

Concertation 28 mai > 30 juin 2025

Atelier

Jeudi 26 juin 2025

COMPTE-RENDU

Nombre de participants : 8

Profil des participants : 50% habitants/riverains, 50% industriels portuaires

Intervenants

- M. Pierre CHARBONNIER, responsable projet développement opérationnel BrestPort
- M. Gilles FOURRE, Directeur des investissements BrestPort
- M. Jean-Yves DERUYTER, MD Conseil & associés

Durée de la réunion : 1h30 – de 18h30 à 20h00

La réunion débute par une présentation de BrestPort, des caractéristiques du projet BrestPort Marine Services et du processus de concertation.

Q1 / Une participante demande combien de temps prend la publication publique d'une contribution sur le site internet du projet. Elle signale qu'elle a apporté une contribution qui n'a toujours pas été publiée, elle est signalée « en modération ».

Réponse de BrestPort

Toute publication demande une confirmation par mail à son auteur. Elle est alors publiée. Une modération est parfois demandée avant publication, BrestPort s'engage à consulter la contribution et à la publier dans un bref délai.

M. Charbonnier présente ensuite le principe de l'atelier et les deux thématiques proposées à la discussion :

- Comment faire cohabiter une aire de carénage dans l'interface Ville/Port ?
- Comment mettre en valeur cette aire de carénage ?

Il précise que l'aire de carénage répond à un besoin identifié par les industriels portuaires dès 2008. Les industriels se sont regroupés depuis en association pour lister leurs besoins mutuels.

Temps d'échange

Q2 / Un participant demande comment l'emplacement de la future aire de carénage a été choisi ?

Réponse de BrestPort

Différentes solutions ont été étudiées, l'objectif étant de répondre au mieux aux besoins des industriels. 3 sites ont été étudiés en phase d'études : un terre-plein qui se trouve entre la forme 2 et 3, en partie Est du port. Une autre zone dans le 6^e bassin. Le gros avantage du 5^e bassin Nord est l'emprise foncière disponible appartenant à Brest Port : 32 000 m², contre 14 000 pour le premier site évoqué et 20 000 pour le second. De plus, il est à proximité de la forme 1 et des industriels implantés depuis longtemps comme Endel, Fouré Lagadec (ex-SNEF), Piriou naval Services ou encore le chantier du GUIP, acteur majeur pour les bateaux patrimoniaux, implanté quai Malbert. Et ce sont ces industriels qui seront amenés à utiliser cette aire de carénage.

La proximité avec la forme 1 présente un atout majeur pour accueillir des navires de très grandes tailles (jusqu'à 15/20 000 tonnes) et permet d'apporter une solution technique à un très grand nombre de besoins.

L'agitation de l'eau du plan d'eau est aussi un élément pris en compte et le 5^e bassin offre de meilleures conditions que les autres, car il est plus abrité et permet de faciliter les manœuvres des navires.

Q3 / Un participant demande pourquoi on voit des véhicules stationnés sur l'aire de carénage sur le photomontage exposé. Il souhaite également savoir comment a été décidé le positionnement du bâtiment sur l'aire.

Réponse de BrestPort

Les véhicules représentés sur l'image sont les véhicules des industriels qui, pour réaliser leurs travaux, ont besoin de ramener du matériel.

Concernant le positionnement du bâtiment, dans un premier temps il avait été projeté de réaliser deux bâtiments distincts, l'un pour la peinture en partie Ouest, l'autre plus polyvalent en partie Est. Pour répondre aux besoins des industriels, l'objectif est de pouvoir accueillir deux bateaux en arrêt technique simultanément et indépendamment. D'où le besoin de deux cellules de 50 mètres par 20 et d'une hauteur suffisante pour accueillir les navires. Dans ce premier projet, il était envisagé une hauteur de 28 mètres pour pouvoir rentrer les bateaux avec l'élévateur à l'intérieur sans rupture de charge. Actuellement le Plan local d'urbanisme (PLU) impose une limite à 15 mètres de hauteur. Il existe cependant un bâtiment d'une hauteur de 24 mètres à proximité. BrestPort a échangé avec l'Architecte des Bâtiments de France pour vérifier la compatibilité du projet au regard de l'AVAP (aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine), mais un bâtiment de 28 mètres de haut ne l'était pas. Le projet a donc été repensé et propose aujourd'hui un bâtiment de 20 mètres de haut, dont 16 mètres de hauteur utile. Cette configuration permettra d'accueillir 80 % de la flotte de navires. Cela nécessitera d'investir dans un engin de manutention qui permettra de conduire les navires de l'aire de carénage jusqu'à l'intérieur de la nef.

Concernant le positionnement des nefs, de nombreuses pistes ont été étudiées et discutées pour trouver à la fois le bon agencement des deux nefs ensemble et leur positionnement. Le choix d'une double nef s'est finalement imposé avec un positionnement à l'ouest de l'aire de carénage, en voisinage des bâtiments existants d'une hauteur similaire

ou supérieure, cette localisation étant la moins impactante sur la vue depuis les hauteurs de la ville. Un autre positionnement n'aurait pas été approuvé par les Bâtiments de France. Il permet par ailleurs des conditions d'exploitation acceptables.

Q4 / Un participant souligne l'intérêt de cette configuration qui permet d'avoir une vue sur les bateaux à quai de la rue, sans avoir de bâtiments devant qui les cacheraient.

Q5 / Une participante demande pourquoi on ne pourrait pas reculer davantage le bâtiment.

Réponse de BrestPort

Un grand nombre de solutions ont été étudiées. Celle présentée aujourd'hui résulte de l'adéquation entre les exigences techniques liées à l'exploitation de l'aire de carénage et le moindre impact visuel.

Q6/ Un participant rappelle que des personnes avaient proposé l'installation de cette aire sur le polder

Réponse de BrestPort

BrestPort n'a pas envisagé cette solution, incompatible avec son plan stratégique qui occupe déjà le polder avec des activités industrielles lourdes à connotation EMR.

Monsieur Charbonnier invite ensuite les participants à s'exprimer sur la première thématique proposée pour l'atelier : **Comment faire cohabiter une aire de carénage dans l'interface Ville/Port ?** L'objectif est d'écouter les éventuelles préoccupations et trouver comment y répondre.

Il rappelle les fonctions de l'aire de carénage : la prise en charge des navires par l'élévateur à sangles, leur mise en place dans la nef par un engin de manutention ; et les activités possibles : interventions mécaniques, chaudronnerie, préparation de surface avant peinture. Il précise que l'élévateur à sangles sera adapté au maximum de types de navire, du remorqueur aux bateaux militaires, y compris des navires patrimoniaux comme Le Français, avec ses 450 tonnes environ.

Q7 / Un riverain confie sa préoccupation concernant l'emplacement prévu de la nef par rapport à son logement voisin. Il évoque également la modification de la circulation routière induite par le projet et craint un report du trafic sur la rue des Colonies et les nuisances associées (bruit et insécurité). Enfin, il suggère une végétalisation tant que possible du site, afin d'éviter un îlot de chaleur. La dimension exploitation du site lui semble moins problématique car il y a déjà une activité équivalente, même s'il y a toujours des questions sur la pollution.

Q8/ Un autre participant mentionne la question de la pollution de l'air, tout en évoquant les normes environnementales qui doivent être assurément respectées par BrestPort.

Réponse de BrestPort

La réglementation, comme la Loi sur l'eau ou ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement), est en effet stricte et respectée.

Une étude de la qualité de l'air a été réalisée autour du site du projet pour déterminer un point zéro de référence. Une étude acoustique est également programmée en septembre. Des simulations prenant en considération différentes activités sur le site seront ensuite réalisées.

Concernant la modification de la circulation routière, une partie du quai Armand Considère fait partie de l'emprise du projet et induit effectivement un report des flux et de

stationnement sur des routes et parkings existantes. BrestPort travaille avec Brest métropole et Brest Métropole Aménagement sur ce sujet. Des comptages ont été effectués concernant le stationnement et la circulation, et les gabarits des voies actuelles sont étudiés.

Q9/ Un riverain demande si la réflexion engagée s'intéresse au report du trafic de transit sur un axe adapté plutôt que sur une rue résidentielle (rue des Colonies). Il précise que la rue des colonies dispose de stationnements publics utilisés par les riverains et l'hôtel Mercure, et que les bâtiments d'habitation disposent de parkings dont l'entrée est rue de Bassam.

Réponse de BrestPort

La rue des Colonies mène à des hôtels et à un immeuble résidentiel mais est aussi historiquement un accès pour l'entreprise industrielle Endel (qui pratique d'ailleurs déjà de la réparation navale sur ce site). Il y a également des parkings.

BrestPort note la crainte sous-jacente à cette intervention, des nuisances engendrées par un trafic accru dans cette rue.

Q10/ Une personne souhaite savoir si les bâtiments existants adjacents à cette rue sont voués à la destruction ou à perdurer. Elle demande si des travaux de voirie sont envisagés.

Réponse de BrestPort

Concernant les bâtiments évoqués, exploités par la société Endel, ils resteront en place.

Concernant la voirie, les diagnostics sont en phase de finalisation avec Brest Métropole Aménagement et une réunion de bilan est prévue courant juillet qui posera les jalons des étapes nécessaires suivantes.

Q11/ Un industriel estime qu'il changera très probablement son itinéraire de circulation si la rue de Madagascar est fermée et qu'il se reportera sur la rue de l'Elorn.

Q12/ Un riverain souligne que la rue de l'Elorn est un axe entrant à Brest, souvent chargé, et beaucoup de trafic se reporte sur la rue des Colonies.

Q13/ Un industriel rappelle que la rue de Madagascar est à l'origine une route portuaire, aujourd'hui « ouverte au public » mais que le Port est dans son droit de la fermer si besoin. Il estime que les riverains propriétaires auraient dû être informés de cette possibilité au moment de leur installation. Il souhaite que les industriels puissent travailler librement dans la zone portuaire.

Q14/ Le riverain souligne qu'il faut cependant prendre en compte d'autres facteurs, celui des accès à la mer, qui est une attente forte aujourd'hui de la société civile et qu'il faut préserver, et également le fait que cette zone portuaire est devenue un lieu de tourisme intérieur : les Brestoïses s'y promènent, y pratiquent du sport, etc...

Réponse de BrestPort

La société et les usages du port ont évolué avec le temps. Cependant, en matière de sécurité et de législation, les responsabilités, en cas d'accident, incombent à l'exploitant du port. Dans ces évolutions de la société civile, celle-ci ne manque pas de se retourner contre le port s'il y a des incidents. Les actionnaires publics de BrestPort ont contribué aux arbitrages sur l'utilisation des différents quais et bassins. Ainsi, le projet n'impacte pas toute la zone : le quai Malbert, par exemple, restera totalement ouvert au public. La volonté de BrestPort est de trouver un équilibre entre les différents usages. Autre exemple, les derniers

développement du port, coté est (emr) intègrent bien cette dimension avec de nouveaux espaces ouverts au public (espaces verts, promenades...)

Q14/ le même riverain ajoute qu'il est bien conscient d'être à la frontière entre les deux espaces et que l'objectif est d'aboutir à une solution qui convienne à tout le monde.

Q13/ Un riverain exprime la nécessité de réfléchir à des solutions pour éviter un report du trafic de transit sur la rue des Colonies en cas de modification du plan de circulation. Il suggère l'idée de réserver l'accès à cette voirie aux résidents et industriels, et aux mobilités actives par exemple.

Réponse de BrestPort

Une voie verte a été créée par Brest métropole rue de l'Elorn.

Q14/ Le même riverain évoque également le manque de trottoir sur la partie au nord de la zone, rue d'Elorn notamment, qui pose des conflits d'usage sur la voie verte adjacente entre vélos et piétons. Il appelle à une réflexion en amont sur un partage clair des flux par usage.

Réponse de BrestPort

Différentes solutions ont été étudiées pour fluidifier et sécuriser les différents flux en collaboration avec Brest métropole, avec notamment la création de nouveaux passages piétons, les liaisons piétonnes à partir des arrêts de bus...

La zone sans trottoir évoquée se trouve le long du bâtiment de l'entreprise Endel et son emprise ne permet pas la présence d'un trottoir.

Concernant l'accès à la mer évoqué plus tôt, le projet ne modifie pas substantiellement les conditions d'accès pour le public.

En synthèse de cet échange, il ressort que le report de trafic sur la rue des colonies doit être traité (éviter une partie du report et sécuriser le trafic reporté), et que le partage des flux sur la rue de l'Elorn et la rue des colonies soit bien marqué.

Monsieur Charbonnier interroge les participants sur la présence de bateaux sur le terre-plein et une attractivité supplémentaire pour le grand public qu'elle pourrait générer, comme on peut le voir déjà au quai Malbert aujourd'hui.

Q15/ Une riveraine évoque les automobilistes qui pourraient s'attarder à la vue de ces bateaux sur la voirie. Selon elle, la plus-value serait de créer un chemin de promenade pour les piétons à cet endroit.

Elle ajoute que le transport des bateaux réparés par Endel génère des embouteillages car les livreurs traversent le rond-point.

Elle revient ensuite sur sa crainte de l'augmentation du trafic principalement pour des raisons de sécurité et de nuisances. Elle précise qu'il y a déjà beaucoup d'incivilités (rodéos le soir par exemple).

Réponse de BrestPort

Si c'est bien le projet BrestPort Marine Services qui vient modifier le plan de circulation, les questions de voiries, de stationnements ou de flux sont de la compétence de Brest métropole. BrestPort lui fera bien-sûr part des différentes problématiques abordées dans le cadre de la concertation.

Concernant les bateaux réparés par Endel, ils le seront sur l'aire de carénage et non plus dans l'emprise Endel, ce qui simplifiera les questions de transport.

Q16/ Un riverain évoque l'annonce d'un projet de Brest métropole de construire un parking de 400 places aux abords de la gare SNCF. Il se demande si un parking en entrée de port ne pourrait pas soulager la circulation autour de la zone portuaire, car le public pourrait plus circuler à pied.

Réponse de BrestPort

Les études sur la circulation routière dans la zone s'attachent également à analyser les flux : pourquoi un véhicule passe par le port par exemple, quel est l'intérêt, le besoin ? Pourquoi s'y garer ? La métropole travaille activement ces sujets et les projets associés.

Q17/ Un industriel précise que le projet offrira 78 places de stationnement pour toutes les entreprises, leurs véhicules n'encombreront donc pas la voie publique. De même, un sas est prévu pour faciliter les manœuvres des poids-lourds en entrée et sortie de l'aire, ce qui évitera tout blocage de la circulation.

Q18/ Un participant attire l'attention sur la nécessité d'éviter que les camions se perdent et se retrouvent dans la rue des Colonies, ce qui arrive déjà aujourd'hui.

Q19/ Une participante revient sur l'idée de créer un vrai lieu de balade

Q20/ Un participant ajoute que cela ferait de la place pour de la végétalisation et améliorerait l'esthétique du site. Cette dimension esthétique doit prendre en compte la proximité, comme la vue en hauteur, par exemple du square Beauteemps-Baupré.

Réponse de BrestPort

Le site aujourd'hui peut ressembler à un terrain vague, et pour partie à un parking, celui mis à disposition temporaire d'Arkéa. Il existe un mur qui sert de support à de nombreux graphistes. Le projet peut être une opportunité pour améliorer cette dimension.

Q21/ Un participant exprime des craintes sur la possibilité de louer et la perte de valeur des biens immobiliers. Certains appartements disposent, en outre, actuellement d'une vue mer.

Réponse de BrestPort

La valeur de la majorité des biens vient de leur emplacement sur le port qui ne changera pas. Concernant les « vues mer » et « petites vues mer », les bâtiments récemment construits ont été conçus pour conserver via notamment les balcons la vue rade au sud après le développement prévu de l'espace portuaire en friche coté Est.

L'aspect architectural de la nef fait aussi l'objet d'un concours sous maîtrise d'ouvrage BrestPort qui a notamment pour critère le volet esthétique et environnemental du projet.

Q22/ Un riverain a constaté que le site actuel était en train d'être libéré et s'interroge sur la sécurisation du site.

Réponse de BrestPort

Une attention particulière est portée à la fermeture du site : des échanges avec le chantier du Guip ont eu lieu récemment.

Les thématiques sur le thème de la cohabitation

- Positionnement et hauteur de la nef : perte de valeur immobilière
- Modification des itinéraires routiers
- Ilot de chaleur
- Augmentation de la circulation sur la rue des colonies : moins de sécurité, plus de bruit et de pollution
- Trouver un équilibre d'usage entre riverains et industriels
- Conflit d'usage cyclistes/joggeurs/promeneurs rue de l'Elorn : manque un trottoir à côté de la piste cyclable ?
- Moins d'accès à la mer : l'intérêt de promenade va diminuer

La question de la **mise en valeur du site** est ensuite abordée.

Q23/ Un intervenant reprend les idées de végétalisation, d'alignements d'arbres. Il ajoute que des stationnements infiltrants à proximité de la nef pourraient être intéressants. Des toitures végétalisées peuvent être envisagées. Il suppose que végétaliser l'aire de travail serait difficile, donc ce serait plus en périphérie.

Réponse de BrestPort

Une précision est apportée sur l'emprise du projet : elle n'inclut pas le site Endel. La réflexion sur l'intégration paysagère n'est pas encore entamée à cette étape du projet. BrestPort étudie pour le moment les terrassements possibles et le traitement des eaux (pluie, lavage, carénage...) sur l'aire, qui est un enjeu important sur les 28 000 m² de la zone. En revanche, l'atelier du jour est une opportunité d'ouvrir la discussion et la réflexion sur le sujet.

Q24/ Une intervenante, s'appuyant sur sa perception du chantier du Guip au quai Malbert, s'interroge sur la possibilité que la nef soit transparente pour montrer l'activité.

Q25/ Un riverain ajoute que l'utilisation de matériau comme le bois pourrait aussi apporter un cachet supplémentaire.

Q26/ Un industriel attire l'attention sur l'utilité de la nef à réduire les nuisances sonores, ce qui nécessitera une isolation phonique et pourrait limiter les possibilités de transparence. Il ajoute que la transparence vers la mer peut être retrouvée ailleurs, alors que la limitation des nuisances pour respecter la réglementation lui semble une priorité forte.

Q27/ Un autre industriel estime que le travail architectural à mener est intéressant et que l'habillage sera important.

Q28/ Une personne s'interroge sur la confidentialité de certains travaux sur des bâtiments de la marine nationale.

Q29/ Un riverain demande ce qui est prévu pour les magasins C et D. Une toiture végétalisée est-elle envisageable ? Des panneaux solaires ?

Réponse de BrestPort

La rénovation des magasins fait partie du projet global, mais n'est pas aussi avancée que l'aire de carénage. Concernant le magasin D, l'enveloppe ne serait pas modifiée car il faut rester compatible avec l'activité de stockage. Le magasin C serait plus consacré à l'innovation (drones marins nécessitant un accès à la mer).

BrestPort comprend que la préoccupation des participants est d'avoir un paysage portuaire global plus attractif (nef, magasins C et D...)

Q30/ Un intervenant estime que cela représente une opportunité d'embellir le port, tout en respectant son identité industrielle. Il estime qu'il faut rajouter du vert, des cheminements qui ne soient pas une « autoroute urbaine ».

Réponse de BrestPort

Le présent échange est une source d'enrichissement du projet, et du dialogue qui est mené avec Brest métropole, qui a également une vision « grand large ».

Les différentes interventions ont pu montrer la possibilité de lier la fonctionnalité avec l'attractivité.

Q31/ Un riverain ajoute qu'il n'y a pas d'opposition au projet mais qu'il s'agit de le rendre compatible avec des conditions de vie acceptables. L'activité portuaire est une richesse. Il demande si du travail nocturne est prévu.

Réponse de BrestPort

Il est projeté de travailler entre 6 et 22 heures. Le règlement d'exploitation sera soumis à autorisation du préfet, qui sera attentif aux impacts sur les riverains. A ce jour, les formes de radoub peuvent être exploitées H24 et 7 jours sur 7. Les besoins exprimés par les industriels au titre du projet ne sont pas à ce niveau.

Q32/ Deux industriels ajoutent que le travail de nuit représente un coût important et qu'il est donc limité à des travaux visant à régler des problèmes majeurs. Habituellement, les travaux se terminent à 18/20H. Les seules obligations dérogeant à cette pratique concernent les navires militaires ayant des impératifs de départ. Par ailleurs, cela concerne principalement des travaux de finition, peu impactant.

Q33/ Une personne estime que les graffs sont représentatifs du port. Elle demande si quelque chose est prévu pour pérenniser cette activité artistique, que ce soit sur des murs ou sur la nef.

Réponse de BrestPort

La mission de BrestPort est d'aménager le port en général. Une charte architecturale est en cours d'élaboration. Il faut s'interroger sur le meilleur endroit pour disposer d'espaces dédiés à l'expression graphique. On peut citer les silos, dont une rénovation est prévue sous deux ans. Cela peut être l'occasion de réfléchir à les embellir. Concernant le site de l'aire de carénage, sa fermeture est prévue actuellement avec une clôture rigide. Il pourrait être imaginé quelques linéaires destinés à des graffs sur les 160 mètres de longueur le long de la rue de l'Elorn. L'important est que cela soit compatible avec une sécurisation de l'accès à l'aire.

Q34/ Une personne demande quel est le calendrier d'évolution du port en général.

Réponse de BrestPort

Le projet d'élévateur à bateaux est le plus avancé : le dossier sera déposé auprès des services de l'Etat fin 2025, pour une enquête publique au printemps 2026. Une mise en compatibilité du PLU, portée par Brest métropole, nécessitera une concertation en septembre/octobre 2025, puis une enquête publique en 2026. Pour la concertation sur la mise en compatibilité du PLU, de nouveaux éléments architecturaux seront présentés.

La livraison du site est prévue à l'été 2028. Les travaux se décomposeront en 3 gros lots : battage de pieux, terrassements, construction des bâtiments. Il faudra également faire passer les réseaux de servitude (eau, électricité). Cela permettra d'éviter la présence de générateurs électriques bruyants.

La réflexion sur la plateforme multimodale (Rail/Route/Mer) est en phase très amont. La réparation navale va bénéficier du renouvellement de grues. L'activité EMR est également en phase d'étude. Elle dépend de la vision de l'Etat sur l'énergie éolienne marine. Des travaux complémentaires devraient débiter d'ici 2 ans.

Q35/ Une personne demande le nombre de personnes qui seront présentes sur le chantier.

Réponse de BrestPort

Il y a de l'espace pour accueillir 17 navires. On estime qu'il y aura un maximum de 150 personnes simultanément sur site.

Q36/ Une personne demande si l'électrification prévue pour l'aire de carénage sera étendue à l'ensemble du port.

Réponse de BrestPort

Cela fait partie du projet de développement de BrestPort, pour anticiper une obligation. Cela nécessite préalablement de redimensionner la capacité de réceptionner l'énergie électrique du port. Cette opération est en cours.

Q37/ Une personne souhaite que les contributions soient entendues.

Réponse de BrestPort

BrestPort a organisé cette concertation volontairement. L'objectif est de construire et d'améliorer le projet avec les participants et d'éviter les recours, en gardant en tête que cela correspond à un besoin exprimé par les industriels.

Q38/ La même personne demande pourquoi le projet n'a pas été mis en place plus tôt.

Réponse de BrestPort

Il y a eu plus de 10 années de débats internes au Finistère. Il y a également des questions de financement. La convergence des intérêts a permis de débloquent le projet.

Q38/ Un intervenant se satisfait d'avoir pu échanger avec BrestPort pour partager les préoccupations et les propositions.

Les thématiques sur le thème de la mise en valeur

- Faire une vraie promenade le long de l'aire (esthétique, vue sur les bateaux, végétalisation qui lutterait contre les ilots de chaleur)
- Une nef avec une architecture travaillée (concours)
- Toitures végétalisées
- Une nef avec des vues possibles à l'intérieur (choix des matériaux important, mais limite pour l'insonorisation et la confidentialité)
- Conserver ou créer de nouveaux espaces pour l'art urbain (Silos, nef, clôture)