

Concertation 28 mai > 30 juin 2025

Réunion publique

Mercredi 04 juin 2025 – Magasin D (quai Armand Considère)

COMPTE-RENDU

Nombre de participants : 50

Intervenants

- M. Christophe CHABERT, président du directoire BrestPort
- M. Pierre CHARBONNIER, responsable projet développement opérationnel

Animation

- M. Jean-Yves DERUYTER, MD Conseil & associés

Durée de la réunion : 1h50 – de 18h35 à 20h25

Ouverture de la réunion

L'animateur, Jean-Yves DERUYTER, lance la réunion publique de la phase de concertation autour du projet d'aménagement d'une aire de petite réparation navale sur le port de Brest.

Après avoir souhaité la bienvenue à l'ensemble des personnes présentes, il présente les intervenants à la tribune ainsi que l'ordre du jour de la réunion :

- Présentation de la stratégie du port de Brest
- Présentation du cadre de la concertation
- Temps d'échange
- Présentation du projet dans son environnement et ses principaux enjeux
- Temps d'échange
- Présentation détaillée des composantes du projet
- Temps d'échange
- Conclusion

Avant de passer la parole à M. CHABERT, il informe les participants de l'enregistrement audio de la réunion qui permettra de restituer fidèlement l'ensemble des échanges.

Présentation de la stratégie du port de Brest

M. CHABERT, président du directoire du port de Brest, remercie tout d'abord l'ensemble des participants pour leur présence à cette réunion publique autour du projet BrestPort Marine Services. Il souligne l'importance pour BrestPort de présenter son projet, dès la phase d'études, et de pouvoir prendre en compte les avis et les remarques qui pourront être formulées à son sujet dans le cadre de la concertation volontaire engagée par BrestPort.

M. CHABERT rappelle, en premier lieu, l'historique du port de Brest, et le développement de l'industrie portuaire au fur et à mesure des besoins des trafics. Il souligne que la force du port de Brest s'appuie aujourd'hui sur la complémentarité entre une activité logistique forte (usine de Bunge, terminal conteneur, matériaux de recyclage ou de construction, hydrocarbures...) et un tissu industriel axé en particulier sur la réparation navale et les énergies marines renouvelables qui se développent sur le polder.

M. CHABERT appuie ses propos par quelques chiffres : trafic de 2,7 millions de tonnes, 700 bateaux accueillis chaque année, position de 18^e port de France en trafic et 10^e port de France en chiffre d'affaires.

Il évoque ensuite la création, en 2020, d'une société portuaire dont l'objectif vise à porter le développement du port pour les quarante prochaines années, autour de deux priorités stratégiques : renforcer la résilience face aux aléas climatiques et accompagner la mutation du transport maritime et de l'industrie. La réussite de ce développement passe par trois atouts clés : la position stratégique dans le réseau central européen, un marché solide avec des acteurs de longue date et le foncier à disposition (polder de 40 hectares).

M. CHABERT présente ensuite les enjeux liés au développement du port :

- soutien de l'économie locale ;
- modernisation des services et qualité des services pour les clients du port ;

- exemplarité en matière de décarbonation des activités et intégration de la responsabilité environnementale ;
- intégration de l'activité industrielle au cœur de la ville.

Enfin, il détaille les cinq projets structurants répartis sur l'emprise du port qui vont donner une dimension nouvelle à l'ensemble du port pour se préparer à l'avenir :

- Activité de port de services
- Plateforme multimodale et logistique
- Réparation navale durable
- Service des carburants alternatifs
- Accueil des énergies marines renouvelables.

Présentation du cadre de la concertation

M. CHARBONNIER explique l'objectif et le cadre de la démarche volontaire de concertation engagée par BrestPort, dans une volonté de dialogue et de transparence. Celle-ci vise notamment à :

- associer les habitants au projet structurant BrestPort Marine Services ;
- expliquer les enjeux et les bénéfices attendus avec le projet en matière d'emplois, d'innovation maritime et d'intégration urbaine afin de démontrer l'intérêt général du projet ;
- recueillir les remarques et idées pour enrichir le projet ;
- favoriser la compréhension et l'acceptation du projet.

M. CHARBONNIER rappelle la durée de la concertation qui se déroule du 28 mai au 30 juin, ainsi le dispositif d'information et d'expression mis en place et les événements prévus :

- La réunion publique du jour
- La balade commentée le 18 juin
- Des ateliers à l'antenne de la Région Bretagne le 26 juin

Temps d'échange

Q1 / M. LEFEBVRE, secrétaire de l'association des habitants du Merle Blanc, s'interroge sur l'objectif des ateliers envisagés dans le cadre de la concertation.

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : les ateliers permettront d'aborder trois thématiques (un atelier par thématique). Le nombre de participants est limité afin de pouvoir travailler en profondeur sur les sujets soumis à réflexion, et de recueillir les points de vue et les pistes d'amélioration du projet. Les thématiques sont en cours d'élaboration et seront définies au regard des éléments recueillis à l'issue de la présente réunion et de la balade à venir, et via les différentes contributions sur le site internet.

Q2 / M. HELLEQUIN, président de l'association Mor Glaz, tient à souligner tout d'abord sa position de défenseur des ports et des activités portuaires. A son sens, les ateliers seront importants et il souhaite, au nom de son association, que ce qui sera dit au cours des rencontres sera tenu et réalisé par BrestPort. Il souhaite connaître l'origine du projet et la raison qui a mené BrestPort à proposer un aménagement d'une aire de petite réparation navale

Réponse de BrestPort

M. CHABERT : la genèse du projet sera l'objet de la prochaine séquence de présentation, après ce premier temps d'échanges.

Q3 / M. HELLEQUIN s'interroge sur l'utilité industrielle de cette activité. Il tient à préciser qu'il n'est pas opposé au projet.

Réponse de BrestPort

M. CHABERT : c'est fondamental. Il est important, dans le développement du port, de maintenir une activité portuaire industrielle forte, et que celle-ci soit en adéquation avec la volonté d'aller vers les transitions.

Q4 / Une habitante de la rue des Colonies souhaite connaître le type de bateaux que le port envisage de réparer dans le cadre du projet.

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : il s'agira de bateaux allant jusqu'à 650 tonnes et 45 mètres (bateaux du patrimoine, bateaux militaires, navires de service...). Par exemple, les bateaux à quai actuellement dans les premiers bassins pourront être sortis de l'eau avec l'élévateur à bateaux du projet.

M. CHABERT : il pourra également s'agir de bateaux qui vont travailler avec les EMR, des flottes qui vont de développer autour des drones... Cette diversité de navires donne une certaine force à ce bassin et justifie le besoin de disposer de l'élévateur à bateaux.

Présentation du projet dans son environnement

M. CHARBONNIER rappelle la genèse et l'historique du projet dans son environnement. Il explique que l'aménagement de l'aire de carénage avec un élévateur à bateaux répond à un besoin croissant en maintenance navale, notamment sur des unités plus petites et qui ne peuvent pas être accueillies dans les formes de radoub actuelles.

Intervention de M. MAUFFRET, directeur chantier du Guip :

Le besoin industriel est identifié depuis longtemps à Brest où existe un vrai savoir-faire de réparation navale. Autour de ce savoir-faire, s'est développé un tissu de petites et moyennes entreprises qui ont besoin de travailler dans des conditions de sécurité, à la fois pour les salariés et pour les bateaux, et dans des conditions de respect de l'environnement et de rentabilité qui ne peuvent être obtenus que par une aire de carénage dédiée comportant des systèmes efficaces de filtration d'eau, de peintures...

La SEBAC et les industriels brestois travaillent avec le port depuis une dizaine d'années sur la définition de ce projet qui répond réellement à leurs besoins, et qui leur permettra de se développer, de garantir les emplois et de transmettre les savoir-faire.

M. CHARBONNIER détaille ensuite les caractéristiques techniques et d'aménagement du projet, et les principaux enjeux identifiés : la circulation, le stationnement sur l'aire de carénage, les impacts visuels et l'exemplarité environnementale.

Il précise que le projet répond à des obligations réglementaires : dossier ICPE, dossier Loi sur l'eau, mise en compatibilité du PLU, procédures de désaffectation de la voirie.

Temps d'échange

Q5 / M. HELLEQUIN, président de l'association Mor Glaz, souhaite savoir si le projet correspond à une demande d'industriels brestois ou une demande de clients potentiels.

Intervention de M. MAUFFRET, chantier du Guip

Les industriels sont en lien avec les armateurs et les armateurs font travailler les industriels. Toutes les entreprises ont des clients et des besoins pour sortir et entretenir leurs bateaux. Actuellement, à Brest, il est difficile de traiter ces aspects techniques par manque de moyens, ce qui limite le développement des entreprises. Le projet est donc une vraie demande des industriels au service des marins.

Q6 / M. HELLEQUIN suppose que la part d'argent public sera importante pour financer le projet. Tout en rappelant sa position en faveur du développement des ports, il se dit opposé à un port qui ne fonctionnerait qu'avec une activité dominante. Ainsi, il se demande si la réparation navale mise en avant par le projet ne risque pas de noyer les autres activités du port (trafic de marchandises...).

Réponse de BrestPort

M. CHABERT : plus de 100 bateaux souhaitent aujourd'hui être entretenus au port de Brest. Par ailleurs, la zone du 5^e bassin n'étant pas suffisamment profonde pour les bateaux de type porte-conteneurs, elle devenait moins utilisée pour les trafics. A noter que des besoins de plus en plus importants se développent en cabotage vélique ou pour des flottes d'armateurs d'EMR qui nécessitent des bases adaptées capables d'accueillir ce type de bateaux. Le projet contribue ainsi à redonner au port de Brest une capacité d'accueillir de nouveaux trafics et de créer une économie de services de réparation et d'entretien.

Q7 / Un participant, riverain du projet, s'interroge sur l'alignement de la double nef. Il fait remarquer que d'après les simulations 3D, la double nef ne semble pas alignée avec les bâtiments voisins. Il souhaite également savoir si les Bâtiments de France avaient été consultés sur le projet tel qu'il est présenté.

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : effectivement, la modélisation 3D dans le dossier de concertation n'intègre pas l'alignement avec la façade de l'atelier Endel. Il s'agit d'un défaut dans la maquette 3D, mais dans le travail avec la maîtrise d'œuvre architecturale respect du PLU actuel avec un alignement des façades sur la partie ouest. Le PLU prévoit deux points d'appui pour les façades, façade ouest et façade sud qui vient s'appuyer avec la proximité avec la route. L'intégration du projet suit ce qui est identifié par le PLU sur le plan d'appui des façades. M. CHABERT : des échanges ont été menés avec l'architecte des Bâtiments de France qui donnera son avis formel sur la base d'un dossier définitif, une fois que les éléments architecturaux du projet seront terminés.

Q8 / Un participant, riverain du projet, s'interroge sur les nuisances sonores des travaux et sur le projet définitif.

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : les études sur les nuisances sonores sont lancées. Elles consistent en l'enregistrement de ce que génèrent les activités qui seraient présentes sur l'aire, ainsi qu'une simulation du site dans son environnement global et la captation du bruit résiduel sur la proximité du site. Un état 0 sera mesuré fin juin afin d'identifier dès aujourd'hui les nuisances sonores auxquelles les riverains sont soumis avec l'activité actuelle sur le site.

La présence des nefs permet d'isoler des nuisances qui pourraient être permanentes sur des travaux de longue durée par exemple. Un travail sera conduit en matière architecturale sur la capacité des bâtiments à absorber le bruit pour que les riverains ne subissent pas les nuisances sonores qui ne dépasseront pas, dans tous les cas, le seuil limite autorisé par le préfet.

M. CHABERT : une aire de réparation doit respecter des normes réglementaires pour ce qui concerne l'impact environnemental sur l'extérieur (bruit, rejet des eaux, utilisation de produits...). La double nef est un élément qui va permettre de concilier la prise en compte des nuisances tout en maintenant une activité industrielle.

Q9 / Le même participant demande s'il y aura du travail de nuit.

Réponse de BrestPort

M. CHABERT : c'est un sujet qui sera défini par les normes ICPE. A noter que toutes les autorisations feront l'objet d'enquêtes publiques. L'ensemble des enjeux et des informations qui y sont liées pourront être soumis au public au fur et à mesure de la procédure, et feront l'objet d'un dialogue ouvert tout au long de la construction du projet.

Q10 / Un participant souhaite connaître la solution alternative dans l'hypothèse où l'architecte des Bâtiments de France demandait un alignement constant par rapport aux autres façades, notamment vis-à-vis de la deuxième nef.

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : aujourd'hui, les besoins ont été clairement identifiés et les dimensions nef ont été définies en conséquence. L'objectif est d'accueillir deux bateaux en simultané dans ces nefs (deux cellules de 20 m de large hors tout). Le positionnement des nefs s'appuie sur ce que le PLU autorise, soit une façade qui se positionne sur la partie sud de l'aire.

M. CHABERT : un travail important a été mené avec l'architecte des bâtiments de France sur la hauteur des nefs et sur sa position par rapport aux autres bâtiments. La proposition respecte le PLU, et si d'autres solutions potentielles sont étudiées, il s'agit d'un bon compromis entre les besoins et les impacts paysagers.

Q11 / Un participant s'interroge sur les rubriques ICPE auxquelles le projet va faire face et le type de classement ICPE (déclaration...).

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : pour les différentes rubriques ICPE identifiées pour classer et répondre aux différentes activités, nous effectuerons une vérification de ce qui est mis à disposition dans le dossier de concertation. Il s'agit d'une procédure enregistrement ICPE. Un travail collaboratif est mené avec la DREAL et la DDTM pour s'assurer que le dossier qui sera déposé comportera bien les rubriques ICPE en enregistrement et le dossier Loi sur l'eau qui, lui, sera en autorisation.

Q12 / Une riveraine demande s'il a été envisagé de placer la nef au plus près de l'élévateur et de l'entreprise Piriou. Selon elle, telle que présentée dans le projet, la nef se situe dans le prolongement des habitations.

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : dans la réflexion menée sur le positionnement des nefs, le placement des nefs à l'ouest permet de conserver une certaine cohérence visuelle et architecturale par rapport aux habitations. Une implantation à l'est viendrait obturer le paysage de manière

conséquence, ce qui ne permet pas de répondre aux différents enjeux identifiés dans l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) aujourd'hui.

Q13 / La même riveraine évoque la question de la modification du PLU en rapport avec la hauteur des nefs présentée dans le projet.

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : le PLU actuel impose une hauteur de 15 m. Une nef à 15 m n'est pas viable du point de vue industriel. Le besoin de nefs est prégnant pour répondre aux enjeux de nuisances sonores (lors des arrêts techniques de longue durée, les nuisances seront captées par le bâtiment), et aux enjeux économiques des industriels (respect du planning de réalisation avec la nef qui protège des aléas météorologiques). Une nef de 20 m permet d'accueillir des bateaux jusqu'à 16 m de haut, soit 80 % de la flotte, ce qui cohérent avec le modèle économique visé.

Q14 / Un participant souhaite savoir s'il existe un visuel du site de nuit. La question du travail de nuit ou le week-end peut se poser, notamment pour répondre aux besoins des clients.

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : c'est une bonne remarque mais nous ne disposons pas à ce stade de visuels de l'activité ou du site tel qu'il pourrait être perçu la nuit. Le dossier d'enregistrement ICPE portant sur la phase travaux et exploitation permettra de définir le règlement d'exploitation et les règles de fonctionnement sur le site, notamment sur les plages horaires de travail. Aujourd'hui, dans la grande réparation navale, il n'existe pas de contraintes pour le travail de nuit.

Q15 / Un habitant de la rue Poullic al Lor et bénévole dans une association de promotion des mobilités actives souhaiterait que le projet prenne en compte l'art urbain (graff, fresques murales...) qui pourrait s'appliquer, selon lui, aux bâtiments du port pour les embellir (murs, silos, nefs...). Il propose également d'accentuer la végétalisation du site (arbres, zones de stationnement enherbées, toitures végétalisées...), et de renforcer les mobilités actives dans l'aménagement de l'espace (trottoirs en nombre suffisant par exemple).

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : ces remarques sont bien notées. Concernant la perception du site et des nefs, c'est un habillage technique qui a été réalisé sur les différentes vues 3D. L'intervention de la maîtrise d'œuvre architecturale permettra de prendre en compte l'aspect visuel de la nef et paysager du site. La question de la mobilité est un sujet central et fait l'objet actuellement d'un travail commun avec Brest Métropole Aménagement et Brest Métropole, à la fois à partir des différents comptages réalisés en mai, mais aussi des retours des usagers et des habitants du secteur.

Q16 / Une riveraine s'interroge sur ce qui est prévu en matière de stationnement. Elle fait remarquer qu'actuellement, le grand parking est complet, les deux trottoirs de la rue des Colonies sont occupés et se demande ce que vont devenir ces stationnements et la circulation une fois le projet réalisé.

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : le stationnement généré par l'aire de carénage sera bien géré sur le foncier de l'emprise du projet. Les sujets mobilité et stationnement sont bien identifiés et la réflexion avec Brest Métropole aménagement vise à aboutir à une solution pérenne.

M. CHABERT : le stationnement est une question prégnante sur le port. Les besoins de l'élève à bateaux ont été intégrés dans les études relatives à la question du stationnement sur la zone, ce qui permettra d'apporter une réponse globale et concertée sur cet aspect. Pour la circulation, l'analyse repose principalement sur le comptage qui a été effectué, et avec les simulations à venir. L'étude globale vise à traiter ce sujet en prenant en compte l'ensemble des enjeux, notamment vis-à-vis de la circulation des poids lourds

Q17 / M. HELLEQUIN s'interroge sur le nombre de salariés présents actuellement dans la zone du projet. A son sens, si le projet crée réellement 350 emplois comme il a pu le lire dans la presse, il lui semble nécessaire de prévoir des places de stationnement en nombre suffisant. Il signale également que l'un des facteurs de l'abandon du musée des phares et balises sur le port avait été le manque de places de stationnement. La problématique du stationnement représente, selon lui, un vrai enjeu sur le port de commerce.

Q18 / M. LEFEBVRE, secrétaire de l'association des habitants du Merle Blanc, tient à souligner que dans le cadre des échanges avec Brest Métropole au sujet d'un projet immobilier, les projections réalisées par la collectivité sont fondées sur la diminution des déplacements en automobile et le développement des déplacements doux. Il constate une tendance à supprimer des places de stationnement, hors de toute modification industrielle ou résidentielle.

Réponse de BrestPort

M. CHABERT : les 350 emplois concernent les activités existantes. La question du stationnement est traitée avec Brest Métropole et nécessite la réalisation d'une analyse globale qui est en cours. Une enquête publique traitera spécifiquement cet aspect. Elle permettra d'apporter des réponses en prenant en compte les différents sujets.

Présentation détaillée des composants du projet

M. CHARBONNIER présente en détail les composantes du projet dans son ensemble. L'objectif est de disposer d'infrastructures modernes et adaptées, et d'un outil industriel efficace qui se traduit par :

- Une aire de carénage de 32 000 m²
- Une darse pour accueillir les bateaux
- Une double nef de 20 m de haut
- De nouveaux pontons dans le 5^e bassin
- La rénovation des magasins C et D
- La connexion électrique des navires à quai

Temps d'échange

Q19 / Une habitante du port souhaite savoir si des modifications sont prévues pour les magasins C et D (hauteur, esthétique...).

Réponse de BrestPort

M. CHABERT : des modifications esthétiques seront apportées. Le magasin D restera dans son format actuel en hauteur. Davantage de modifications pourront être réalisées pour le magasin C mais à ce stade du projet, les éléments ne sont pas encore entièrement définis.

Le but de la réhabilitation est de donner moins l'impression que ces bâtiments soient abandonnés.

Q20 / Un participant qui travaille sur le port demande si la zone prévue sera fusionnée avec les deux zones adjacentes, notamment en matière d'accès. Il demande si, par exemple, la forme 1 sera complètement ouverte sur la nouvelle zone et sur la partie ouest du 5^e nord ou si elle sera complètement délimitée par des grillages. Il pense que les employés du port utiliseront principalement cette zone pour accéder aux navires à quai sur ce bassin. Selon lui, il serait utile de s'assurer de la continuité de mobilité entre le 5^e nord et la forme 1, et que la zone soit ouverte si la réglementation ISPS le permet.

Réponse de BrestPort

M. CHARBONNIER : le fonctionnement, tel que projeté aujourd'hui, consiste en une entrée principale au site qui sera indépendante des entrées P4 et P5 existantes. Pour la circulation des grues mobiles et des colis exceptionnels, les ouvertures actuelles seront conservées. Une certaine vigilance permettra aussi de s'assurer, en matière de sûreté, de la cohérence avec ce qui est indiqué dans le dossier déposé auprès de la préfecture.

Conclusion

M. CHABERT remercie les participants pour la qualité des échanges et la richesse des interventions qui ont permis de mettre en évidence un certain nombre de points importants, en l'occurrence le maintien de l'ancrage industriel et logistique du port. Il rappelle l'importance de recueillir et de prendre en compte les avis des riverains et des associations afin d'éclairer la réflexion de BrestPort sur un certain nombre de points de vigilance : aspect architectural, accès, visibilité, stationnement... Enfin, M. CHABERT redit son souhait d'aboutir à un projet qui soit accepté, utile pour les industriels et qui fera vivre le port.

L'animateur clôture la réunion en rappelant le dispositif de concertation pour s'informer et s'exprimer sur le projet, et encourage les participants à s'inscrire aux prochains événements.