, mais aussi vélo, marche, etc.). La finalité recherchée est d'encourager le report modal afin d'alléger les flux automobiles à l'intérieur du cœur de métropole, où certaines rues absorbent jusqu'à 20.000 véhicules par jour.

Concernant le port, il s'agit en l'occurrence de mieux le connecter en tenant compte de son statut d'entrée de ville majeure. En ce sens, Brest Port 2040 corrobore une réflexion antérieure, elle-même ratifiée par le Plan-Guide Cœur de métropole. Elle se traduit par la création d'un transport en commun performant, réalisé en site propre et relié à l'entrée de ville, en amont du giratoire Herman Melville dit du gaz) [iii.2]. Sur ce site, la station de tête de ligne intègre un parking en ouvrage de grande capacité, et permet le report modal aux portes du centre-ville. *NOTA : cette fonction de report modal, nécessairement conçue à l'échelle métropolitaine, est bien entendu appelée à s'exercer également en amont du territoire portuaire (Kerscao, Plougastel-Daoulas, etc.), par conséquent hors des limites du périmètre qui nous intéresse ici.*

En outre, la question de la liaison entre les deux franges urbaines du port (et leurs ports de plaisance respectifs du Château et du Moulin-Blanc) doit également être traitée. Ces franges sont aujourd'hui essentiellement reliées au moyen de la voie express (pénétrante Sud) et, dans une moindre mesure, via les rues de Kiel [iii.3] et Montjaret de Kerjegu. Brest Port 2040 s'attache donc à l'amélioration des liaisons multimodales (motorisées mais aussi cyclables et pédestres) entre ces deux quartiers. L'enjeu ici est celui de la porosité de l'espace portuaire dans le contexte d'inclusion urbaine qui caractérise le port de Brest ; plus spécifiquement, c'est aussi celui du fonctionnement d'ensemble de la plaisance et des différentes activités qui se rattachent à ses deux « pôles ». Le schéma de référence portuaire prévoit à cet effet la mise en place d'une navette terrestre entre le Moulin-Blanc et la station de tête de ligne du transport en commun en site propre (Herman Melville) mentionnée ci-dessus.

NOTA : D'autre part, et toujours dans une logique multimodale, le principe d'une liaison maritime entre les entités du Moulin-Blanc et du Château trouverait parfaitement sa pertinence au travers de la concrétisation du projet de navette côtière de desserte du rivage métropolitain, tel qu'elle a pu être envisagée par le passé. Cette ligne côtière qui relierait par exemple Plougastel-Daoulas et le Relecq-Kerhuon à Sainte-Anne du Portzic / Technopôle, comporterait deux haltes aux ports du Moulin-Blanc et du Château, avec correspondances intermodales.

CONCEVOIR LES DÉPLACEMENTS VERTICAUX À L'INTÉRIEUR D'UNE PENSÉE DU LIEN VILLE-PORT

Encourager les relations entre le port et la ville, c'est aussi tenir compte de l'important dénivelé qui les sépare : celui de l'ancienne falaise côtière [iii.4], pour partie fortifiée à l'Ouest, au droit des premiers bassins (bastions du cours Dajot). Ici encore, l'enjeu est celui de la mobilité multimodale, en particulier, celui du développement de la marche et des modes de déplacement doux. En l'occurrence, il s'agit de faciliter pour les piétons les parcours entre la ville et le port. Le propos est notamment, d'améliorer la liaison entre les gares SNCF et maritime.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04



Orientation 1 | **Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port**

Pour ce faire, Brest Port 2040 prône le développement de circulations verticales mécaniques entre le centre-ville et le port. Ce dispositif concerne en premier lieu, les axes structurants du Lien ville-port :

- l'Axe 1 : Liberté > place de la Gare > troisième éperon, avec un ascenseur urbain localisé à l'Ouest de la Carène [ill.1] ;

- l'Axe 2 : Bas de Siam > Château-Musée de la Marine > jetée de l'Ouest, avec une liaison établie à partir du jardin Louis Hémon [ill.2] ;

Il concerne également la gare SNCF, qui pourrait bénéficier d'une liaison directe, depuis son parvis [ill.3] avec le cœur de la ZAC du port de commerce.

Au-delà des deux projets d'ascenseurs urbains à l'étude, Brest Port 2040 privilégie de manière générale, l'idée de parcours continus de transition entre le haut et le bas, intégrant l'enjeu de dispositifs de circulation verticale, lesquels peuvent prendre diverses formes techniques. Il s'agit en effet d'abord, de concevoir les déplacements verticaux à l'intérieur d'une pensée du Lien ville-port (et pas seulement de chercher à assister les transferts entre ville-haute et ville-basse, en recourant à une « solution » technique). Autrement dit, les modalités techniques de ce système de circulation verticale entre ville et port n'excluent pas d'autres dispositifs que l'ascenseur urbain classique. D'autres systèmes sont envisageables et conviendront aux différentes implantations potentielles : escalators, ascenseurs multi-cabines, funiculaire, etc.

Le propos est ici de raisonner fondamentalement en termes de relation entre la ville et le port, suivant un principe de SÉQUENCES URBAINES et de continuité spatiale, afin d'en déduire les modalités techniques et architecturales les plus appropriées à chaque contexte : autrement dit, une autre façon de cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port.

De la même façon, il s'agit au regard de l'enjeu d'encouragement à la pratique des modes de déplacement doux (vélo, marche), d'intervenir sur les parcours existants : plusieurs itinéraires s'offrent aux piétons entre la ville et le port, assortis de divers escaliers (rampes Messiliau, rue Porstrein-Lapierre [ill.4], rampe du Merle-Blanc).

Ils sont cependant méconnus et parfois peu lisibles. Le but est d'améliorer ces liaisons existantes, de les valoriser et de les enrichir, de même plus généralement, que de compléter les dessertes cyclables.

Brest Port 2040 s'attache à traiter en cohérence ces cheminements et escaliers disponibles, afin d'en faciliter la connaissance publique et d'en favoriser l'emploi. Les aménagements qu'ils nécessitent seront réalisés suivant un impératif de clarté et de continuité à la fois spatiale et des éléments de jalonnement. En d'autres termes, ils concerneront tout autant : la configuration des cheminements (choix et agencement des matériaux de revêtement de sol), la sélection du mobilier urbain d'accompagnement (éclairage public et équipements divers) ainsi que la signalétique (supports et charte graphique), qui dans tous les cas, éviteront l'écueil contre-productif de la profusion.

PROMOUVOIR LA QUALITÉ URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE PORTUAIRES

Brest Port 2040 fait de l'enjeu de la qualité urbaine, architecturale et paysagère portuaires, un leitmotiv, que justifie au-delà du postulat de bon sens, un faisceau de spécificités portuaires, que reconnaît au niveau qui est le sien l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine de Brest (AVAP).

Le port de Brest présente d'abord la caractéristique d'être doublement « bien en vue » : premièrement, du fait de la topographie côtière : implanté en contrebas de la ville qui le surplombe de quelques dizaines de mètres, ses infrastructures et divers ensembles immobiliers s'affichent amplement aux regards ; deuxièmement, du fait de la géographie de son site de rade : le port est exposé aux rives et reliefs de cette grande baie fermée, focalisée sur la ville et les installations déployées sur son rivage.

En outre, le port est aussi l'une des principales entrées de ville, maritime bien sûr, mais surtout routière, laquelle livre de Brest une première « image » dont on sait qu'elle est souvent marquante sinon décisive.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04



Orientation 1 | **Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port**

Enfin, le port est aujourd'hui, à la fois un « outil » et un « quartier », où se mêlent aux nombreuses fonctions portuaires, d'authentiques attributs urbains. Voilà pourquoi s'y pose –peut-être plus encore qu'ailleurs–, cet enjeu de la qualité urbaine, architecturale et paysagère, et qu'il convient de la rechercher en tous lieux et projets.

QUE SIGNIFIE BIEN AMÉNAGER LE PORT ?

L'Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine de Brest (AVAP) définit les conditions pour transformer, réhabiliter ou construire, dans le respect de trois principes fondamentaux. Premièrement : entretenir, restaurer ou faire évoluer le patrimoine avec un souci d'authenticité historique ; deuxièmement : intégrer des règles de « bon voisinage » entre les constructions, pour une insertion urbaine harmonieuse ; troisièmement : permettre une architecture contemporaine de qualité, en harmonie avec son environnement. Son périmètre couvre partiellement le port, à savoir : le secteur des premiers bassins. Sur ce secteur, l'AVAP vise un double objectif : d'une part, organiser la mutabilité du bâti pour accompagner les nécessaires évolutions des activités économiques, dans le respect des qualités des lieux ; d'autre part, adapter les règles architecturales aux spécificités du site (vues, relief...) et à la dynamique économique du port : diversité des usages, formes, volumétries, etc.

On le comprend, bien aménager le port c'est reconnaître la singularité portuaire, que ce soit lors des opérations de renouvellement urbain comme de développement ; c'est prendre en compte l'essence éminemment narrative des espaces qu'il offre, leur mémoire et les usages qui en sont faits ; c'est se préoccuper lors de la conception des aménagements, autant de l'intégrité de l'esprit du lieu, que de l'intégration d'un esprit du temps ; en bref, c'est ambitionner aujourd'hui, la production du patrimoine dont seront soucieuses les générations de demain. L'objet n'est pas ici de multiplier les postures héroïques et les « gestes architecturaux », mais bien de travailler sur l'architecture portuaire ordinaire, en veillant à ce qu'elle puisse être à la fois contextuelle, hospitalière, et plus soucieuse d'altérité que de « buzz ».

Plus spécifiquement, cette attention au contexte se traduira par une prise en compte accrue de la configuration en belvédère [ill.1] offerte par la topographie brestoise, en tirant mieux parti des cinquièmes façades que sont de fait, les toitures exposées aux vues surplombantes. Certains édifices portuaires, parmi les plus récents, ont commencé de bénéficier de couvertures végétalisées [ill.2], suivant des modalités encore relativement modestes (mise en œuvre de toitures végétalisées de type extensives, simplement plantées de sédums). Cette solution, qui lorsqu'elle est développée dans des conditions plus abouties (toitures végétalisées intensives), présente des vertus en matière de tamponnement des eaux pluviales et de régulation thermique du bâti, sera donc amplifiée. Elle composera de fait, un authentique paysage de « jardin suspendu ».

Enfin, Brest Port 2040 appréhende également le paysage portuaire dans sa dimension nocturne, tant il est vrai qu'à la nuit tombée, les éclairages portuaires et industriels [ill.3], fortement exposés du fait de la géographie particulière du site, composent de Brest un autre visage, caractéristique de son identité au même titre que sa physionomie diurne. Ce visage à la fois rutilant et dissonant, produit par l'empilement hasardeux de circonstances et de besoins d'éclairage particuliers, gagnera à bénéficier d'une réflexion d'ensemble. Par conséquent, l'élaboration d'un « Plan lumière portuaire » apportera les corrections, rééquilibres nécessaires et permettra surtout, la pleine expression de ce puissant potentiel scénographique que recèle le front portuaire brestois.

PARACHEVER LA ZAC DU PORT DE COMMERCE

Se pose également avec cette première orientation, et ainsi que le fait le Plan-Guide Cœur de métropole au travers de sa séquence Ville/ Gare / Port, la question du parachèvement de la ZAC du Port de commerce et particulièrement, de la « zone PME-PMI » [ill.4] telle qu'elle fut qualifiée à l'origine, le long de la rue de l'Elorn, entre le rond-point Sergent Pepper et la place des formes.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 | 02
03 | 04



Orientation 1 | **Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port**

Le principe de discernement programmatique, promu pour ce secteur par le schéma de référence portuaire de 1994, au profit préférentiel d'activités en relation avec le domaine maritime n'a pas été respecté. Et la zone PME-PMI a finalement connu une trajectoire à dominante urbaine, ainsi qu'en témoignent les services qu'elle accueille aujourd'hui : agence de Pôle Emploi, Conseil de prud'hommes, Tribunaux d'instance et de commerce, mutuelles d'assurances, cabinets de gestion de biens, agences d'interim, sociétés de communication, et autres professions libérales.

Il s'agit donc aujourd'hui, de considérer et de parfaire cette ZAC –en particulier sa zone centrale–, à l'aune d'une part, de cette trajectoire plutôt urbaine qu'elle a finalement connue ; au regard d'autre part, de la capacité d'échanges entre port et ville qu'elle détient, ne serait-ce que par sa position frontalière entre l'un et l'autre.

Brest Port 2040 entreprend ici une action de deux ordres : programmatique d'une part ; traitant de l'espace public d'autre part.

En ce qui concerne la programmation : les futures implantations tiendront davantage compte du contexte portuaire et de ses besoins spécifiques, sans toutefois prétendre à une programmation strictement orientée dans ce domaine, qui n'aurait guère de sens compte tenu de l'état des lieux évoqué ci-avant. C'est notamment le cas pour la frange inaboutie et les assiettes foncières non encore traitées des îlots au contact avec la rue Amiral Troude [ill.1], où les velléités d'implantations résidentielles sur le port apparaissent les plus pertinentes [Cf. ci-après : Développer l'habitat avec discernement].

En ce qui concerne l'espace public, Brest Port 2040 s'attache à corriger l'ambiance générale, en intervenant à deux niveaux :

En premier lieu, en tempérant la sévérité résultant de la juxtaposition d'immeubles tertiaires sériels et de nappes de parkings [ill.2]. La plantation d'arbres y contribuera, de même qu'est posée la question de la création d'un square public généreusement arboré en cœur de zone.

Ces arbres, qui concourront utilement à réduire dans ce secteur le phénomène d'îlots de chaleur urbains d'ores et déjà identifié font partie d'une action plus globale de plantation à vertus environnementale et climatique.

En second lieu, en maîtrisant le stationnement. Un rééquilibrage des usages est à programmer : il s'agit de satisfaire les besoins en desserte générés par les activités implantées sur ce secteur, sans pour autant destiner l'ensemble de l'espace public au stationnement [Cf. Orientation 3.2-Favoriser des usages diversifiés et un traitement adapté des espaces].

DÉVELOPPER L'HABITAT AVEC DISCERNEMENT

L'examen des évolutions intervenues sur le port depuis le schéma de 1994, tous domaines considérés (économique, démographique, urbain, etc.) convie à une appréciation prudente des velléités de développement résidentiel sur ce secteur. En effet, bien qu'il ait connu une mutation significative au cours des dernières décennies, le port demeure principalement un « espace de travail » et ne peut être qualifié, en l'absence d'équipements de proximité (écoles, services, commerces, etc.) de « quartier » au sens premier du terme. De surcroît, cette évolution du fonctionnement portuaire depuis une trentaine d'années, s'est également traduite en matière de population. En cinquante ans, le nombre d'habitants du port a été divisé par quatre : le territoire portuaire comptabilise aujourd'hui environ 500 habitants, majoritairement représentés par des ménages d'une seule personne. Tandis que parallèlement, le périmètre des premiers bassins a vu se développer et se consolider au cours de la même période, sa vocation de loisirs et sa composante festive, avec l'implantation de nombreux bars, restaurants et l'accueil des Fêtes maritimes, des Jeudis du Port, ainsi que nombre de manifestations et festivals réguliers ou occasionnels. Au final, la population portuaire résidente a continué de baisser, tandis que la population circonstancielle s'est considérablement accrue. Ainsi, ce sont 107.000 personnes qui ont fréquenté les Jeudis du Port en 2018, tandis que les Fêtes maritimes accueillaient 712.000 personnes en 2016.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 | 02
03 | 04



Orientation 1 | **Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port**

Ces évolutions quantitatives et d'usages s'accompagnent d'un autre changement d'ampleur modeste mais symbolique : l'implantation de logements de standing. Certains ont été réalisés ou sont envisagés sur la jetée de l'Ouest à la faveur d'enclaves foncières privées à l'intérieur du domaine public maritime (la Vigie [ill.3] et l'îlot dit « du Tex Mex » [ill.4]) ; d'autres bénéficient d'un permis de construire, notamment sur l'îlot Bassam-Colonies, à proximité du quai Armand Considère et de la future aire de petite réparation navale. Bien qu'exceptionnelle et très localisée cette évolution, témoigne de l'attrait qu'exercent le front de mer et la « vue mer », denrée rare à Brest où le front de rade est souvent strictement réservé au portuaire qu'il soit civil ou militaire.

L'enjeu ici est celui de la viabilité de l'espace du port à exercer les fonctions portuaires qui sont les siennes, sans qu'elles ne soient contrariées par des conflits d'usages.

Il s'agit par conséquent de permettre aux opérateurs immobiliers de mener à bien leurs projets résidentiels et/ou tertiaires, sans que ceux-ci ne fragilisent ou remettent en cause la vocation portuaire [Cf. Orientation 1.4-Garantir le portuaire en tant que vocation prioritaire].

Brest Port 2040 s'attache donc à l'intérieur de son périmètre, au développement de l'habitat avec discernement, là où il est le plus pertinent, c'est-à-dire au plus près des fonctions et services urbains utiles à l'habitant, et où la fonction résidentielle n'est pas susceptible d'entraver le fonctionnement portuaire.

Pour ce faire, les îlots de la lisière nord de la ZAC du Port de commerce, (autrement dit, en bordure sud de la rue Amiral Troude), encore en attente de renouvellement urbain, seront privilégiés. À proximité du centre-ville, ils sont les plus appropriés à la destination résidentielle. Ils intègrent en outre, déjà quelques immeubles d'habitation [ill.1], occupés ou à l'état de vestiges.

Placés à l'écart de l'activité portuaire proprement dite, ces îlots bénéficieront de la falaise naturelle qui leur fait face, laquelle est appelée à être valorisée dans sa dimension paysagère, notamment avec le projet de jardin de Poullic al Lor [ill.2]. C'est le cas en particulier de l'îlot Madagascar [ill.3], qui fait déjà l'objet d'un projet d'immeuble d'appartements.

Brest Port 2040 entend ici traiter la frange de ces îlots en tirant tout le parti du vis-à-vis paysager que peut offrir la falaise sur l'autre rive de la rue. Il s'agit de cultiver la richesse que possède potentiellement cette séquence : celle d'un dialogue, déployé le long de l'ample courbe formée par la rue Amiral Troude, entre un ensemble immobilier cohérent d'un côté, et le jardin de la falaise de l'autre ; entre le bâti et le végétal [ill.4].

Enfin, cette nécessité de discernement s'exerce également au regard précisément de l'ancienne falaise côtière, dont le rôle précieux d'interface naturelle et de continuité écologique doit être préservé. L'écharpe verte qu'elle constitue, immiscée à l'intérieur de la forme urbaine, n'a pas vocation à être artificialisée, encore moins compte tenu du contexte, au moyen souvent inéluctable, d'acrobaties structurelles et de défrichements radicaux [Cf. Orientation 3.5-Préserver l'interface de la falaise dans sa multifonctionnalité].



AXE 3 - ORIENTATION 3.2. FAVORISER DES USAGES DIVERSIFIÉS ET UN TRAITEMENT ADAPTÉ DES ESPACES

Clarifier le statut et la vocation de l'espace public

-  Limiter dans l'emprise administrative portuaire le stationnement automobile aux seuls usagers du port
-  Rééquilibrer le partage de l'espace public (développement des mobilités actives et multiplicité des usages); réduire l'espace dédié à l'automobile individuelle
-  Traiter spécifiquement l'espace public au regard des usages portuaires ou non qui en sont faits (caractère naturel, portuaire ou urbain)
-  Assurer une continuité de l'espace public entre quais de la Douane et Eric Tabarly (premiers bassins et port du Château)
-  Valoriser certains sites à forts enjeux urbains à la hauteur de leur potentiel (liste non exhaustive)

- | | |
|--|--|
| 1-Pointe du quai Malbert | 6-Rue Amiral Troude |
| 2-Îlot dit du Tex-Mex | 7-Jardin de la falaise de Poullic-al-Ior |
| 3-Parc-à-chânes-Bastions | 8-Coeur de ZAC |
| 4-Quai de la Douane | 9-Site de l'ancienne usine à gaz |
| 5-Îlot Bassau-Colonies (lien ville-port) | 10-Abords d'Océanopolis |

Orientation 2 | **Favoriser des usages diversifiés et un traitement adapté des espaces**

Clarifier le statut et la vocation de l'espace public par une programmation et un traitement adaptés des espaces ; y favoriser des usages diversifiés.

Fondamentalement, un port a besoin de surface pour assurer son bon fonctionnement : quais, terre-pleins, plateformes, dessertes, etc. Mais au-delà des espaces à vocation directement portuaire, le territoire du port rassemble des secteurs aux statuts très différents : à l'intérieur du domaine public maritime ou en dehors ; strictement affectés à un usage ou plutôt polyvalents, etc. Cette diversité spatiale est aujourd'hui renforcée par le fait que le territoire portuaire accueille aussi un « quartier » où s'exercent des activités urbaines ordinaires et où se tiennent de multiples manifestations festives. En outre, c'est également, l'un des lieux principaux par lesquels on accède ou on sort de la ville : un passage qu'empruntent chaque jour des dizaines de milliers de véhicules. Il est ici spécifiquement question de l'espace public. Celui qui à l'Ouest, accompagne les premiers bassins, et s'inscrit notamment à l'intérieur du périmètre de la ZAC du Port de commerce. Mais aussi, de l'espace public qui permet la jonction avec la frange urbaine orientale du Moulin-Blanc et notamment, le pôle d'attraction qu'est Océanopolis. Rééquilibrage des surfaces entre modes de déplacement, adéquation des aménagements aux usages, valorisation des potentialités urbaines, sont ici les trois enjeux. Le premier d'entre eux est celui d'un meilleur partage de l'espace public, pour l'heure très favorable à l'automobile et à son stationnement. Le second enjeu est celui du traitement adapté des espaces, en fonction des usages auxquels ils sont prioritairement destinés, qu'ils soient portuaires ou non. Le troisième enjeu pose la question de la valorisation de plusieurs sites qui disposent d'un fort potentiel en termes d'apport qualitatif pour le port, et qualifiés en ce sens de stratégiques.

Clarifier le statut et la vocation de l'espace public : tel est en substance l'objectif traité ici par Brest Port 2040, au travers de cette deuxième orientation de l'Axe 3.

RECONSIDÉRER L'ESPACE PUBLIC

Un premier constat s'impose encore aujourd'hui : l'espace public portuaire est très permissif à l'automobile et à son stationnement. C'est particulièrement le cas pour le secteur des bassins historiques. Des usages en parking sauvage s'y sont progressivement installés au fil du temps, renforcés au cours des décennies 1980-1990 par la multiplication des friches et délaissés portuaires. Pour partie civilisés dans leurs aménagements (parc à chaînes et ses abords), ces usages sauvages se sont pérennisés, confirmant la destination de fait de ces espaces peu à peu colonisés par la voiture. Pour autant, cette occupation hégémonique de l'espace public par l'automobile réclame d'être reconsidérée, en particulier sur les bords à quais mais pas uniquement, ainsi qu'en témoigne par exemple, la zone PME-PMI, au cœur de la ZAC du Port de Commerce. C'est l'une des tâches auxquelles s'attèle Brest Port 2040, également soucieux d'améliorer le fonctionnement portuaire que d'accroître l'agrément de ses espaces publics, en particulier aux abords des bassins historiques.

Les enjeux sont ici de deux ordres. Premièrement : reconsidérer l'espace public renvoie à la mise en valeur de lieux, d'espaces et d'édifices, souvent disqualifiés et peu lisibles parce qu'encombrés et saturés de véhicules, mais aussi surchargés par de nombreux « accessoires » (édicules, panneaux et mobilier urbain en tout genre, etc.). Deuxièmement : ces enjeux s'articulent autour de la multiplicité des usages qu'accueille -ou qu'est susceptible d'accueillir-, l'espace public. Ces usages ont trait d'une part, à l'insertion dans de meilleures conditions, d'autres formes de mobilité que l'automobile (piétons, cyclistes, transport en commun). Ils concernent d'autre part, l'accueil de festivités diverses, c'est à dire, le port en tant que support d'animations (Fêtes maritimes, Jueidis du Port, cirques, etc.), sans oublier l'offre de bars et restaurants qui s'est développée et qui interagit avec l'espace public). Autrement dit, l'ensemble d'actions, vecteurs d'intégration urbaine du port, basées sur le principe que l'incorporation bien comprise du port et de la Cité se réalise aussi par les usages, l'animation et l'évènementiel ; et pas nécessairement par l'implantation de fonctions « lourdes ».

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04



Orientation 2 | **Favoriser des usages diversifiés et un traitement adapté des espaces**

L'ambition fondamentale ici visée, est celle d'un partage rééquilibré de l'espace public -y compris sur les quais et jetées [ill.1]- pour parvenir à une allocation équitable des surfaces entre usages : terre-pleins dédiés aux activités portuaires, place ou esplanade à destination polyvalente, chaussées affectées à différents modes de déplacement complémentaires, aires de stationnement, promenade, terrasses des bars et restaurants en prise directe avec le rivage, etc.

Afin de satisfaire cette ambition, Brest Port 2040 s'inscrit en cohérence avec le développement et l'affirmation multimodale du système de mobilité métropolitain tel qu'il est engagé et aujourd'hui développé : Articulant l'ensemble des modes de déplacement, y compris doux, autour d'un réseau de transports en commun performant, ce système permet progressivement, la diminution de la surface globale accordée à l'automobile au profit des autres vecteurs de déplacement et d'un espace public requalifié.

En outre, Brest Port 2040 pose la nécessité d'une réflexion d'ensemble pour répondre à l'évolution souhaitable de certaines voies, que caractérise à l'heure actuelle une forme d'indécision quant à leurs statut et configuration. Cette réflexion considèrera l'intégralité des profils en travers disponibles, autrement dit, elle s'intéressera dans une vision d'aménagement globale à l'ensemble de l'espace utilisable entre limites foncières (de « façade à façade »). C'est le cas particulièrement de la rue de l'Elorn et de la voie portuaire qui la double [ill.2], dont le remaniement est en l'espèce, encouragé par la mise en place du transport en commun en site propre, jusqu'à l'entrée de ville. Plus généralement, cela concerne également l'aménagement des voies portuaires de Kiel [ill.3] et du Tritschler [ill.4], lesquelles permettent la liaison urbaine Est-Ouest et assurent, le cas échéant, une fonction de délestage de la RD165. À cette fin, les aménagements fonctionnels et qualitatifs dont ont commencé de bénéficier les voies Monjaret-de-Kerjegu et Alain Colas seront poursuivis et prolongés. Plus globalement, la plantation d'arbres d'alignement sur l'axe structurant d'entrée de ville et de communication Est-Ouest, contribuera également à cette évolution qualitative de l'espace public suivant une vision d'ensemble.

Par ailleurs, au-delà du bénéfice de l'agrément supplémentaire que procure cette implantation d'arbres d'accompagnement de la voirie, celle-ci a fondamentalement pour objet de tirer parti des services de régulation climatique et de soutien à la biodiversité qu'apporte le couvert végétal [Cf. Orientation 2.5-Limiter l'impact des activités portuaires sur les milieux]).

Enfin, Brest Port 2040 souligne la nécessité de traiter l'espace public conformément d'une part, aux usages pour lesquels ils sont préférentiellement faits ; dans le respect d'autre part, de l'esprit des lieux. Le choix des matériaux et des aménagements doit être réalisé en adéquation avec la destination, l'identité des lieux, et une vision d'ensemble soucieuse de consonance. Les espaces sur lesquels s'exercent les activités portuaires (manutention, entreposage temporaire, travail à quai, etc.) requièrent avant tout, robustesse et simplicité. C'est également ce qu'exigent les espaces polyvalents permettant l'accueil des diverses manifestations festives, qui trouvent pour cette raison même, un terrain d'élection privilégié sur le port. Ces derniers s'inscrivent donc dans une relation d'équivalence/concordance avec les précédents ; tandis que certains espaces publics à destination davantage urbaine bénéficieront le cas échéant, d'une sophistication supplémentaire, néanmoins conforme à l'objectif de cohérence portuaire globale.

RÉGLEMENTER LE STATIONNEMENT

La question du stationnement est à l'image du territoire portuaire : diverse. Trois cas de figure sont à distinguer :

D'une part, la zone portuaire fermée qui bénéficie de parkings dédiés, principalement implantés aux différentes entrées de l'enceinte en accès restreint (boulevard Isidore Marfille, aux abords de la forme de radoub n°1 et du sixième bassin ; rue de Saponé pour la plateforme multimodale et rue Edouard Person pour la réparation navale) ;

D'autre part, la zone d'activités orientale, en bordure des rues Montjaret de Kerjegu et Alain Colas, qui disposent de parkings privés, aménagés sur chaque assiette foncière.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



Orientation 2 | **Favoriser des usages diversifiés et un traitement adapté des espaces**

Enfin, un troisième cas de figure intéresse la partie occidentale du port (premiers bassins et zone PME-PMI), où le stationnement s'effectue sur l'espace public, suivant un fonctionnement de type urbain, non réglementé. C'est ici essentiellement, que se pose la problématique du stationnement, donnant lieu notamment, à de récurrentes propositions de parkings en ouvrages jusqu'alors sans suite. De fait, le stationnement des véhicules individuels est générateur de conflits d'usages avec les activités portuaires des premiers bassins [III.1], tandis que la saturation de l'espace public par l'automobile au cœur de la zone PME-PMI [III.2], entraîne des velléités de privatisation de places de stationnement au bénéfice exclusif de certaines fonctions.

Le premier enjeu ici est celui de l'exercice normal des activités portuaires ; le second est celui de l'affectation de l'espace public. Dans les deux cas, il s'agit de sortir de l'accaparement de l'espace public au profit du stationnement, y compris sur les bords à quais et éperons. Par conséquent, dans l'emprise administrative portuaire, le stationnement automobile est limité aux seuls usagers du port.

Il s'agit également, ainsi que le prévoit le Plan de déplacements urbains de Brest métropole (PDU), d'abandonner l'examen de la question du stationnement de manière isolée et cloisonnée. Celle-ci doit être traitée globalement, en tant que composante du système de mobilité, en intégrant à la fois, l'ensemble des alternatives à la desserte automobile, et le principe de mutualisation dans l'espace et dans le temps, des capacités de stationnement disponibles (y compris, le cas échéant, à l'intérieur de parkings en ouvrage à créer). Enfin, s'agissant de cette dernière éventualité déjà envisagée par le passé, de création de parkings en ouvrage, l'option de la falaise [III.3] (qui comme on le sait est déjà généreusement percée de tunnels et cavités), pourrait être mise à profit pour y loger une quantité significative de places de stationnement, notamment celles dont les espaces portuaires cherchent à s'alléger. Outre sa discrétion, cette option présenterait l'avantage de ne pas consommer le foncier portuaire, chèrement acquis en le conquérant sur la rade.

AUGMENTER LA QUALITÉ DE VILLE PAR SES SITES-CLÉS

L'environnement des bassins historiques du port a beaucoup évolué au cours des deux dernières décennies, dans le contexte du renouvellement portuaire [III.4], consécutif au déplacement ou à la substitution des activités. Cette évolution a notamment eu lieu sous l'égide de la ZAC du Port de commerce. À ce jour, ce renouvellement n'est pas complètement accompli. Ainsi, le port comporte aujourd'hui encore, de nombreuses situations en suspens qui constituent autant de potentialités, et parmi elles, plusieurs sites à enjeux, qui chacun à leur façon peuvent significativement contribuer à améliorer qualitativement la Cité du Ponant.

Il est entendu ici par « qualité de ville », la notion hybride, à la fois objective et subjective (mais qui procède de bien d'autres choses que de la seule discussion du « beau » ou du « laid »), par laquelle est collectivement reconnu à un site, un maximum d'urbanité. En d'autres termes et au-delà de critères objectifs (d'ordre fonctionnel, économique, ou technique...), Brest Port 2040 s'intéresse ici à la faculté d'un lieu à émouvoir, à interagir avec la sensibilité de ceux qui le fréquentent ou y vivent ; à sa capacité à signifier.

Par l'essence éminemment narrative de ses espaces et l'imaginaire qu'il porte, le port participe bien entendu de cette qualité de ville. Celle-ci relève en l'occurrence du traitement de ces différents sites stratégiques (qu'il soit programmatique, urbain, architectural ou paysager). L'objectif de Brest Port 2040 est de tirer parti, dans le respect de la condition portuaire, des ressources qu'offrent ces diverses situations, en termes d'apport qualitatif pour le port et de bonification urbaine.

Ce sont d'interventions diffuses qu'il s'agit, menées à l'intérieur d'une vision d'ensemble, commandée par un esprit de mise en valeur, comme autant d'actions ponctuelles, distillant localement une amélioration de portée globale.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04



AXE 3 | Un port en ville et intégré

Orientation 2 | Favoriser des usages diversifiés et un traitement adapté des espaces

Ainsi qu'il est utile et d'usage, certaines de ces potentialités urbaines feront l'objet de consultations dédiées, à l'adresse d'équipes pluridisciplinaires de programmation et de maîtrise d'œuvre, complétées le cas échéant d'opérateurs, afin de favoriser l'émulation et les arbitrages éclairés que sont en droit d'attendre ces différents lieux. Parmi ces sites qu'il s'agit de valoriser à la hauteur de leurs potentiels, se distinguent notamment :

L'ÎLOT BASSAM-COLONIES ET LE PRINCIPE DU LIEN VILLE-PORT

Le principe de l'Axe du Lien ville-port n°1, aujourd'hui confirmé par Brest Port 2040 et le Plan-Guide Cœur de métropole, a été posé dès les années 1990, par le premier schéma de référence portuaire. Mettant en relation centre-ville et port via un axe place de la Liberté/troisième éperon, sa concrétisation intervient très progressivement depuis : plusieurs réalisations s'inscrivent dans ce cadre du Lien ville-port : la salle de musiques actuelles « La Carène », l'immeuble tertiaire « Bassam », le Pôle social maritime et la nouvelle criée, implantée sur le troisième éperon (ainsi que, dans un autre registre, le projet d'ascenseur urbain aujourd'hui envisagé au droit du square Beautemps-Beaupré).

L'îlot Bassam-Colonies [ill.1] fait partie intégrante de ce Lien ville-port, dont il est l'un des maillons essentiels. Son évolution urbaine est actée : un hôtel, des appartements et des bureaux accompagnés de locaux commerciaux, y sont projetés. Par conséquent, l'enjeu actuel concerne moins ce que peut devenir l'assiette foncière elle-même, que l'articulation urbaine de cette séquence du Lien ville-port, et la manière dont sera traitée son interface avec les activités portuaires limitrophes. En d'autres termes, comment établir une relation en bonne intelligence avec l'environnement portuaire immédiat, à savoir d'une part : avec l'aire de petite réparation navale et son élévateur à bateaux, programmés sur son flanc Est ; d'autre part, avec le site du magasin D, qui s'intercale au Sud, entre l'îlot et le cinquième bassin ?

Au regard de cet enjeu à double composante, Brest Port 2040 confirme les préconisations déjà formulées par les études antérieures, en particulier le principe de mail piéton Nord-Sud, projeté entre la Carène et le quai Armand Considère [ill.2 et 3]. Chargé d'asseoir avec évidence le parcours du Lien ville-port entre centre-ville et troisième éperon, ce principe de mail est réaffirmé. Il prendra place sur l'axe de la rue des Colonies et facilitera la rencontre de l'urbain et du portuaire à cet épice des deux univers. Pour autant, cette disposition n'exclue pas que les développements immobiliers à venir de part et d'autre du mail, soient conçus l'un pour l'autre, dans un esprit de dialogue constructif.

LE SITE DU PARC À CHAÎNES – BASTIONS

Recensé à l'inventaire des espaces urbains et paysagers d'intérêt patrimonial de l'AVAP (espace portuaire n°10), le site longiforme du parc à chaînes [ill.4], à l'interface des bastions et des îlots du quai de la Douane, constitue lui aussi, un authentique cas d'école dans le contexte d'une démarche de perfectionnement de la ville, soucieuse d'enrichir ses espaces.

La vocation de ce site singulier, au contact immédiat des anciennes fortifications, particulièrement exposé aux regards depuis la promenade du cours Dajot et les rampes d'accès au port, n'est pas de rester ad vitam æternam, une aire de stockage d'automobiles, suivant l'usage spontané qui fut fait de ce terre-plein, en remplacement des anciennes activités portuaires. La situation plutôt inédite que constitue cet espace, entre remparts monumentaux -sans être écrasants- et blocs d'immeubles hétéroclites au contact des premiers bassins, suggère à l'évidence un meilleur emploi en termes d'urbanité que celui de parking, ce que démontrent au demeurant du point de vue des usages, les manifestations événementielles qu'il reçoit régulièrement. Pour Brest Port 2040, la réflexion sur une évolution éventuelle de cette assiette foncière au potentiel urbain exceptionnel, devra cependant s'assurer de modalités et de précautions particulières :

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04



Orientation 2 | **Favoriser des usages diversifiés et un traitement adapté des espaces**

En premier lieu, elle bénéficiera au préalable d'une approche programmatique qui s'interrogera sur la programmation optimale à envisager pour ce site, dans une optique concomitante de valorisation urbaine et de superposition d'usages, c'est à dire en sauvegardant la possibilité d'accueil in situ de manifestations festives et événementielles. Elle bénéficiera en second lieu, dans sa résolution architecturale, de la prise en compte attentive du contexte urbain singulier décrit ci-avant. Autrement dit, elle s'appliquera à COMPOSER AVEC, suivant la pleine acception du terme (soin par ailleurs, non exclusif au site du parc à chaînes).

Enfin, s'agissant du site du parc à chaînes, il conviendra de ne pas négliger l'emprise de l'ancienne ligne de chemin de fer [ill.2] de desserte de l'arsenal qui la tangente au Sud. Cette emprise est en effet susceptible dans une perspective de très long terme de retrouver son utilité, dans l'hypothèse d'un retour de l'estuaire de la Penfeld à la vie civile, qui pourrait justifier de sa desserte par un transport en commun en site propre.

LA RUE AMIRAL TROUDE ET LA FALAISE DE POUILLIC-AL-LOR

Articulée aux ronds-points Herman Melville à l'Est et Sergent Pepper à l'Ouest (giratoire de la Carène), la rue Amiral Troude tangente le port en pied de falaise, surplombée par la gare [ill.3]. Ces seules caractéristiques lui confèrent son intérêt. Cependant, cette rue se caractérise également par la persistance de friches, délaissés et par l'inachèvement du renouvellement urbain des îlots qui la flanquent au Sud et dans l'ensemble la disqualifient [ill.4].

Brest Port 2040 planifie ici une action duale, au sens où elle repose sur l'interaction, entre deux éléments dissemblables mais d'égale importance, inscrits dans une relation de réciprocité :

- L'action consiste d'une part, à réaliser le jardin de la falaise de Poullic-al-Lor, lequel participe de l'action globale de protection et de mise en valeur de la falaise côtière. Ce jardin, envisagé de longue date, fit l'objet d'un projet détaillé, dessiné par l'atelier Jacqueline Osty et associés.

Il complètera par la promenade en dénivelé qu'il incorpore, les liaisons douces entre la gare et le port. Sa réalisation s'accompagnera d'une réhabilitation du pied de falaise jusqu'en limite de voirie, lequel sera intégré au périmètre de réflexion du jardin afin de permettre le rétablissement du site dans son statut naturel et paysagé.

- L'action consiste d'autre part, à requalifier intégralement la rive Sud de la rue, au moyen d'une opération progressive de renouvellement urbain, laquelle s'appuiera autant que possible sur les vestiges des anciens immeubles encore présents, dans un esprit de couture et de respect patrimonial. Ceci concerne particulièrement les abords de la rue de Madagascar. En termes de programmation, sera ici privilégiée la fonction habitat, laquelle bénéficiera sur cette séquence singulière, à la fois de la proximité du centre-ville, du vis-à-vis paysager de qualité offert par le jardin de la falaise et d'un environnement portuaire exempt sur ce versant de conflits d'usages [Cf. Orientation 3.1-Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port / Développer l'habitat avec discernement, là où il est le plus pertinent].

C'est de la construction d'un dialogue contrasté qu'il est ici question, sur cette séquence en longue courbe de la rue Amiral Troude, entre un front bâti profondément remanié, intensifié et le flanc de coteau abrupt de l'ancienne falaise côtière où la dimension paysagère retrouve sa pleine expression, en offrant par la même occasion, le service de régulation climatique qu'exigent les îlots de chaleurs urbains, notamment ceux de la ZAC du port de commerce.

Enfin, parmi ces sites-clés propices à l'amélioration de la qualité de ville, figure bien entendu LA JETÉE DE L'OUEST (quai du Commandant Malbert) [ill.1], et, en particulier, son extrémité (site de la subdivision des Phares et balises). Ce cas particulier est spécifiquement abordé dans la section suivante : 3-4/ Offrir un authentique front de mer, accessible au public.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04



Orientation 2 | **Favoriser des usages diversifiés et un traitement adapté des espaces****DES ACTIONS PONCTUELLES POUR
UNE AMÉLIORATION DE PORTÉE GLOBALE**

Bien d'autres sites-clés pourraient évidemment être ajoutés aux exemples significatifs ici sommairement mentionnés, au risque toutefois de sortir du cadre de l'exercice, le schéma de référence Brest Port 2040 n'ayant pas vocation à traiter exhaustivement de toutes les circonstances et figures potentielles de projets.

Quelques-unes de ces situations s'imposeront néanmoins à la vigilance des parties prenantes portuaires et des futurs opérateurs immobiliers :

- Celle du **QUAI DE LA DOUANE [iii.2]**, où il s'agira de poursuivre la logique déjà engagée, afin d'améliorer la relation qu'entretiennent à l'espace public et aux premiers bassins, les terrasses des bars-restaurants, souffrant d'un rapport souvent conflictuel avec le stationnement automobile. Compte tenu de la relative rareté du rivage accessible au public au cœur de Brest, cette séquence du quai de la Douane présente un caractère précieux. Ces espaces doivent donc continuer à bénéficier d'un meilleur traitement, envisagé suivant le concept de la zone de rencontre.

Dotés d'aménagements minimalistes, ils seront parfaitement adaptés aux activités portuaires -notamment au roulage sur le quai de colis lourds- et excluront le stationnement automobile, particulièrement sous sa forme groupée usuelle.

Par ailleurs, une amorce de renouvellement urbain caractérise les îlots limitrophes de ce quai de la Douane, où certains rez-de-chaussée d'immeubles ont changé de destination. Au-delà de ce phénomène qui intéresse principalement le linéaire commercial et se traduit par la création de nouveaux pas-de-porte, il y a lieu d'envisager plus globalement cette tendance, en considérant les ensembles immobiliers dans leur intégralité, afin de concevoir les conditions optimales d'évolution d'un patrimoine souvent frappé d'obsolescence, mais remarquablement localisé ;

- Celle de l'évolution du **SITE DU FOURNEAU [iii.3]**, quai de la Douane là encore, dans la perspective du transfert du Centre des Arts du Cirque aux Capucins. Ce site présente une ressource opératoire très riche pour un projet architectural, tant en matière de programmation, que de localisation (sur l'axe Cours Dajot/ deuxième éperon), mais aussi en termes de configuration : permanence du tracé en courbe de l'ancienne voie ferrée de desserte du deuxième éperon, avec cadrages sur la tour du monument américain ; voisinage des immeubles de l'administration des Douanes et de l'Agence française pour la Biodiversité, etc.

En tout état de cause, le site bénéficiera en préalable à sa reconversion, d'une réflexion spécifique de programmation, afin de décider du ou des meilleur(s) usage(s) susceptible(s) de s'y inscrire, en substitution du Fourneau et dans la lignée de celui-ci, c'est-à-dire : positivement influent pour le port et l'évolution du secteur des bassins historiques, ainsi que le Centre des Arts du Cirque a pu l'être au cours des dernières décennies.

- Pour mémoire : celle de la **FRICHE PIERRE SEMARD** à l'angle de la rue Poullic al Lor [iii.4], au contact avec le giratoire d'entrée de ville Herman Melville (encore appelé rond-point du gaz). Là encore, il s'agit d'une réflexion déjà engagée, notamment prise en compte dans le cadre du Plan-Guide Cœur de métropole.

Localisée sur les pentes abruptes et dans la partie inférieure du vallon du Forestou, l'assiette foncière s'inscrit intégralement à l'intérieur de l'écharpe naturelle de l'ancienne falaise côtière. Les modalités de son aménagement exigent par conséquent, que cette caractéristique essentielle soit scrupuleusement prise en compte comme donnée fondamentale. Il conviendra de s'y appuyer en bonne intelligence, au risque dans le cas contraire, de produire à cet endroit un « verrou », dommageable à l'intérieur de cette continuité à la fois paysagère et écologique.

Orientation 2 | **Favoriser des usages diversifiés et un traitement adapté des espaces**

En outre, cette double forme de continuité, paysagère et écologique, gagnerait également à l'être en termes de parcours, avec d'une part, l'établissement sur cette séquence d'un itinéraire plus « côtier » pour le sentier du littoral (GR34) ; d'autre part, l'intérêt de la création d'une liaison piétonne entre le centre-ville (via la passerelle Gambetta / Merle-Blanc) et la future station de tête de ligne d'entrée de ville du TCSP, telle que prévue en amont du rond-point Herman Melville [Cf. Orientation 3.5-Préserver l'interface de la falaise dans sa multifonctionnalité].

- Celle encore, d'OCEANOPOLIS et de ses abords [iii.1-4]. Cet équipement brestois, emblématique et à fort rayonnement, doit bénéficier d'une relation à l'espace public plus conforme à son statut ; en particulier sur sa frange orientale, celle qui le sépare du port de plaisance et de la promenade qui accompagne les pontons. Les orientations figurant au contrat de délégation de service public pour la gestion de l'équipement, vont notamment dans ce sens.

Ces espaces, actuellement affectés en parkings, stationnements divers et encombrés de plots, blocs de béton et barrières, gagneront à être traités en parvis véritable.

Destinée à mieux asseoir l'équipement dans son site, l'intervention procédera par le vide. Soucieux d'allègement et de simplicité plutôt que d'ajouts et de complication, les aménagements instaureront entre Océanopolis et l'espace public, une relation réciproquement valorisante : celle habituellement rencontrée aux abords d'un équipement public majeur, pleinement justifiée en l'occurrence.

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST AXE 3 - UN PORT EN VILLE ET INTÉGRÉ



Sources: ADEUPa, Brest métropole, fond © DGFP - cadastre 2016

AXE 3 - ORIENTATION 3.3. PROMOUVOIR ET DONNER À VOIR L'ACTIVITÉ DU PORT

Partager la culture portuaire ; contribuer à la culture maritime

Créer un port center, lieu de rencontre, d'interprétation et d'échanges, consacré à la place portuaire :

-  Option 1 - programme multifonctionnel à l'extrémité du quai Malbert
-  Option 2 - à l'extrémité du deuxième éperon

 Valoriser et reconnaître l'ensemble du patrimoine portuaire vivant et passé (symbologie indicative)

 Intégrer l'aire de petite réparation navale et organiser la visibilité des activités

 Mettre en scène le bassin de la pêche et valoriser la criée

 Traiter les clôtures de façons également satisfaisantes du point de vue de la sécurité, de leur insertion urbaine, paysagère et de leur design

 Proposer un circuit d'interprétation sur le thème de la culture portuaire et maritime (liste non exhaustive)

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1-Musée de la Marine/Penfeld | 10-Aire de petite réparation navale |
| 2-Base navale | 11-Forme de Radoub n°1 |
| 3-Phares et balises, Port Center | 12-Plateforme multimodale conteneurs |
| 4-Abeille Bourbon | 13-Grande réparation navale |
| 5-Recouvrance/Navires du patrimoine | 14-CEDRE |
| 6-Chantier du Guip | 15-Polder Énergies Marines Renouvelables |
| 7-Service historique de la Défense | 16-Océanopolis |
| 8-Centre national des phares | 17-Centre nautique |
| 9-Criée | |

AXE 3 | Un port en ville et intégré

Orientation 3 | Promouvoir et donner à voir l'activité du port

Partager la culture portuaire, contribuer plus largement à la promotion de la culture maritime, en donnant à voir les activités du port dans toute leur pluralité.

Brest écrit son Histoire à travers les siècles avec la mer inscrite dans son ADN. Cette histoire, d'abord intrinsèquement liée à la « Royale », conserve de nos jours, un lien fort avec la Marine Nationale, qu'elle n'a cessé au fil du temps d'enrichir, embrassant toujours plus nombreuses, les multiples facettes du maritime. Celles-ci lui valent d'être le siège de plusieurs institutions en rapport avec la mer : outre le siège de la Force océanique stratégique (la composante sous-marine des forces nucléaires), Brest abrite, ceux du Pôle Mer Bretagne Atlantique, de France Énergies Marines, ou encore, de l'Ifremer, etc. Océanographie, géophysique, biologie marine, hydrodynamique, acoustiques sous-marine, télécommunications, sécurité et sûreté maritimes, ... : les compétences maritimes de la Cité du Ponant sont nombreuses et complémentaires. Elles font aujourd'hui de Brest, le barycentre du Campus Mondial de la Mer, dans le domaine des sciences et technologies qui s'y rapportent. Pour l'ensemble de ces raisons, le port de Brest est remarquablement protéiforme : offert à toutes les marines, qu'elles soient civiles ou militaires, de commerce ou de recherche scientifique, de pêche ou de plaisance, etc. Pour autant, cette destinée maritime et la diversité des cordes de « l'arc » portuaire brestois ne sont pas toujours pleinement identifiées, voire nécessairement connues, de même que globalement, la culture maritime demeure perfectible localement. Promouvoir et donner à voir l'activité portuaire dans sa diversité : tel est donc ici l'enjeu que traite Brest Port 2040. Il est question pour y satisfaire, de Port-Center, de circuit d'interprétation, de mise en valeur patrimoniale au sens large et, plus globalement de valorisation des multiples filières, présentes sur ce rivage productif et d'échanges entre le proche et le lointain.

Il est question aussi, d'une réalité sinon tout à fait nouvelle, du moins inédite en 1994 : l'ampleur de la zone en accès réglementé, interdite au public et avec laquelle il convient à présent de composer. Promouvoir le port, c'est d'abord tenter de comprendre ce qui fait l'attachement à ce territoire complexe (que démontre l'engouement pour les visites portuaires lors des Journées du Patrimoine), et à certains de ses lieux plus qu'à d'autres ; saisir ce que l'on vient y chercher, au-delà même des fonctions portuaires présentes, incarnées par la diversité des navires qui se partagent quais et bassins, mais que pour la plupart d'entre eux, on aperçoit qu'à distance sans pouvoir les approcher. S'efforcer de comprendre à quoi tient la spécificité, voire en quelques endroits, le génie des lieux, c'est autoriser l'évolution normale des espaces portuaires sans pour autant qu'ils ne perdent leur âme : ce capital précieux, matériel et immatériel, où Brest puise une part notable de ses racines. Partager la culture portuaire : tel est en substance l'objectif auquel s'intéresse ici Brest Port 2040, au travers de cette troisième orientation de l'Axe 3.

CRÉER UN PORT CENTER BRESTOIS

Un Port-Center est un lieu public de rencontre, d'interprétation et d'échanges consacré à une place portuaire. Plusieurs ports de par le monde en sont aujourd'hui dotés (tels par exemple, qu'Anvers, Gênes, ou Le Havre). La création d'un Port-Center à Brest satisfera un double objectif : elle favorisera la diffusion et le partage de la culture maritime et portuaire, en même temps qu'elle contribuera au rayonnement légitime de la Cité du Ponant dans ces domaines. Dans les deux cas, elle permettra de valoriser à sa juste mesure la dimension portuaire multiforme, consubstantielle de l'histoire et du présent brestois. Comment valoriser le port nonobstant le fait que la majeure partie de ses espaces sont aujourd'hui inaccessibles au public ? Tel est ici le premier enjeu et l'une des fonctions essentielles du Port-Center : promouvoir et donner à voir les activités portuaires, en intégrant l'existence du code ISPS, qui interdit désormais l'accès libre à la plupart des installations et terminaux portuaires.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04



Orientation 3 | **Promouvoir et donner à voir l'activité du port**

Objet emblématique incorporant un rôle « d'affichage » pleinement assumé et appelé à rayonner au-delà de la pointe finistérienne, le Port-Center bénéficiera d'une architecture dédiée. Son implantation sera elle-même significative de la mission qui lui est assignée : il prendra place au cœur des installations et de l'animation portuaires. Édifice-totem, il permettra aux visiteurs, dans le cadre d'un parcours ascensionnel scénographié, articulant espaces d'expositions permanentes et temporaires, d'accéder à une plate-forme d'observation à 360°, placée au cœur du fait portuaire qu'il expose et met en récit.

Deux hypothèses d'implantation s'offrent pour ce bâtiment-signal. Toutes deux prennent place dans le secteur des premiers bassins :

- La première d'entre elles, concerne l'extrémité du quai du commandant Malbert [ill.1] et le programme multifonctionnel projeté sur place [Cf. Orientation 3.4-Offrir un authentique front de mer, accessible au public]. Dans cette première option, la création du Port-Center est envisagée de concert avec l'opération de requalification et d'ouverture au public de la pointe de la jetée. Elle s'inscrit à l'intérieur d'une programmation délibérément hybride, intégrant la subdivision des Phares et Balises présente sur le site. Relogés dans un ensemble immobilier mixte, spécialement conçu, les locaux du centre des Phares et Balises prendront place au niveau du quai, tandis que se déploieront aux niveaux supérieurs la structure du Port-Center du Ponant.
- La seconde option concerne l'extrémité du deuxième éperon : à l'arrière de l'immeuble « Grand Large » [ill.2]. Là encore, le Port-Center profite d'une implantation optimale, à l'épicentre des installations portuaires (qu'elles soient civiles ou militaires), et sur le lieu de polarisation que sont les abords du Grand large pour le quartier du port. Dans cette deuxième hypothèse, la traduction architecturale du Port-Center tire parti de la hauteur du Grand Large voisin, pour prendre elle-même la hauteur qui sied à son objet, en particulier, à la plateforme panoramique qu'il propose aux visiteurs à son sommet.

VALORISER LE PATRIMOINE PORTUAIRE

Ainsi que mentionné plus haut, l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine de Brest (AVAP) inclut partiellement le port, et reconnaît au secteur des premiers bassins son intérêt patrimonial. La présente orientation de Brest Port 2040 s'inscrit logiquement dans ce cadre, qu'elle prolonge à l'intérieur du périmètre qui est le sien.

Par « patrimoine portuaire » s'entend en effet ici, une diversité d'éléments, qu'ils soient bâtis ou non, terrestres ou maritimes : édifices, infrastructures, outillage de manutention, attirail bigarré des balises sur leur terre-plein, bateaux (ceux précisément dits « du patrimoine » et d'autres navires, qu'ils aient Brest pour port d'attache ou qu'ils y viennent en escale), etc. [ill.3].

Au-delà de l'acception usuelle du mot patrimoine, il est ici plus largement question, des déterminants de l'identité et de l'ambiance portuaires, qu'ils appartiennent bel et bien au passé, simples vestiges désaffectés, épargnés par les convulsions de l'histoire brestoïse ou le rouleau-compresseur d'une modernité peu regardante, ou qu'ils soient encore en usage, au service des activités portuaires actuelles, mais peut-être appelés à disparaître à leur tour, comme d'autres éléments avant eux.

L'avenir du port passe aussi par la reconnaissance avisée de ces composants divers, pas nécessairement imposants, mais qui recèlent collectivement une puissance symbolique, au-delà de fréquentes qualités esthétiques. Ensemble, ils concourent à l'identité des lieux, et plus globalement, à celle de Brest, Ville d'Art et d'Histoire.

Par le passé, ces déterminants du caractère et de l'atmosphère portuaires, ont fréquemment été traités sans égard : le port est un « outil » où se télescopent brutalement l'exigence de performance et les velléités conservatrices ou mémorielles. Autrefois, l'outillage obsolète, détrôné par le développement de la conteneurisation ou de nouvelles activités, était ferrailé, sans qu'on ne réalise que, peu à peu, c'était aussi une part de l'âme du port et de celle de Brest qui prenaient le chemin de la casse [ill.4].

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



ADEUPA Brest Bretagne | S. Corflec

01 02
03 04



ADEUPA Brest Bretagne | J. de Crignis

AXE 3 | Un port en ville et intégré

Orientation 3 | Promouvoir et donner à voir l'activité du port

Aujourd'hui, la grue Paindavaine du troisième éperon est protégée au titre des Monuments Historiques. Brest reconnaît le rôle culturel et de contribution à son paysage de l'outillage de manutention, et fait le choix, à l'instar de nombreuses villes portuaires, d'en préserver les « personnages » les plus significatifs : le visage de ses quais et, plus largement, celui de la Cité du Ponant ne seraient en effet plus tout à fait les mêmes, privés de la statuaire monumentale et animée de cet outillage.

Suivant ce principe, et pour éviter que la grue Paindavaine ne soit l'exception confirmant la règle, Brest Port 2040 privilégie la conservation et le déplacement de certains matériels techniquement dépassés, plutôt que leur destruction pure et simple. Ils pourront le cas échéant, agrémenter de leurs silhouettes, un ancien quai ou un terre-plein, sans entraver le fonctionnement d'un poste actif. Sont ainsi concernés par exemple : le couple de grues Peiner au 3^{ème} Sud [ill.1] ainsi que celui des deux grues Fives Cail Babcock aux 6^{ème} Est et Sud. Cette attention est moins anecdotique qu'il n'y paraît, tant il est vrai qu'au fil des ans le rivage, qu'il soit civil ou militaire, se clairsème de ces silhouettes familières, ajoutant inutilement au trouble d'une époque volontiers vécue comme sauvage et incertaine.

Enfin, le patrimoine portuaire ne s'incarne pas qu'au travers de structures altièrres ou d'édifices remarquables. Il est fait aussi de choses modestes, de traces, qui pour ténues qu'elles soient parfois (une portion de rails dans un affleurement de pavés [ill.2], la stéréotomie massive d'un ancien quai [ill.3], une ponctuation de bollards d'amarrage [ill.4], un entrepôt bleu au coin d'une rue...), n'en sont pas moins signifiantes, produisant bout à bout, ce substrat narratif où s'alimente l'imaginaire portuaire. Dans les projets d'aménagement et de rénovation, l'attention portée à ces « détails » qui ne le sont pas tant que ça, respecte davantage que du strictement matériel. Il est ici question de l'attachement du brestois ou de son visiteur pour le port, attachement par lequel les uns et les autres aiment y descendre ou y faire escale, et continueront à l'avenir, de le faire.

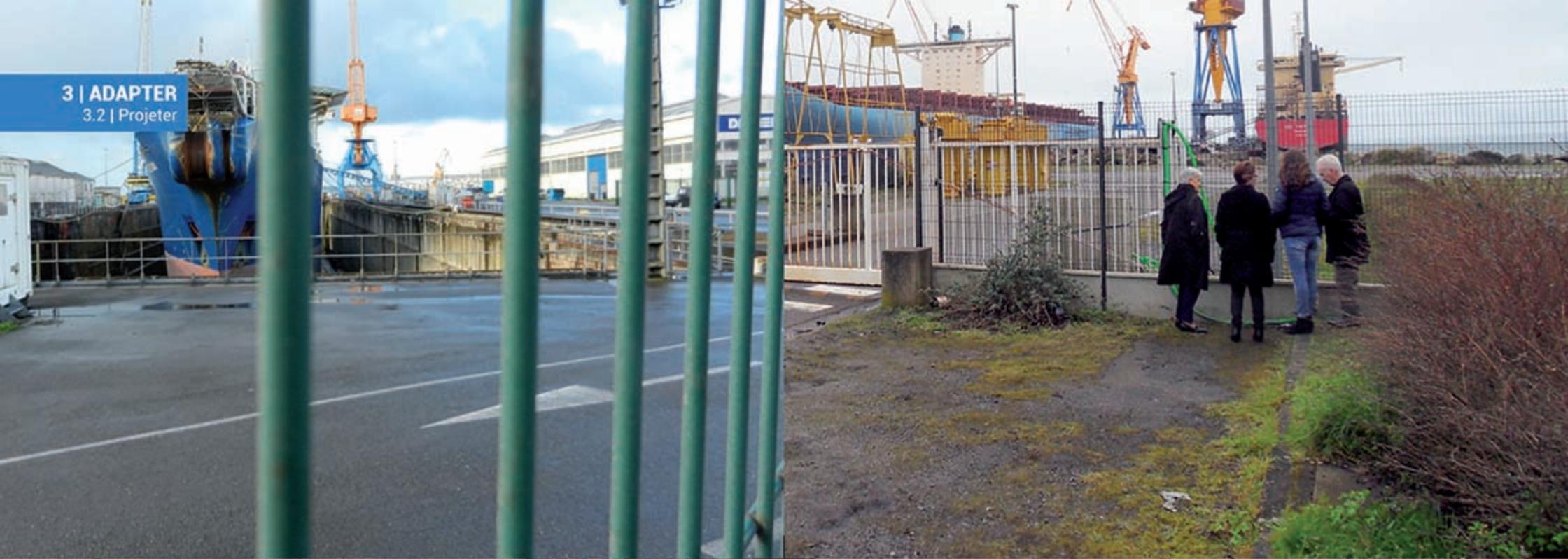
DES CLÔTURES MIEUX INTÉGRÉES

La question des clôtures portuaires est progressivement devenue prégnante. Rendues fréquemment impératives (Code ISPS oblige) dès lors que le port prétend continuer à fonctionner, recevoir et envoyer des navires par-delà les mers du globe, ces clôtures ont été mises en œuvre dans le but de satisfaire aux objectifs de sûreté portuaire. En outre, d'autres formes d'enceintes réservées se sont additionnées à la zone ISPS, suivant le processus général qui voit partout se multiplier les dispositifs de clôture et de protection. Non prévues par le schéma de référence de 1994, ces différentes grilles ont constitué un bouleversement, en transformant une grande partie du territoire portuaire en enclave inaccessible, et en interdisant par le même mouvement, l'accès à une portion très importante du rivage de la ville.

Les clôtures ISPS sont essentielles. Cependant, compte tenu d'une part, de la spécificité urbaine du port de Brest (un port en ville) ; étant donné d'autre part, l'ampleur du linéaire concerné, il importe aujourd'hui de reconsidérer la mise en œuvre de ces clôtures en s'efforçant de les traiter de façon également satisfaisantes du point de vue de la sûreté, de leur insertion urbaine et paysagère, ainsi que de leur design. Ceci ne signifie pas pour autant le déploiement d'un attirail dispendieux et sophistiqué, bien au contraire : la recherche de simplicité prévaudra, dans le respect des critères énoncés ci-dessus, et l'idée que l'image du port passe aussi par cette longue frontière qui aujourd'hui le morcèle.

Pour Brest Port 2040, il importe également de prévenir la création de nouvelles clôtures « de convenance » qui peuvent apparaître dans certaines situations, comme une réponse préventive commode à d'éventuels conflits d'usages. Si tel peut éventuellement être le résultat obtenu, ces nouvelles clôtures ne constituent pas en revanche, une réponse convenable à ce que l'on est en droit d'attendre a minima, d'une ville, et ce qui fait une part essentielle de sa valeur : l'articulation à la fois savante et contingente d'espaces, dans toutes leurs formes d'expression et la porosité qu'ensemble, ils offrent à son libre parcours.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



AXE 3 | Un port en ville et intégré

Orientation 3 | Promouvoir et donner à voir l'activité du port

Le circuit d'interprétation portuaire tel que décrit ci-après, composera en bonne intelligence avec cette réalité du port contemporain, faite de vastes zones interdites d'accès : tout au plus requerra-t-il ponctuellement, la création de plateformes surélevées en guise de belvédères, comme compensation à la distanciation du rivage introduite par les barrières.

Pour l'ensemble de ces raisons, Brest Port 2040 prescrit la conduite à brève échéance, d'une mission de maîtrise d'œuvre dédiée à ce thème des clôtures portuaires, avec pour finalité leur progrès qualitatif, en particulier en termes d'insertion urbaine, paysagère et de faculté de transparence visuelle. Rappelons enfin, que l'une des missions élémentaires du Port-Center sera aussi de permettre le franchissement de ces grilles, dans des conditions encadrées, à l'instar de ce que permettent par exemple parfois, les Journées du Patrimoine.

ORGANISER UN CIRCUIT D'INTERPRÉTATION PORTUAIRE

D'Est en Ouest, de pontons en bassins, d'éperons en formes de radoub, de musées en activités diverses... : les éléments d'intérêts sont légion sur le port, ainsi qu'en témoigne le premier volet de ce schéma de référence [Cf. Volume 1 « Hériter » / « Un état des lieux chemin faisant »]. Cependant, ce foisonnement du territoire portuaire n'est pas toujours pleinement perçu par le public. C'est l'enjeu de la culture portuaire qui est ici posé, et la question de son enrichissement. Mieux faire connaître le port dans ses différentes dimensions, en permettant un parcours avisé, avenant et didactique : tel est l'objectif ici promulgué par Brest Port 2040.

Pour le réaliser, un circuit d'interprétation sera mis en place, articulant les hauts-lieux du port en autant de « jalons » à découvrir, équipés de dispositifs d'information contextualisés.

Ponctuellement, des belvédères de proximité seront créés afin de suppléer aux nombreuses clôtures et leur corollaire de mise à distance. Compatibles avec les enjeux de sûreté et le code ISPS, ces belvédères de proximité prendront la forme de plateformes d'observation ou de tronçons de parcours surélevés.

En toute logique, le Port-Center du Ponant, sera l'une des pièces-maîtresses de ce parcours d'interprétation portuaire, auquel il sera explicitement relié sur le terrain, par un ensemble de marquages intégrés à l'espace public, au fil du cheminement. Par ailleurs, le Port-Center et les différents dispositifs d'information du parcours pourront adopter les mêmes identités visuelles et chartes graphiques en même temps qu'ils renverront réciproquement les uns aux autres. Gestionnaire du circuit d'interprétation, le Port-Center du Ponant, serait chargé de sa mise en œuvre et de son entretien.

Pour une information plus détaillée, un inventaire de cet ensemble de jalons, ponctuant l'itinéraire d'interprétation portuaire, est proposé sous forme d'encart ci-après. Accessoirement, cette « visite guidée » offre aussi l'occasion d'indiquer succinctement comment l'avenir de certains sites pourrait être envisagé.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 | 02
03 | 04



ADEUR | Paris | Bretagne | J. de Crignis



Vue perspective du projet de Centre des Phares & Balises / Moreau Kusunoki architectes

Orientation 3 | **Promouvoir et donner à voir l'activité du port***Pour aller plus loin : Focus sur le principe d'un parcours d'interprétation portuaire*

En 2040, un ensemble de « stations » destiné à promouvoir et donner à voir le port, composera un itinéraire d'interprétation portuaire. Certaines de ces stations existent déjà, d'autres sont à créer. La présentation proposée ici, offre également l'occasion d'imaginer comment l'avenir de certains sites pourrait être envisagé. Visite guidée :

LE SITE DU CHÂTEAU / MUSÉE DE LA MARINE pourrait naturellement constituer la première de ces « stations » du parcours d'interprétation portuaire. Il s'impose ici d'autant plus, que le musée offre depuis ses terrasses des panoramas remarquables sur le port et l'estuaire de la Penfeld. Ce site, berceau historique de la ville, pourra constituer une excellente entrée en matière pour la découverte du port [quand bien même l'organisation du parcours d'interprétation portuaire ne cherchera pas à privilégier un point d'entrée particulier, mais procédera au contraire, d'une logique de progression abordable en n'importe quel lieu, d'autant plus préférable que le territoire du port est vaste et que le parcours devra pouvoir au besoin, s'effectuer en plusieurs fois].

LA PROMENADE DES RECORDS [iii.1] sur le quai Éric Tabarly du port de plaisance du Château offrira pour sa part, l'opportunité d'un jalon consacré à la course au large et aux navigateurs qui associent à leurs exploits, la Cité du Ponant.

LA POINTE DE LA DIGUE JEAN-FRANÇOIS DE LA PÉROUSE [iii.2] procure un riche panorama, embrassant à la fois le chenal d'accès au port, l'embouchure de la Penfeld, le port du Château et la base navale. Ce point d'observation en forme de « condensé » de la destinée portuaire brestoise, offrira l'occasion d'évoquer « in situ » son versant militaire à cette articulation entre « l'arsenal en Penfeld » et la base navale.

L'EXTRÉMITÉ DU QUAI MALBERT, intégralement réaménagée, deviendra accessible au public et s'enrichira d'un nouvel ensemble architectural multifonctionnel et emblématique [Cf. Orientation 3.4-Offrir un authentique front de mer accessible au public]. Celui-ci accueillera à la fois, la subdivision des Phares et Balises, maintenue sur place dans de nouveaux locaux, ainsi qu'une fonction symbolique (potentiellement le Port-Center du Ponant, suivant l'option d'implantation qui sera choisie pour cet équipement).

LE QUAI DU COMMANDANT MALBERT offrira pour sa part, un trio de jalons incontournables sur le tracé de ce parcours d'interprétation : l'Abeille Bourbon, le chantier du Guip, ainsi que les pontons des navires du patrimoine parmi lesquels, la recouvrance.

LE SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE (SHD) [iii.3] et sa prestigieuse bibliothèque feront également partie intégrante de l'itinéraire. Ouvertes au public à l'instar des archives nationales ou départementales, les archives de la Marine proposent régulièrement des expositions.

NOTA : Toutefois l'accroissement permanent du fond (+375 mètres linéaires d'archives supplémentaires par an en moyenne) pose à terme, la question du transfert du service vers un ensemble immobilier plus évolutif et, par incidence, celle des modalités de reconversion, notamment fonctionnelles, de cet immeuble-îlot très épais (36 mètres de profondeur), remarquablement localisé sur le port.

LE PREMIER ÉPERON proposera pour sa part deux jalons importants :
1) **LE CENTRE NATIONAL DES PHARES ET BALISES [iii.4]** dont la maîtrise d'œuvre a été confiée en 2019 à l'agence d'architectes Moreau et Kusunoki, et qui permettra en lien avec le musée d'Ouessant, la promotion du patrimoine des phares, remarquablement représenté localement.

2) **LA NOUVELLE GARE MARITIME**, intégralement repensée, et qui bénéficiera là encore, d'une architecture soignée, conforme à l'enjeu d'entrée de ville maritime, que constitue cet équipement pour la métropole brestoise.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 | 02
03 | 04



Orientation 3 | **Promouvoir et donner à voir l'activité du port***Pour aller plus loin : Focus sur le principe d'un parcours d'interprétation portuaire*

NOTA : En outre, concernant le premier éperon et l'ancien entrepôt à l'intérieur duquel est réalisé le Musée des Phares et Balises, il est à noter que le bâtiment héberge à l'étage, le Yacht-Club de la Rade de Brest. Se pose par conséquent, la question du relogement de cette fonction, vers l'un ou l'autre des ports de plaisance.

L'enjeu ici est celui d'une meilleure incarnation symbolique de la dimension plaisance, dont le port de Brest est le premier représentant en Bretagne en nombre d'anneaux. Plus largement, c'est de l'enjeu de la valorisation actuellement conduite de la Rade de Brest en tant que destination touristique, au sein de laquelle la plaisance exerce un rôle significatif, qu'il est question. En toute logique, le sujet du yacht-club s'inscrit en cohérence avec cette politique de mise en valeur, prenant appui sur la portée emblématique non négligeable que recèle la fonction de yacht-club, ainsi qu'en attestent d'autres ports.

Se présente donc ici l'opportunité de contribuer à l'affirmation de cette autre vocation portuaire locale, offerte par l'extraordinaire espace de navigation que sont les 180 km² de la rade de Brest ; et par la même occasion, de doter le port de Brest d'un « jalon » supplémentaire, modeste par ses dimensions mais pour autant, positivement influant.

LE DEUXIÈME ÉPERON concourra également au parcours, en accueillant à l'arrière du Grand Large [iii.1], un jalon significatif. Il s'agira potentiellement du Port-Center du Ponant, dans l'hypothèse où cette implantation sur le deuxième éperon serait préférée à celle de l'extrémité du quai Malbert, mentionnée plus haut (où auquel cas, une autre fonction serait programmée).

En tout état de cause, quelle que soit l'option d'implantation choisie, le Port-Center, prendra place à l'intérieur d'un édifice spécialement conçu et construit pour lui, en partant du principe que la qualité de son architecture contribuera aussi à en faire un véritable pôle d'attraction.

LE TROISIÈME ÉPERON figurera également sur cet itinéraire de découverte et d'interprétation portuaire. Il y contribuera à trois titres :

1) **LA NOUVELLE CRIÉE [iii.2]** qui sera rendue accessible au public (Son accès s'effectuera suivant certaines conditions, à l'instar des pratiques adoptées par d'autres criées, et empruntées aux modalités du tourisme industriel). Ce faisant, il s'agira de mieux valoriser auprès du public, les activités halieutiques brestoises, caractérisées par des produits à haute valeur ajoutée. Par ailleurs et dans cette optique, l'implantation d'une offre de restauration autour du thème culinaire de la Marée, pourrait être étudiée en lien spatial avec la nouvelle criée, dans le cadre portuaire emblématique de cette extrémité du troisième éperon, où se conjuguent avantageusement : flottille de pêche, couple de grues Peiner et panorama sur les premiers bassins.

2) **LE PAVILLON D'ACCUEIL CROISIÈRES**. La reconversion partielle du site des anciens entrepôts frigorifiques brestois permettra la requalification du troisième éperon [iii.3], conformément à l'axiome du Lien ville-port, acté par le schéma portuaire de 1994 et progressivement mis en place depuis. Elle autorisera par la même occasion, la création au plus près du centre-ville, d'un pavillon d'accueil dédié aux paquebots de croisière (unités de l'ordre de 200 mètres de long), qui sera réalisé sur place. Ce pavillon d'accueil des croisiéristes apportera au troisième éperon un élément d'attrait supplémentaire, en même temps qu'il consolidera parfaitement le Lien ville-port (et qu'accessoirement, il constituera un jalon additionnel sur le parcours d'interprétation dont il est ici question).

3) **LA GRUE PAINDAVOINE** classée Monument Historique, ainsi que le **COUPLE DE GRUES PEINER** sur rail, au 3^{ème} Sud, également sauvegardé en tant que contribution notable à l'identité portuaire, compléteront les éléments d'intérêts fournis par le troisième éperon.

L'ESPACE D'INFORMATION RÉGIONAL « Nouveau port, nouvelle énergie » sur le quai de la Douane. Consacré au projet de développement industrialo-portuaire autour des Énergies Marines Renouvelables, cet espace représentera lui aussi une étape indispensable du parcours, en attendant la réalisation du Port-Center du Ponant, dont il constitue en quelque sorte, une forme de préfiguration à échelle réduite.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04



Orientation 3 | **Promouvoir et donner à voir l'activité du port***Pour aller plus loin : Focus sur le principe d'un parcours d'interprétation portuaire*

L'AIRE DE PETITE RÉPARATION NAVALE programmée sur le site du 5^{ème} Nord [ill.4] et le triangle Joseph Conrad - Madagascar, en lien avec le futur élévateur à bateaux sera elle aussi, un jalon emblématique du parcours d'interprétation. La conception de ses espaces et locaux tiendra compte de l'enjeu fort d'articulation urbaine que pose ce site aux confins du portuaire et de l'urbain. Elle intégrera à la fois, l'exigence de dialogue avec son voisinage immédiat, et la nécessité du maintien de la liaison entre le quai de la Douane et la voie de l'Elorn, via le quai Armand Considère et la rue de Madagascar (ladite liaison pourra néanmoins, être momentanément interrompue, au moyen de barrières, lors des déplacements de l'élévateur à bateaux).

LA FORME DE RADOUB N°1 [ill.1] et la halle Damen-Métabois voisine [ill.2], composeront un autre site d'intérêt pour le visiteur du parcours. Très proche du centre-ville, la forme n°1 présente la particularité d'être encore relativement accessible du public, puisqu'au point de plus grande proximité, sa grille d'enceinte n'est qu'à une douzaine de mètres de l'ouvrage. Elle constituera donc une étape remarquable du parcours portuaire, qui pourra s'enrichir d'un belvédère dédié. Intégralement rénovée en 2008 pour permettre l'accueil de navires modernes, cette cale sèche est la plus ancienne du port de commerce. Dotée d'une nouvelle grue, son emploi du temps se partage désormais entre des activités de réparation navale sur moyens porteurs et des opérations de déconstruction de navires.

NOTA : Ce secteur pose en outre l'intérêt d'une réflexion sur le réemploi à vocation industrielle de l'iconique halle Damen-Métabois voisine, aujourd'hui désaffectée. Plus largement, c'est l'évolution du triangle contenu entre la rue Joseph Conrad, la voie de l'Elorn et la rue de Madagascar, à l'intérieur duquel est implantée cette halle, qui mérite une attention spéciale. Brest Port 2040 pose le principe de l'opportunité de ce périmètre au regard du projet d'aire de petite réparation navale. Celle-ci y trouvera une localisation pertinente, et pourra profiter de la halle existante, aujourd'hui en attente de nouveaux usages.

LA PLATEFORME MULTIMODALE [ill.3], constituera elle aussi un lieu emblématique de la place portuaire, intégré au parcours de découverte, d'autant plus que Brest Port 2040 projette un développement significatif de l'activité conteneurs, concomitamment à une remise en service du terminal ferroviaire et de la passerelle Ro-Ro [Cf. Orientation 1.1]. Par cette intensification du trafic, la physionomie de la plateforme multimodale est donc appelée à changer au cours des années à venir. Pour autant, il s'agit de maintenir public la rue de Kiel (axe de liaison Est-Ouest et de délestage), laquelle sépare la plateforme multimodale et la gare ferroviaire. Pour ce faire, la création d'un ouvrage d'art permettant le passage supérieur de la rue de Kiel, pourra garantir la connexion directe et l'interopérabilité entre le terminal conteneurs et la gare de marchandises.

Au regard du parcours d'interprétation portuaire dont il est ici question, cette superstructure représentera un point d'observation privilégié pour la plateforme multimodale. Sa conception intégrera un espace spécialement aménagé « en balcon », lequel constituera un jalon additionnel du circuit de visite et de découverte portuaire.

NOTA : À terme ce seront 100.000 EVP qui transiteront par le port de Brest, renforcé d'une part, dans sa vocation de terminal conteneurs breton ; d'autre part, dans sa capacité à répondre à l'enjeu de dessertes terrestres massifiées via le transport ferroviaire (à titre de comparaison, jusqu'à présent, le trafic annuel maximal enregistré à Brest a été de 59.000 EVP, tandis que la moyenne annuelle récente se situe aux alentours de 40.000 EVP).

LE CHANTIER DE GRANDE RÉPARATION NAVALE [ill.4]. Avec les installations de grande réparation navale, le parcours d'interprétation portuaire s'enrichira d'une autre étape significative : il suffit de constater l'attrait que suscite le chantier naval dès lors qu'un navire exceptionnel y fait escale. Le public afflue aux grilles de la concession pour approcher au plus près les géants des mers, méthaniers, paquebots, porte-conteneurs... venus pour une cure de jouvence ou une réparation.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01



02



03



04

Orientation 3 | **Promouvoir et donner à voir l'activité du port***Pour aller plus loin : Focus sur le principe d'un parcours d'interprétation portuaire*

Selon que le navire en question est accueilli en forme n°2 ou n°3, les observateurs choisissent les grilles du parking triangulaire implanté au Sud-Est du rond-point des Grèbes (à proximité de la forme n°2) ou le portail de la rue Charles-Marie Baligant à proximité de la capitainerie (au plus près de la forme n°3).

Le parcours d'interprétation portuaire proposera deux belvédères aux abords de ces sites. Ces belvédères seront conçus suivant un double impératif : d'une part, permettre au public de profiter dans de meilleures conditions, de cette situation singulière de navires aux proportions fréquemment colossales, installés en cales sèches ; d'autre part, n'avoir aucune incidence sur le fonctionnement du chantier.

LE CEDRE (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux) [iii.1] pourra lui aussi constituer une « escale » sur l'itinéraire d'exploration portuaire. Créé en 1979 après la série catastrophique des naufrages (Amoco Cadiz, Torrey Canyon, Olympic Bravery, Boelhen...), c'est un établissement unique en son genre, tant en termes de statut, de missions déléguées, qu'en ce qui concerne les installations techniques qu'il met en œuvre (plage artificielle et bassins d'eau de mer). Le CEDRE partage ses activités entre recherche, préparation à la lutte anti-pollution et interventions lors d'accidents en réponse aux sollicitations qu'il reçoit.

À ces divers titres, il constitue un jalon représentatif du parcours d'interprétation portuaire, d'autant plus que Brest Port 2040 programme aux abords des installations du CEDRE, la création du Pôle d'expertise et d'intervention anti-pollution marine (implantation du Centre POLMAR).

NOTA : La constitution du Pôle d'expertise et d'intervention anti-pollution marine est liée à l'enjeu de relocalisation des installations du POLMAR. Jusqu'à présent implantées à proximité du rond-point des Grèbes, celles-ci sont appelées à être transférées dans le cadre de la restructuration exigée par la montée en puissance de la plateforme multimodale et la réactivation des terminaux ferroviaires et Ro-Ro.

LE POLDER ÉMR [iii.2]. Le polder et sa récente extension dédiés aux activités industrielles dans le domaine des Énergies Marines Renouvelables (éoliennes posées ou flottantes, turbines hydroliennes, etc.) constitueront un autre point d'attraction du parcours portuaire, (ainsi que l'expose d'ores et déjà l'espace d'information régional « Nouveau port, nouvelle énergie » évoqué plus haut, et que le fera le futur Port-Center du Ponant).

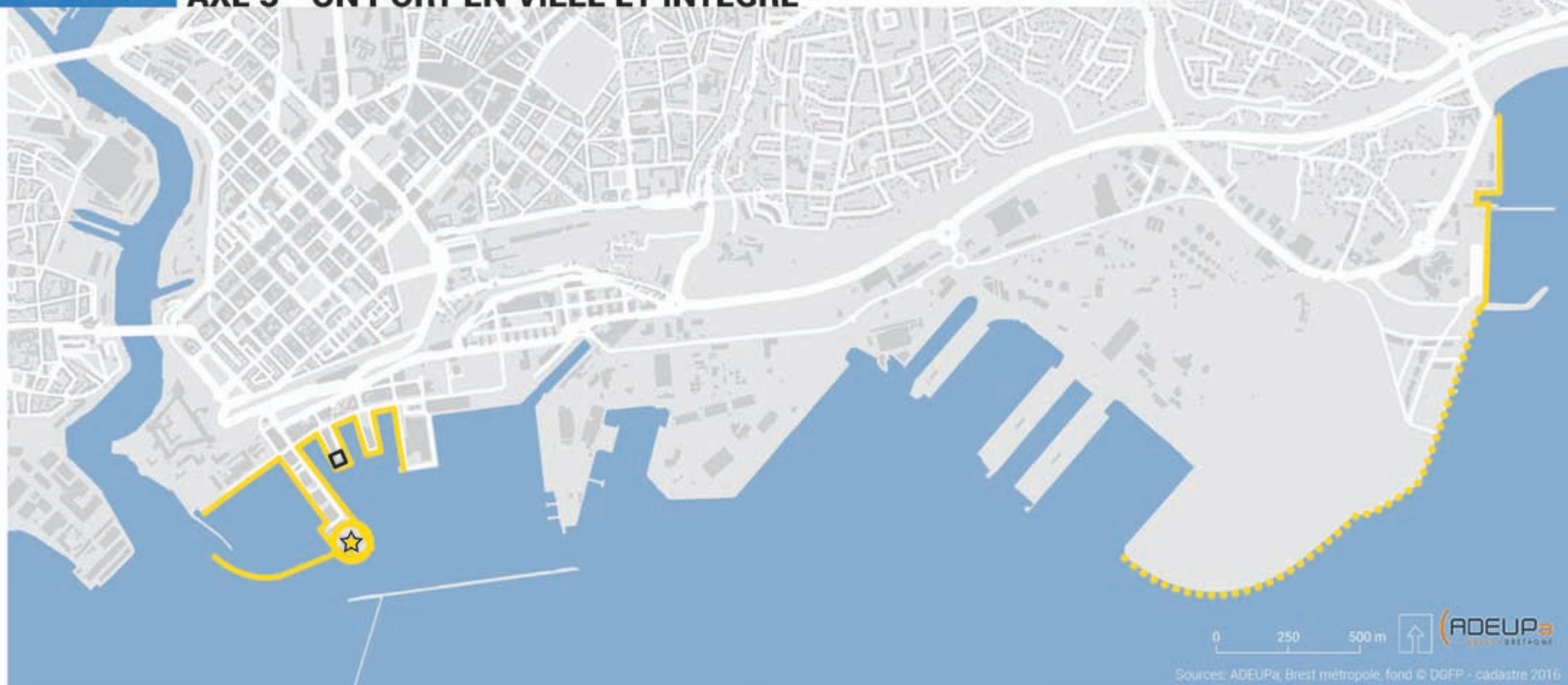
Le projet d'aménagement du polder intègre un belvédère d'observation, créé en bordure orientale du site, et apte à recevoir l'un des dispositifs d'information qui jalonnent le parcours d'interprétation. Il comprend également l'aménagement d'une promenade sur le rivage. Celle-ci revêt un double intérêt : elle offrira d'une part, une vision en travelling du site ÉMR et des impressionnantes machines off-shore auxquelles il est dédié ; Elle permettra d'autre part, d'accéder à un panorama unique sur l'ensemble des installations portuaires avec en toile de fond, le goulet qui leur donne accès [Cf. Orientation 3.4-Offrir un authentique front de mer, accessible au public]. La rareté et la richesse de ce point de vue justifieront la création à l'extrémité du cheminement, d'un jalon complémentaire doté comme à chaque fois, d'un dispositif d'information dédié.

Enfin, le parcours d'interprétation portuaire parvenu aux portes du **QUARTIER DU MOULIN-BLANC**, y complètera son itinéraire pour y proposer deux autres étapes incontournables :

1) **OCÉANOPOLIS** [iii.3], laquelle sera l'occasion d'évoquer la recherche océanographique qu'incarnent notamment dans le port de Brest, des navires tels que le Pourquoi Pas ?, l'Atalante, ou le Thalassa, lors de leurs escales brestoises.

2) **LE PORT DU MOULIN-BLANC** [iii.4], haut lieu du nautisme, dont il sera question dans ses différentes dimensions, qu'elles soient de compétition (Pôle France de la Fédération française de voile), sportive (Centre nautique du Moulin-Blanc), ou de plaisance.

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE PORTUAIRE DE BREST AXE 3 - UN PORT EN VILLE ET INTÉGRÉ



AXE 3 - ORIENTATION 3.4. OFFRIR UN AUTHENTIQUE FRONT DE MER ET COMPENSER L'INACCESSIBILITÉ DU PUBLIC AU RIVAGE

Valoriser l'interface maritime et son accès public

-  Valoriser la promenade de front de mer
-  Réorganiser le site des Phares et Balises pour permettre l'accessibilité à l'extrémité de la jetée
-  Prolonger la promenade des «Énergies marines renouvelables» sur le rivage du polder
-  Créer au premier éperon une nouvelle gare maritime pour la desserte insulaire, conforme à l'enjeu d'entrée de ville maritime de la métropole
-  Permettre l'accueil en front de mer d'une fonction métropolitaine symbolique

AXE 3 | Un port en ville et intégré

Orientation 4 | Offrir un authentique front de mer, accessible au public

Valoriser l'interface maritime urbaine avec la rade, et compenser l'inaccessibilité du public au rivage portuaire, résultant de l'application des normes de sûreté ISPS ; offrir au cœur de métropole un authentique front de mer public.

À Brest, la volonté de valorisation du front de mer -ou plus précisément de rade- qui pour étendu qu'il soit, est souvent inaccessible au public, bénéficie déjà d'une certaine antériorité. En témoignent notamment, les réflexions menées, dans les années quatre-vingt-dix dans le cadre de « l'Opération Front de Mer », lesquelles contribuèrent aux documents stratégiques et d'aménagement subséquents, ainsi qu'à certaines réalisations notables, telles que l'aménagement du port de plaisance du Moulin-Blanc ou la création de celui du Château.

Brest Port 2040 perpétue cette ambition, partant du principe universel que dans une ville portuaire l'accès au rivage constitue un désir public fondamental. Et cette évidence l'est a fortiori pour Brest, qui se distingue dans la catégorie particulière à laquelle appartient la Cité du Ponant, celle des villes portuaires qu'on sait par nature singulières : Brest est une ville de la Marine et en raison même de sa vocation de grand port militaire, bien des espaces qu'elle incorpore sont interdits (il va en effet de soi que les lieux concernés par le maniement de systèmes d'armement ne puissent pas être accessibles à tout un chacun).

Ainsi, outre l'estuaire de la Penfeld, le périmètre de la base navale, qui couvre l'intégralité du littoral de la rive droite jusqu'à Saint-Pierre-Quilbignon et l'ancienne base sous-marine, est inaccessible. Sur cette longue séquence, le rivage ne s'apprécie qu'à distance respectable, au travers d'une grille de clôture. En rive gauche, là où se développent les installations civiles du port de commerce, la situation est à peu près analogue, bien que d'origine beaucoup plus récente.

L'interdiction d'accès au rivage y résulte principalement de l'application du Code ISPS, en vigueur depuis 2004 sur l'ensemble des navires et dans les terminaux portuaires qui les reçoivent.

Mais cette fermeture au public résulte également ponctuellement de choix de convenance, destinés à prévenir d'éventuels conflits d'usage, réservant l'accès aux seuls professionnels habilités. En outre, l'implantation des clôtures en rive gauche s'est globalement effectuée davantage en retrait du rivage qu'en rive droite, et ne permet pas la vue sur celui-ci.

Au total c'est une séquence de rivage interdite, de près de sept kilomètres à vol d'oiseau (soit plus du double en linéaire déployé), que Brest incorpore sur les quelques neuf kilomètres de son littoral, entre les limites communales de Sainte-Anne du Portzic, frontalière de Plouzané, et du Moulin-Blanc, limitrophe de Guipavas.

Maîtriser le processus extensif du périmètre d'interdiction au public, en refusant la généralisation d'un port-enclave, hermétique à la ville : tel est ici l'enjeu. Valoriser l'interface maritime et compenser l'inaccessibilité du public au rivage : tel est en substance l'objectif que promeut Brest Port 2040, au travers de cette quatrième orientation de l'Axe 3.

VALORISER L'INTERFACE MARITIME

La valorisation du bord de mer accessible au public relève principalement de deux types d'action. En premier lieu, elle concerne le traitement du parcours ou « promenade » du front de mer, laquelle est répartie à Brest, en deux segments disjoints : d'une part, aux abords des premiers bassins et du port de plaisance du château, d'autre part, sur la frange côtière du secteur du Moulin-Blanc, étendue au polder. En second lieu, cette valorisation de l'interface terre-mer se rapporte également aux fonctions qu'elle accueille et qui concourront directement à son intérêt, à son éclat et à sa fréquentation. Elle se traduira par exemple, par la construction sur le premier éperon d'une nouvelle gare maritime pour la desserte insulaire et le transrade, conforme à l'enjeu d'entrée de ville maritime de la métropole.

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01

02

03

04



Brest: métropole I.M. Le Gall



AD&P | Brest, Bretagne | J. Le Gall

Orientation 4 | Offrir un authentique front de mer, accessible au public

S'agissant du premier sujet, relatif à la promenade du front de mer, l'enjeu, au-delà des propriétés et de la qualité de l'espace public, réside principalement dans la continuité du cheminement offert, et sa capacité à s'articuler avec d'autres itinéraires qu'ils soient de simple agrément, fonctionnels, ou mieux encore, les deux à la fois. Dans ce registre, le linéaire disponible, relativement restreint au cœur de métropole, cessera d'être progressivement amputé, pour au contraire trouver à se déployer, dès lors que cela ne s'opposera pas aux activités portuaires. Ceci signifie en particulier, qu'accessibilité au public n'équivaut plus à ouverture indistincte à l'automobile.

Brest Port 2040 identifie quatre situations potentielles, correspondant à différents horizons de réalisation, du court au long terme, ce dernier étant figuré par l'aménagement et l'élévation au rang de promenade piétonne des deux digues de protection des premiers bassins [ill. 1]. C'est ici assurément le cas de figure le plus ambitieux et potentiellement, le plus enrichissant pour la Cité du Ponant et la relation qu'elle entretient au grand paysage de sa rade. Cette option exige néanmoins la mise en place d'une passerelle piétonne mobile, et relève du long terme.

La deuxième situation concerne elle aussi le secteur des bassins historiques et la faculté des premiers éperons à rester (ou dans certains cas, à redevenir, s'agissant par exemple de l'extrémité du quai Malbert ou du troisième éperon) ouverts à la promenade, tout en incorporant les fonctions emblématiques décrites plus haut [Cf. Orientation 3.3].

Une troisième situation -celle-ci à brève échéance en revanche- est offerte par le chemin côtier des « Énergies marines renouvelables », programmé sur le rivage sud du polder. Ce cheminement enrichira le parcours du Moulin-Blanc, en associant à l'univers du nautisme, celui du port dans ses différentes dimensions. Il offrira un point de vue portuaire panoramique spectaculaire, avec en point de mire, l'horizon océanique au travers du goulet [ill. 2].

Enfin, quatrième situation dans cette thématique du front de mer accessible au public : celle du port de plaisance du château qui offre lui aussi, des marges d'évolution et une possibilité de compensation :

Il s'agit d'une part, du prolongement du quai Eric Tabarly vers l'estuaire de la Penfeld [ill. 3].

Il s'agit d'autre part, de la requalification à court terme, du flanc occidental de la jetée de l'Ouest (rue Aldéric Lecomte) [ill. 4], indépendamment de l'opportunité future de sa transformation en quai, afin d'y permettre l'accostage.

Il s'agit enfin, de la question de l'aménagement de l'extrémité de cette jetée de l'Ouest (quais du Commandant Malbert et sud). Il en question ci-après.

AMÉLIORER L'EXTRÉMITÉ DE LA JETÉE DE L'OUEST

La jetée de l'Ouest fait partie intégrante du Lien ville-port (Axe n°2 : Capucins/ Siam/ Port). Sa pointe recouvre deux enjeux et une condition. Leur traitement simultané et inclusif permettra le complet déploiement des facultés que recèle ce site exceptionnel occupé par la subdivision des Phares et Balises.

Le premier enjeu est son accessibilité au public. Le site est aujourd'hui interdit, à l'exception de son flanc occidental, côté port de plaisance, lequel permet la jonction avec la digue Jean-François de La Pérouse. Le second enjeu est la satisfaction des velléités de valorisation de cet emplacement, à l'avant-poste de la rade, y compris par la création in situ d'un équipement métropolitain symbolique [Cf. Orientation 3.4]. Pour autant, il ne s'agit pas de mettre en cause la présence légitime et idéale à cet endroit, de la subdivision des Phares et Balises : c'est la condition. Fonction éminemment maritime, étroitement liée à la Cité du Ponant, la subdivision brestoïse gère 20% du parc des établissements de signalisation maritimes, parmi les plus mythiques (Ar Men, Kéréon, Les Pierres Noires...). De fait, elle constitue un élément tout à fait notoire de Brest, Ville d'Art et d'Histoire. Cet élément mérite donc d'être mieux mis en valeur.

Ici, à l'extrémité de la jetée de l'Ouest, l'objectif programmatique est triple : Premièrement, assurer le maintien sur place du service des Phares et Balises (à l'intérieur de nouveaux locaux compte tenu des pathologies structurelles dont souffrent les bâtiments actuels) ;

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



Orientation 4 | **Offrir un authentique front de mer, accessible au public**

Deuxièmement, rendre possible l'accès public à l'extrémité de la jetée, sans entraver le fonctionnement de la subdivision, mais en offrant, suivant une logique de tourisme industriel, la compréhension de la richesse des activités et métiers qui s'y exercent ;
Troisièmement, permettre la création sur place d'un équipement métropolitain significatif et symbolique.

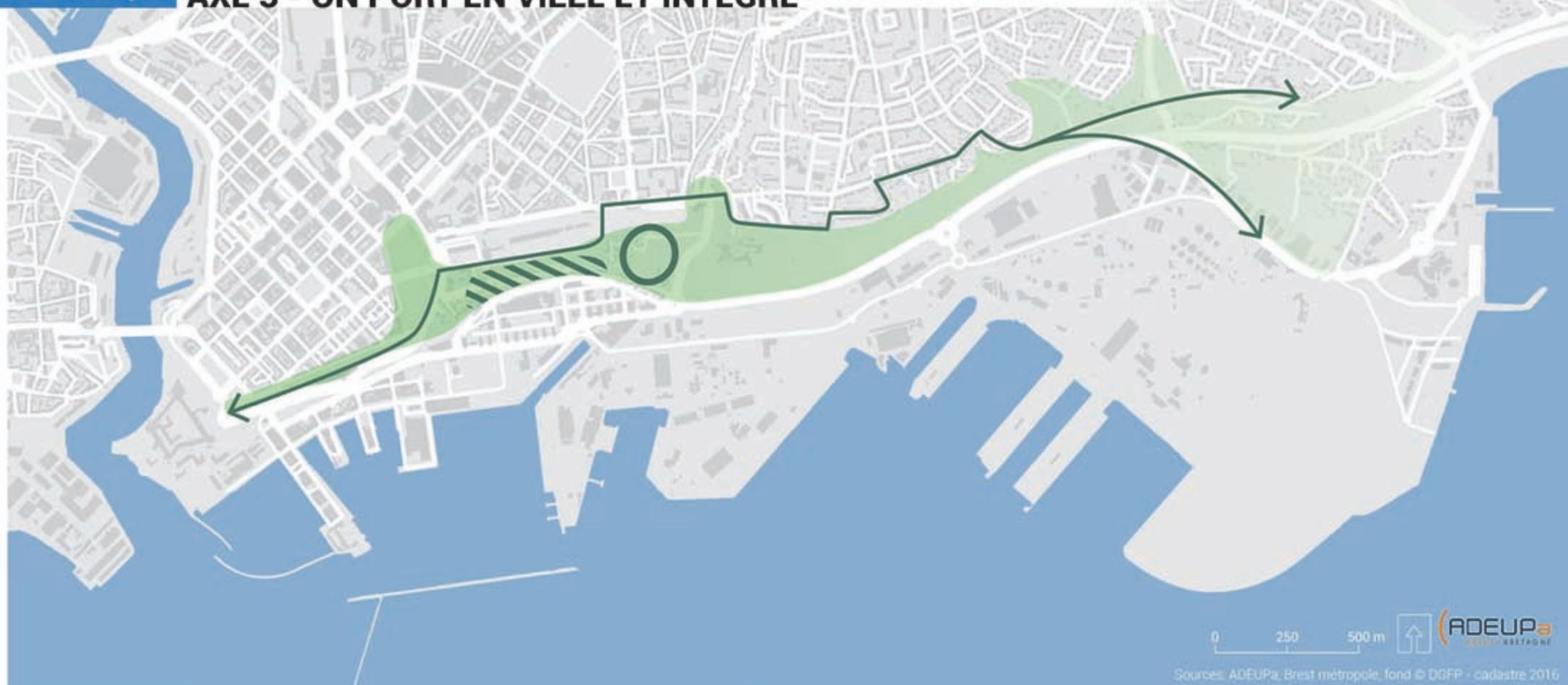
La réponse à ce triple objectif devra s'imaginer au moyen d'une réflexion d'ensemble :

La superficie du site étant comptée et sa surface non extensible, la programmation s'incarnera à l'intérieur d'un même ensemble immobilier, multifonctionnel, spécialement conçu pour tirer tout le parti architectural et urbain que peut offrir une programmation hybride (*Au demeurant, cette mixité programmatique est l'une des caractéristiques notables et attachantes de la jetée de l'Ouest, qui mêle en toute simplicité, dans le temps et dans l'espace, charpentiers de marine, employés de bureaux, agents des Phares et Balises, équipages variés : de l'Abeille Bourbon, de la Recouvrance, des multicoques de course au large..., sans oublier tous ceux, Brestoï ou non, qui viennent ici approcher la mer. C'est cette richesse qui confère au site son attrait particulier ; son Génie du lieu, qu'il convient de comprendre et de conserver avec subtilité.*)

Cette réflexion d'ensemble devra également intégrer la perspective ultérieure d'un aménagement en promenade piétonne des deux digues de protection des premiers bassins, telle qu'évoquée ci-avant (Cf. Valoriser l'interface maritime). Cette hypothèse, potentiellement très enrichissante pour l'enjeu du front de mer et la relation qu'entretient Brest au grand paysage de sa rade, exige en effet, la mise en place d'une passerelle piétonne mobile. Celle-ci permettra l'accès aux digues-promenade depuis l'extrémité de la jetée de l'Ouest. Il conviendra par conséquent d'en intégrer le principe dans le cadre du projet d'aménagement du site.

En outre, le soin apporté à la conception de cet ouvrage d'art singulier, en cohérence avec son contexte, contribuera à renforcer l'attrait de ce site remarquable, identifié comme tel au sein de l'AVAP et par le Plan-Guide Cœur de métropole.

Enfin, s'intéresser à l'extrémité de la jetée de l'Ouest, c'est aussi considérer son amorce : la courte séquence de la rue Albert Rolland, entre l'îlot dit du « Tex Mex » et celui du Service Historique de la Défense. Celle-ci constitue en effet, une forme de frontière entre les premiers bassins et le port de plaisance du Château. L'enjeu ici est celui du décloisonnement. Il s'agit d'établir un enchaînement plus naturel de l'un vers l'autre, sans pour autant chercher à uniformiser les ambiances, par nature différentes de part et d'autre de la jetée : plaisance d'un côté, fonctions portuaires diverses et de services de l'autre. Brest Port 2040 s'inscrit bien ici dans l'optique de la valorisation du front de mer accessible au public, relativement parcimonieux à l'intérieur du cœur de métropole.



AXE 3 - ORIENTATION 3.5. PRÉSERVER LA FALAISE NATURELLE DANS SA MULTIFONCTIONNALITÉ

Confirmer les rôles de l'ancienne falaise côtière (transition entre la ville et le port, continuité écologique, promenade, belvédères)

-  Renforcer la qualité paysagère et relier les espaces verts de l'ancienne frange côtière entre-eux dans une logique de système
-  Créer un jardin public intégrant une liaison piétonne continue entre la ville et le port sur la falaise de Poullic al Lor
-  Traiter la friche de l'ancienne usine à gaz dans le respect de son contexte paysager
-  Rétablir le sentier côtier dans un parcours plus direct et attrayant (GR 34)

Orientation 5 | **Préserver l'interface de la falaise dans sa multifonctionnalité**

Confirmer l'ensemble des rôles et services de l'ancienne falaise côtière : qualité paysagère, transition naturelle entre la ville et le port, corridor de continuité écologique, support de liaisons douces, promenade en belvédère.

En tant que surface de rencontre entre la ville et le port, l'ancienne falaise côtière joue un rôle déterminant dans la relation ville-port brestoise. De fait, elle a toute sa place au sein du schéma de référence portuaire, et y revêt une importance d'autant plus particulière, que son actualité a partie liée avec la destinée et le fonctionnement de l'espace portuaires.

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

Quels moyens mettre en œuvre pour composer avec le dénivelé et améliorer les liaisons entre la ville et le port dans une logique multimodale et de continuité des parcours ?

De quelles façons traiter convenablement les différentes séquences qui constituent cette longue frange relativement continue autant qu'irrégulière : par exemple, la lisière des quartiers de Saint-Marc et du Guelmeur en entrée de ville ; le secteur au débouché du vallon du Forestou et le site de l'ancienne usine à gaz ; la falaise de Poullic-al-Lor et les abords de la rue Amiral Troude, etc.) ?

Telles sont les principales questions traitées ici.

Confirmer les différentes fonctions de l'ancienne falaise côtière (transition entre la ville et le port, corridor de continuité écologique, support de liaisons douces et de promenade, ponctuation de belvédères ouverts sur le port et le grand paysage de la rade) : tel est en substance l'objectif ciblé par cette cinquième orientation de l'axe 3 de Brest Port 2040.

TIRER PARTI DE L'INTERFACE NATURELLE ENTRE VILLE ET PORT

De nombreuses villes portuaires aimeraient pouvoir bénéficier d'une interface aussi naturelle –dans les différentes acceptions du terme–, que celle qu'offre à Brest, l'ancienne falaise côtière, entre la ville et le port. Avant les remblaiements successifs par lesquels furent créées les installations du port de commerce, cette longue frange de coteaux abrupts, ponctuellement entaillée de vallons (Forestou, Dour Bras, Dour Menez, Stang Alar, etc.), surplombait l'estran de la rade. De fait, elle offre aujourd'hui l'avantage d'une résolution simple de la jonction et de la cohabitation généralement malaisées et conflictuelles, entre les domaines de l'urbain et du portuaire contemporains. Elle insère entre ces deux ordres contrastés de la ville et des infrastructures du port, une troisième entité : paysagère, parfois ténue, mais qui associée à la déclivité, permet de distancier des éléments hétéroclites (tels qu'une usine de trituration et des immeubles résidentiels ; des stockeurs d'hydrocarbures et un ensemble d'habitations de faubourg, par exemple).

Toutefois, pour opportune qu'elle soit, cette interface naturelle entre ville et port nécessite d'être pleinement considérée en tant que telle, et mérite un ensemble d'actions complémentaires entre elles, de mise en valeur et de consolidation de ses différentes fonctions.

Parmi ces actions, l'une d'elles a été mentionnée précédemment : il s'agit du projet de création d'un jardin public, intégrant une liaison piétonne continue entre la ville et le port, sur la falaise de Poullic al Lor [ill. 1 page suivante]. Cette réalisation permettra de renforcer la continuité mais aussi la consistance de cette écharpe verte, sur l'un des tronçons où précisément, elle est ténue et fragilisée. Cette création concourra en même temps à la régénération qualitative de la rue Amiral Troude [Cf. Orientation 3.2 - Augmenter la qualité de ville par ses sites-clés / La rue Amiral Troude et la falaise de Poullic-al-Lor].

Parmi ces actions pour l'interface de la falaise figure également le sujet du sentier côtier (GR 34) [ill. 2 page suivante], largement établi sur le tracé des sentiers douaniers d'autrefois, et dont en toute logique,

3 | ADAPTER
3.2 | Projeter



01 02
03 04



Orientation 5 | **Préserver l'interface de la falaise dans sa multifonctionnalité**

l'itinéraire brestois épouse pratiquement, celui de l'ancienne falaise côtière ; pratiquement car il s'en écarte parfois significativement, ainsi par exemple qu'entre le Merle-Blanc (gare SNCF) et le Dour Bras (Saint-Marc). Sur ce tronçon, le sentier chemine parmi les rues du faubourg du Guelmeur, ne laissant entrevoir que sporadiquement le panorama côtier, au travers d'échappées visuelles entre constructions, ou dans la perspective d'une impasse, telle celle du Chevalier d'Assas. Le long de cette section de près de deux kilomètres, entre le site de l'ancienne propriété Ker Stears, aujourd'hui occupé par le Lycée Fénelon, et la chapelle du vieux-bourg de Saint-Marc, la frange côtière et ses belvédères sont inaccessibles [ill. 3]. Plébiscité par les randonneurs, le GR 34, qui chemine tout autour de la Bretagne, depuis le Mont-Saint-Michel jusqu'à Saint-Nazaire, accueille environ 9 millions d'usagers par an, générant près de 24 millions d'euros de retombées économiques directes (dépenses effectuées au cours de la randonnée) [Source : Enquête de fréquentation 2018 / Tourisme Bretagne]. Le tronçon brestois est relativement méconnu. Il constitue pourtant un formidable support de découverte de la ville et de ce qui fait son caractère : sa relation au Paysage. À l'intérieur du périmètre d'étude qui nous intéresse ici, l'itinéraire exerce également un rôle de liaison douce pour la ville (au-delà des fonctions de promenade, d'excursion ou de périple au long cours). Rétablir le sentier côtier dans un parcours plus explicite et attrayant, constitue donc un véritable enjeu. Surplombant fréquemment l'animation du port, cheminant tantôt en crête, face au panorama versatile de la rade, ce sentier offre un parcours-spectacle. Par conséquent, la reconnaissance et l'organisation des nombreux belvédères qu'il offre, s'inscrit dans la même logique de mise en valeur.

Enfin et bien entendu, bien que la falaise revête de nombreux bénéfices, elle est également perçue comme une contrainte, dès lors qu'il s'agit de la franchir pour rallier la ville depuis le port et inversement. C'est pourquoi, mieux négocier les franchissements de la falaise et les liaisons entre le haut et le bas, constitue également un thème crucial. Ces liaisons sont matière à valorisation de l'interface ville-port, dès

lors que les points de passage à parfaire ou à créer, s'appliquent au respect de l'intégrité de cette écharpe de nature immiscée dans la ville, et ne s'y imposent pas brutalement [Cf. à ce sujet l'Orientation 3.1 - Cultiver l'enrichissement réciproque des relations ville-port / Concevoir les déplacements verticaux à l'intérieur d'une pensée du lien ville-port].

SOIGNER L'ÉCHARPE DE NATURE IMMISCÉE DANS LA VILLE

L'ancienne falaise côtière contribue significativement à l'armature verte urbaine (AVU) brestoise. Cette armature verte urbaine fait partie intégrante du PLU facteur 4 de Brest métropole, lequel en a posé les bases dans son orientation d'aménagement et de programmation « Environnement ». L'armature verte urbaine prolonge à l'intérieur de l'enveloppe urbaine la Trame verte et bleue, en lui assignant d'autres fonctions que celle du maintien de la biodiversité (la TVB répond au phénomène d'érosion accélérée de la biodiversité, en instituant un maillage entre réservoirs de biodiversité, au moten de continuités et de corridors biologiques). L'OAP « Environnement » du PLU facteur 4 veille en effet, suivant une approche multifonctionnelle et systémique, au caractère effectif des fonctions écologiques mais aussi sociales et de contribution à l'augmentation de la qualité de vie que recèle globalement la nature en ville. Elle prend pour ce faire appui sur les différents éléments de nature présents en ville, en commençant par ceux qui forment son socle fondamental, et en articulant trois objectifs : conforter les cœurs de biodiversité, assurer le principe de connexion et conforter l'armature verte urbaine, à laquelle l'ancienne falaise côtière contribue significativement. À ce titre, la consolidation des qualités naturelles, paysagères et le renforcement des liaisons entre espaces verts dans une logique de système, constituent de véritables enjeux. Parmi ces espaces, la question du site de la friche Engie en bordure de la rue Pierre Séward [ill. 4] fait figure de spécimen. Aujourd'hui destinés à l'aménagement, les trois hectares de cette assiette foncière intégralement comprise à l'intérieur de l'écharpe naturelle côtière, devront d'abord être traités en respectant cette donnée fondamentale : leur contribution au maillage de l'armature verte urbaine.



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



2 | Se situer. 158 pages

Hériter | Se situer | Adapter
Brest Port 2040 au format exhaustif
Les tenants et aboutissants du schéma portuaire
en trois volets et quatre volumes



3 | Adapter. 186 pages

BREST PORT 2040
3 | ADAPTER

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

4^e trimestre 2019

Référence

19051

