



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

Le Vice-Président du Conseil général
des Ponts et Chaussées

à

Monsieur le Délégué interministériel
aux Restructurations de Défense

et

Monsieur le Délégué à l'Aménagement
du Territoire et à l'Action régionale

La Défense, le 17 MAI 2005

Objet : bilan de la phase de démarrage de la mission d'étude Penfeld à Brest
(rapport CGPC n° 2002-0073-01)

Réf. : votre lettre du 5 novembre 2003

P.J. : 2

Au cours de la réunion interministérielle du 5 mars 2002, qui décida de lancer la mission d'étude Penfeld, il fut convenu de placer celle-ci sous l'autorité conjointe du préfet du Finistère et du président de la communauté urbaine de Brest, et de confier son animation à M. Gérard de Senneville, inspecteur général de l'Équipement, pour une première période d'un an, mais, par lettre en date du 5 novembre 2003, vous lui avez demandé de prolonger son action jusqu'à la fin de l'année 2004, afin d'atteindre deux objectifs :

- "proposer un ensemble cohérent de décisions permettant d'engager une première opération, qui sera vraisemblablement la transformation du port du Château en un port d'escale pour la navigation de plaisance;
- présenter un schéma d'évolution du site de la Penfeld faisant l'objet d'un consensus entre l'Etat et la communauté urbaine de Brest."

Ces deux objectifs sont aujourd'hui atteints. Le comité de suivi de la mission, réuni à cet effet le 24 mars dernier, l'a constaté. La tâche confiée à M. Gérard de Senneville prend donc fin, mais les relations de travail qui se sont créées durant cette période entre les différents partenaires laissent bien augurer de la poursuite de la démarche.

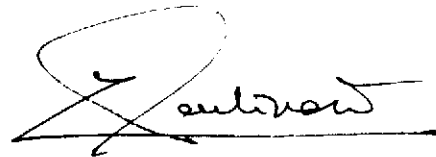
Vous voudrez bien trouver ci-joint le rapport dans lequel M. Gérard de Senneville dresse le bilan de cette phase de démarrage. Il présente les grandes lignes du schéma d'évolution de la Penfeld, qui fait aujourd'hui l'objet d'un consensus, et indique, pour chacun des trois sites appelés à évoluer, les décisions acquises et le travail qui reste à effectuer. En présentant l'état d'avancement de la démarche à ce jour, ce document devrait constituer une référence utile pour sa poursuite.

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 62 62
mél. Cgpc-vp
@equipement.gouv.fr

.../...

C'est pourquoi la diffusion de ce rapport aux services de l'Etat et aux collectivités locales qui oeuvrent ensemble au sein de la mission d'étude Penfeld a paru souhaitable à son comité de suivi. En outre, ce rapport me semble communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée; aussi, sauf objection de votre part d'ici deux mois, pourra-t-il être consulté sur le site internet du ministère de l'Equipement.

Un volume annexe, diffusé en un plus petit nombre d'exemplaires que le rapport, rassemble les comptes rendus de toutes les réunions de la mission d'étude Penfeld et de son comité de suivi.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Claude Martinand', written over a horizontal line.

Claude MARTINAND

DESTINATAIRES

Délégation interministérielle aux Restructurations de Défense :

M. le Délégué interministériel aux Restructurations de Défense	1 ex
M. l'adjoint au délégué	1 ex
M. le Délégué régional aux Restructurations de Défense pour la Bretagne	1 ex
Mme la Déléguée de Site aux Restructurations de Défense pour Brest	1 ex

Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale

M. le Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale	1 ex
M. le Directeur, adjoint au délégué	1 ex
Mme Théry, chargée de mission	1 ex

Préfecture et services de l'Etat de la Région Bretagne

Mme la Préfète de la Région Bretagne	1 ex
Mme la Secrétaire générale pour les Affaires régionales	1 ex
M. le Directeur régional de l'Equipement	1 ex

Préfecture et services de l'Etat du Finistère

M. le Préfet du Finistère	2 ex
M. le Sous-Préfet de Brest	2 ex
Mme la Directrice départementale de l'Equipement	1 ex
M. le Chef du Service maritime et aéroportuaire de la DDE	1 ex
M. Bizien, architecte à la DDE	1 ex
M. Jouve, architecte des Bâtiments de France, adjoint au chef du service départemental de l'Architecture et du Patrimoine	1 ex

Marine nationale (Région maritime de l'Atlantique)

le Vice-Amiral d'Escadre, commandant la Région maritime Atlantique, préfet maritime de l'Atlantique	1 ex
le Contre-Amiral, adjoint territorial au commandant de la Région maritime Atlantique	6 ex
M. le Directeur des Travaux maritimes de l'Atlantique	2 ex

Mission de Réalisation des Actifs immobiliers (MRAI) du ministère de la Défense

M. le Directeur de la Mission de Réalisation des Actifs immobiliers	1 ex
M. Schneider, négociateur	1 ex

Direction des Constructions navales (DCN)

M. le Directeur de DCN – Brest	2 ex
--------------------------------	------

Conseil régional de Bretagne

M. le Président du Conseil régional	1 ex
M. le Directeur général des Services	1 ex
M. Jolivet, Directeur de l'Aménagement	1 ex

Conseil général du Finistère

M. le Président du Conseil général	1 ex
M. Menesguen, conseiller général	1 ex

Communauté urbaine de Brest

M. le Président de la Communauté urbaine	1 ex
Mmes et M.M. les représentants de la communauté urbaine au sein de la mission d'étude Penfeld	10 ex
M. le Directeur du Pôle Développement	4 ex

Organismes locaux

M. le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest	1 ex
M. le Directeur général de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest	1 ex
M. le Directeur de l'Agence de Développement et d'urbanisme du Pays de Brest	1 ex

Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer

M. le Directeur du Transport maritime, des Ports et du Littoral	1 ex
M. le Sous-Directeur des Ports	1 ex

Conseil général des Ponts et Chaussées

M. le Vice-Président	1 ex
Mme et M.M. les Présidents de Section	6 ex
M. le Coordonnateur de la MIGT n°5 (Bretagne, Pays de Loire)	1 ex
M. le Coordonnateur du Collège de Spécialité "Maritime"	1 ex
M. Veltz	1 ex
M. Wellhoff	1 ex
Rapporteur : M. de Senneville	12 ex

n° 2002-0073-01

avril 2005

Bilan de la phase de démarrage de la mission d'étude Penfeld à Brest (2002 – 2005)



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du territoire
du Tourisme et
de la Mer

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport n° 2002-0073-01

BILAN

DE LA PHASE DE DÉMARRAGE

DE LA MISSION D'ÉTUDE PENFELD

À BREST

(2002 – 2005)

établi par

Gérard de SENNEVILLE
Inspecteur général de l'Équipement

Destinataires

Le délégué interministériel aux Restructurations de Défense

Le délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale

Avril 2005

25 avril 2005

- 1 -

La mission d'étude Penfeld

Le lancement de mission d'étude Penfeld a été décidé lors de la réunion interministérielle tenue le mardi 5 mars 2002 au cabinet du Premier Ministre, dont voici le relevé de décisions :

"Au vu des travaux déjà réalisés dans le cadre de la commission Penfeld, il est décidé la mise en place immédiate d'une "mission d'étude Penfeld".

Cette mission, à caractère pré-opérationnel, est chargée de préparer les conditions d'un projet d'aménagement à long terme du secteur Penfeld – Recouvrance. Placée sous l'autorité du préfet du Finistère et du président de la communauté urbaine de Brest, elle associera l'ensemble des collectivités locales et les ministères concernés (Equipement, Aménagement du Territoire, Défense). Un comité de suivi sera mis en place et se réunira deux fois par an.

Le ministère de la Défense sera étroitement associé aux travaux de cette mission. Un chargé de mission de la délégation interministérielle aux Restructurations de Défense participera de manière permanente aux travaux de la mission, en assurant le lien avec les services du ministère de la Défense.

Monsieur Gérard de Senneville, inspecteur général de l'Equipement, assurera l'animation de cette mission pour une première période d'un an. Il rendra compte régulièrement de ses travaux au délégué interministériel aux Restructurations de Défense et au délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale.

L'objectif est d'engager une première tranche significative de travaux avant le terme du contrat de plan Etat – Région.

Aussi, la mission rendra ses premières propositions d'ici la fin de l'année 2002, en ayant :

- précisé le cahier des charges de l'ensemble des études techniques à réaliser,*
- défini le cadre juridique, technique et financier dans lequel l'aménagement de ce secteur pourra être mené,*
- précisé les périmètres opérationnels sur lesquels des aménagements peuvent être envisagés à court et moyen terme.*

Le comité de suivi se réunira dès l'été 2002 pour dégager de premières orientations.

Il sera proposé à la communauté urbaine de Brest d'assurer la maîtrise d'ouvrage de ces études que l'Etat est prêt à financer à hauteur de 300 000 euros pour la période 2002 et 2003 sur crédits FRED inscrits au contrat de plan Etat – Région au titre des réhabilitations des emprises militaires libérées. Des contributions du FEDER seront par ailleurs mobilisées."

*

Une première visite à Brest, les 13 et 14 mai 2002, a permis de constater d'emblée l'accord de la Marine nationale, de la communauté urbaine de Brest (CUB) et de la direction des Constructions navales (DCN) de Brest pour étudier ensemble l'avenir de trois secteurs appelés à évoluer : le port du Château, le plateau des Capucins et le fond de la Penfeld, également dénommé le Salou. Les secteurs choisis et la nature des problèmes posés ont conduit à définir successivement trois programmes d'études distincts, avec des horizons différents.

1°) En ce qui concerne *le port du Château*, la CUB a avancé d'emblée une proposition précise de programme : la création d'un port civil pouvant servir à la fois d'escale pour la navigation de plaisance et d'accueil pour des événements nautiques. La Marine en a accepté l'idée dès lors que trois conditions seraient respectées : la poursuite de l'activité de son club nautique, l'accès à la petite darse et la compatibilité avec les activités militaires dans le voisinage immédiat, en particulier l'atterrissage d'hélicoptères. Sur cette base précise, il a été possible d'entreprendre toutes les études détaillées nécessaires à la mise au point du projet : établissement du programme, études techniques, organisation de la navigation entre le port militaire et le port d'intérêt national, fonctionnement du port de plaisance, définition du processus juridique et domanial. Elles permettent d'aboutir aujourd'hui à un ensemble de décisions administratives et financières permettant d'entreprendre la réalisation dès 2005 avec pour perspective l'achèvement des travaux d'ici la fin de l'année 2007.

2°) Dès le début du processus de travail, DCN a annoncé son intention de quitter *les ateliers du plateau des Capucins* à la fin de l'année 2004 et le ministère de la Défense celle de les céder. La CUB s'est déclarée favorable à la reprise du site en vue de réaliser une opération d'urbanisme, mais personne n'avait alors la moindre idée du programme à y réaliser. La première tâche était donc de le concevoir. Après une première étude exploratoire, il a été décidé de confier à trois agences d'urbanisme et d'architecture différentes une étude de définition. A l'issue de celle-ci, en mars 2005, la CUB sera en mesure de choisir un programme, un parti d'urbanisme et un maître d'œuvre pour en réaliser l'élément principal. On entrera alors dans la phase de montage de l'opération, qui devrait durer au moins une année. C'est donc vraisemblablement vers la fin de l'année 2006 ou le début de 2007 que pourra être décidée la cession des terrains d'assiette d'une importante opération d'urbanisme, dont la réalisation devrait durer entre cinq et dix ans, voire plus.

3°) En ce qui concerne *le fond de la Penfeld, en amont du pont de l'Harteloire*, une hypothèse de travail a été adoptée dès le départ : sa transformation en une zone mixte, ouverte au public, où coexisteraient des activités civiles et militaires. Après plusieurs réunions, le vice-amiral d'escadre, commandant la Région maritime Atlantique, a communiqué à la mission, le 25 mai 2004, un document de travail proposant un partage possible du fond de la Penfeld entre activités civiles et militaires allant de pair avec une modification de l'enceinte de la base navale. Ce document permet d'engager des études précises sur l'organisation future de

la zone. Cependant il est clairement indiqué que l'ouverture de cette zone au public ne sera pas envisageable tant qu'y subsistera l'activité "tôlerie" de DCN. Or la décision de conserver ou non cette activité sur le site, liée aux choix industriels de DCN, ne sera prise qu'à la fin de 2006 ou au début de 2007. C'est donc à cette échéance que sera décidée l'ouverture du site ou qu'elle sera repoussée à une date plus lointaine. Mais il n'est pas interdit d'ici là d'accueillir des activités civiles à l'intérieur de l'enceinte de l'arsenal dans le cadre d'autorisations d'occupation temporaire (AOT), préfigurant ainsi l'évolution de la zone.

*

Bien que les travaux de la mission aient avancé très rapidement, dans une excellente atmosphère de collaboration, il est vite apparu que le délai d'un an fixé pour la phase de démarrage était beaucoup trop court pour parvenir à des résultats tangibles. Aussi, par lettre conjointe en date du 5 novembre 2003, le délégué interministériel aux Restructurations de Défense et le délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale m'ont informé de leur décision d'en reculer le terme à la fin de l'année 2004 et de fixer deux objectifs :

- *"proposer un ensemble cohérent de décisions permettant d'engager une première opération, qui sera vraisemblablement la transformation du port de Château en un port d'escale pour la navigation de plaisance;*
- *présenter un schéma d'évolution du site de la Penfeld faisant l'objet d'un consensus entre l'Etat et la communauté urbaine de Brest."*

Ces objectifs sont aujourd'hui atteints.

En travaillant ensemble, les partenaires de la mission d'étude Penfeld, ont acquis une vision commune d'un schéma d'évolution de la Penfeld appelé à se réaliser dans les dix ou vingt prochaines années, mais dont la première opération sera engagée dès 2005. Fruit d'un travail en commun, ce schéma est parfaitement assumé par chaque partenaire, car il respecte ses intérêts fondamentaux et se trouve intégré à ses propres prévisions. Il coïncide avec le schéma directeur de la base navale établi par la Marine nationale, avec le plan industriel de DCN-Brest, avec une nouvelle délimitation du port d'intérêt national et avec la politique d'urbanisme et d'organisation des déplacements que met au point la CUB. Chacun a établi ses prévisions financières en fonction de l'échelonnement prévisible des opérations et du rôle qu'il allait avoir à y jouer. Ceci est surtout important pour la CUB en raison du poids que ces trois opérations représenteront pour elle.

Les relations de travail qui se sont nouées durant la phase de démarrage de la mission d'étude Penfeld devraient permettre la poursuite de la démarche dans de bonnes conditions.

Ma tâche d'animation est donc terminée, mais il me semble de bonne méthode de laisser un document qui puisse servir de référence pour la suite. Le présent rapport a pour but de montrer d'abord les grandes lignes du schéma d'évolution de la Penfeld qui fait aujourd'hui l'objet d'un consensus, puis d'indiquer, pour chacun des trois sites appelés à évoluer, ce qui est acquis, ce qui reste à mettre au point et le mode opératoire pour poursuivre la préparation des opérations.

- 2 -

Une vision commune d'un schéma d'évolution de la Penfeld

Cette vision commune repose sur la distinction entre :

- les espaces appelés à rester durablement à l'intérieur de l'enceinte de la base navale, car indispensables aux missions de la Marine nationale : ils figurent en rouge sur le plan ci-joint et comprennent notamment l'ensemble des quais de la Penfeld, qui constituent un élément fondamental du dispositif de maintenance de la flotte;

- les espaces appelés à évoluer pour s'ouvrir au public : ils figurent en bleu clair sur le plan. Le ministère de la Défense y conservera cependant des immeubles ou des installations militaires, comme le montrent les cartes présentées pour chacune de ces zones dans la suite du rapport. L'évolution envisagée s'étendra sur une période, qui débutera en 2005 et pourra durer de dix à vingt ans, voire plus.

Ces espaces appelés à évoluer sont au nombre de trois :

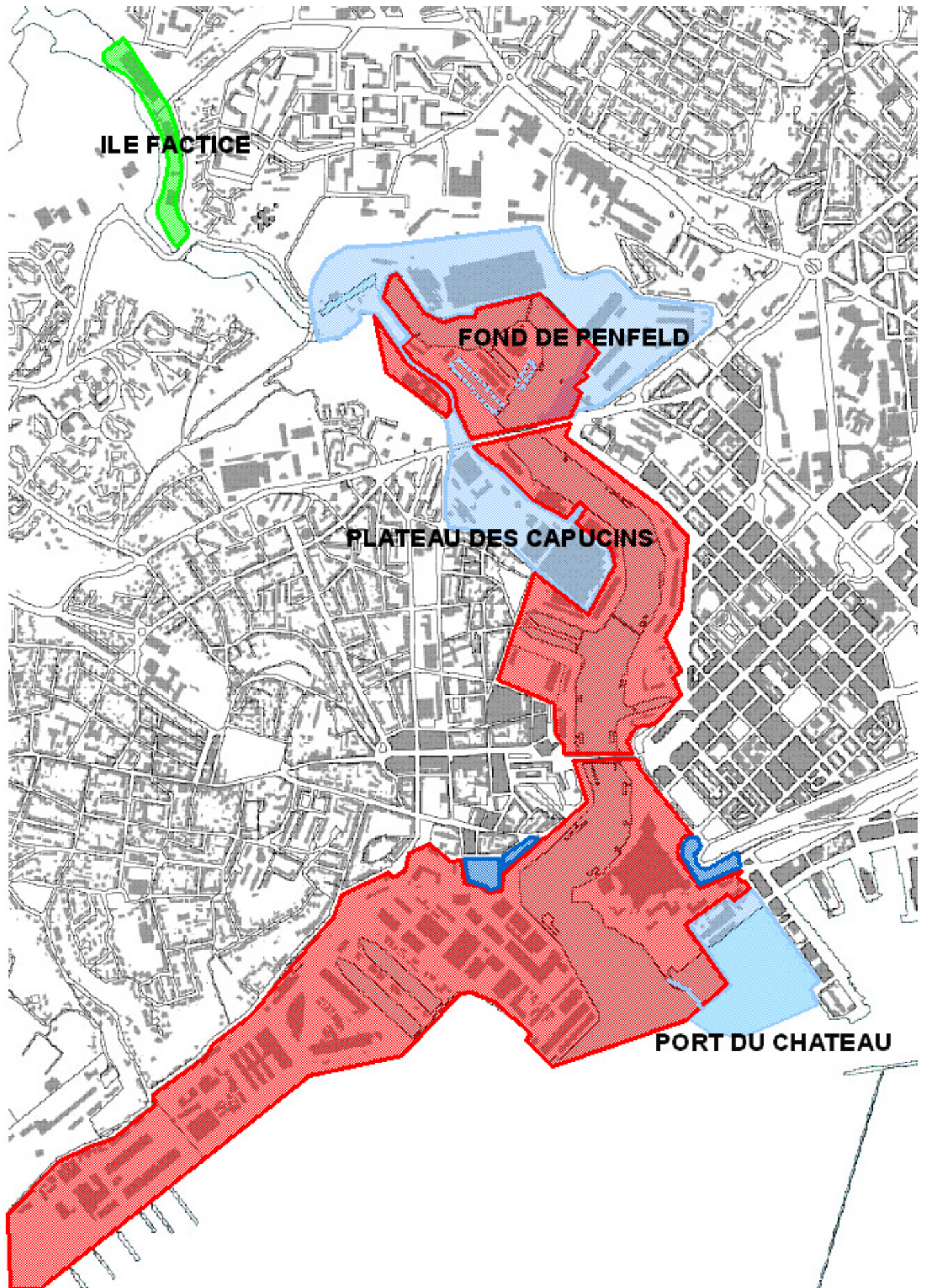
1°) Le port du Château a pour vocation de devenir un port d'escale pour la navigation de plaisance tout en conservant ses deux fonctions militaires actuelles : l'accès à la petite darse de la direction du port militaire et l'accueil des activités du club nautique de la Marine à Brest.

2°) Le plateau des Capucins, où sont édifiés l'atelier des machines et l'atelier d'électricité, a pour vocation de quitter le domaine militaire pour être le point fort d'une importante opération d'urbanisme. Dans un souci de cohérence urbaine, un périmètre d'étude plus vaste a été défini : il comprend aussi bien des espaces qui pourraient compléter l'opération que des espaces dont le statut ne changera pas, mais qu'il convient de prendre en compte dans une réflexion d'urbanisme.

3°) Le fond de la Penfeld, au nord du pont de l'Harteloire, pourrait devenir une zone mixte, où, dans un environnement civil, coexisteraient des activités civiles et militaires.

Figurent également sur le plan :

- en bleu sombre trois espaces qui, avant même, le lancement de la mission d'étude Penfeld, avaient déjà quitté le domaine militaire pour être ouverts au public après aménagement : le jardin de la gendarmerie maritime, la batterie Filley et le belvédère du Château.



SCHEMA D'EVOLUTION DE LA PENFELD

- en vert, un espace qui n'a pas fait partie des études de la mission Penfeld, mais dont l'évolution n'est pas exclue à moyen terme : il s'agit de l'île Factice, dont la gestion est confiée à la délégation générale pour l'Armement (DGA). C'est donc avec celle-ci qu'il conviendra de négocier le moment venu.

Enfin, les pointillés bleus qui entourent les bassins 4 et 6, situés à l'intérieur de la base navale, indiquent que ces équipements pourront également être utilisés à des usages civils de réparation navale dès lors qu'ils seront compatibles avec la priorité accordée à l'entretien des bâtiments militaires.

- 3 -

Le port du Château

La vocation du site

Un consensus s'est établi pour que le "port du Château", jusqu'ici intégré au port militaire, puisse devenir, après aménagement et grâce à une meilleure utilisation de l'espace, un port d'escale pour la navigation de plaisance, tout en conservant ses deux fonctions actuelles : l'accès à la petite darse de la direction du port militaire et l'accueil des activités du club nautique de la Marine à Brest.

Ce nouveau port de plaisance vient s'inscrire dans la politique globale d'aménagement du front de mer poursuivie par la CUB depuis près de dix ans :

- il constituera un important facteur d'animation supplémentaire pour le quartier du port,
- il favorisera l'organisation d'évènements maritimes,
- en matière de navigation de plaisance, il complètera le port du Moulin Blanc en offrant une possibilité d'escale dans la ville et non en périphérie, renforçant ainsi l'attrait de Brest pour les plaisanciers,
- placé à l'embouchure de la Penfeld, il améliorera la première image de Brest lorsqu'on y accède par la mer.

Les conditions mises par la Marine à la réalisation de l'opération

Trois conditions essentielles :

- la poursuite de l'activité du club nautique de la Marine à Brest dans les mêmes conditions économiques,
- l'accès à la petite darse,
- la compatibilité du futur port de plaisance avec toutes les missions militaires appelées à s'exercer dans son voisinage et, plus particulièrement, l'utilisation de l'héliport.

Dès lors que ces conditions sont respectées, la Marine nationale est prête, pour permettre la réalisation du projet, à se départir d'une partie du plan d'eau qu'elle gère et de deux terrains contigus faisant partie du domaine militaire.

Le projet

Après la mise au point d'un premier projet plus vaste, mais trop coûteux, un second projet (voir plan) a été élaboré pour être compatible avec les possibilités de financement. Son coût total est évalué à 18 943 000 euros hors taxes. C'est lui qui a été adopté.

Il comprend deux ouvrages de protection :

- la digue sud, longue de 380 mètres, composée de huit grands pontons flottants amarrés par des pieux;
- la digue ouest, longue de 160 mètres, composée de cinq pontons flottants plus petits amarrés, eux-aussi, par des pieux.

Le plan d'eau ainsi protégé est divisé en trois bassins correspondants aux différentes vocations du futur port :

- un espace de 1,6 hectares est conservé par la Marine nationale; il jouxte la petite darse et l'héliport; 150 places sur pontons pourront y être aménagées afin que le club nautique de la Marine puisse y poursuivre ses activités;
- un bassin de plaisance de 4,8 hectares offrira 487 places sur pontons, dont 46 seront dédiées aux escales de bateaux de plaisance;
- un bassin d'escale et d'animation, d'une surface de 2,3 hectares, équipé de 440 mètres de pontons lourds, servira à l'accueil de grandes unités de plaisance, de bateaux traditionnels et de bateaux de course, ainsi qu'à l'organisation de manifestations nautiques.

Le processus de réalisation

La partie du plan d'eau nécessaire au port de plaisance et deux terrains situés sur sa rive nord seront transférés dans le domaine public géré par le ministère de l'Équipement, afin d'être intégré au port d'intérêt national de Brest.

Dans ce cadre, la communauté urbaine de Brest sera désignée comme concessionnaire du futur port de plaisance.

Elle assurera l'édification des ouvrages de protection du plan d'eau et les aménagements intérieurs, à l'exception des pannes et "catways" du club nautique de la Marine qui seront pris en charge par celle-ci.

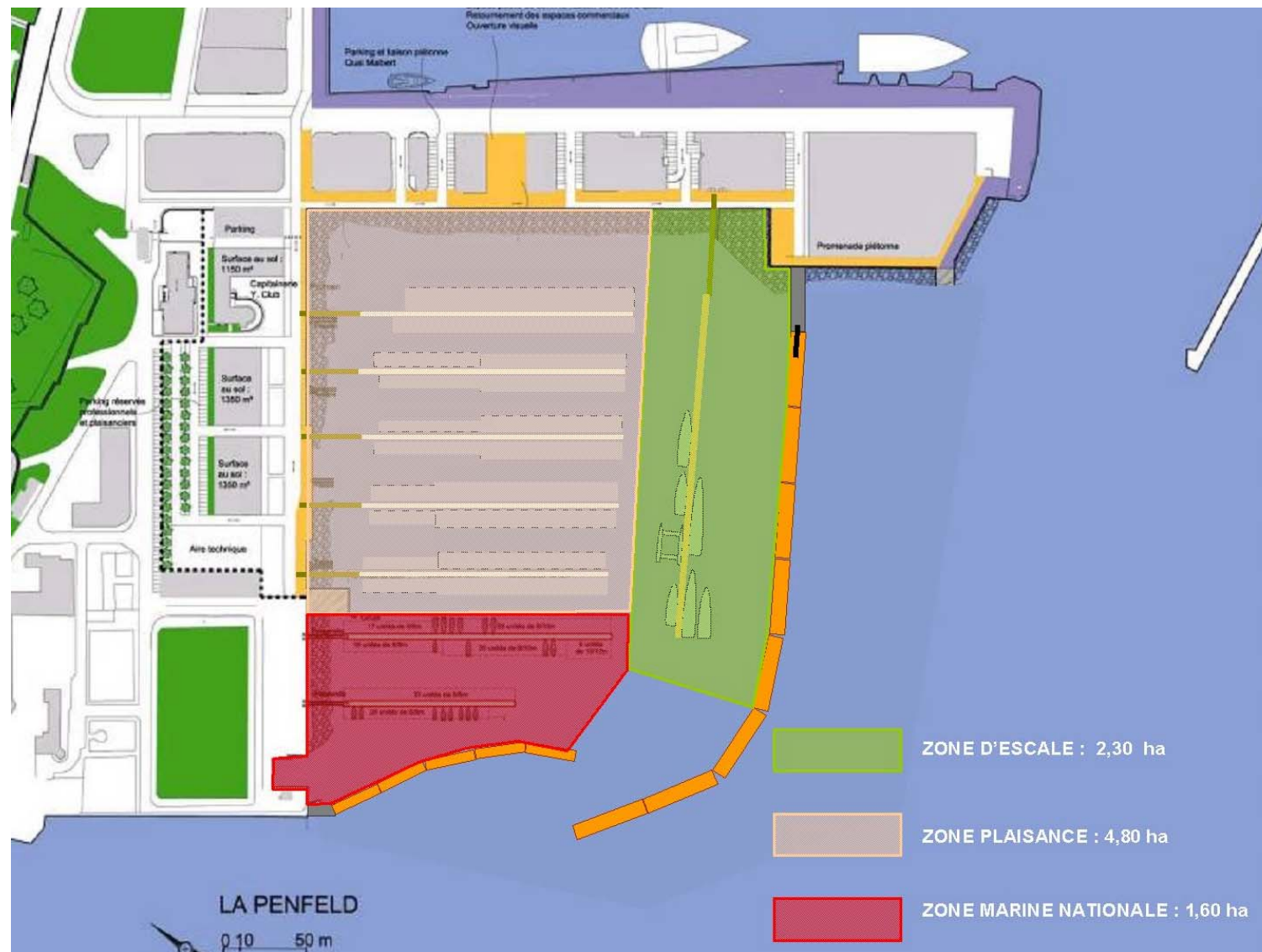
Le financement des travaux sera partagé entre le FEDER, le FRED, le FNADT, le conseil régional de Bretagne, le conseil général du Finistère et la communauté urbaine de Brest.

Le transfert du plan d'eau et des terrains

Pour permettre la réalisation du projet, la Marine nationale a accepté de transférer la gestion du plan d'eau du port du Château et celle de deux terrains situés sur sa rive nord :

1 – Le plan d'eau (voir plan) :

Les trois bassins du projet :



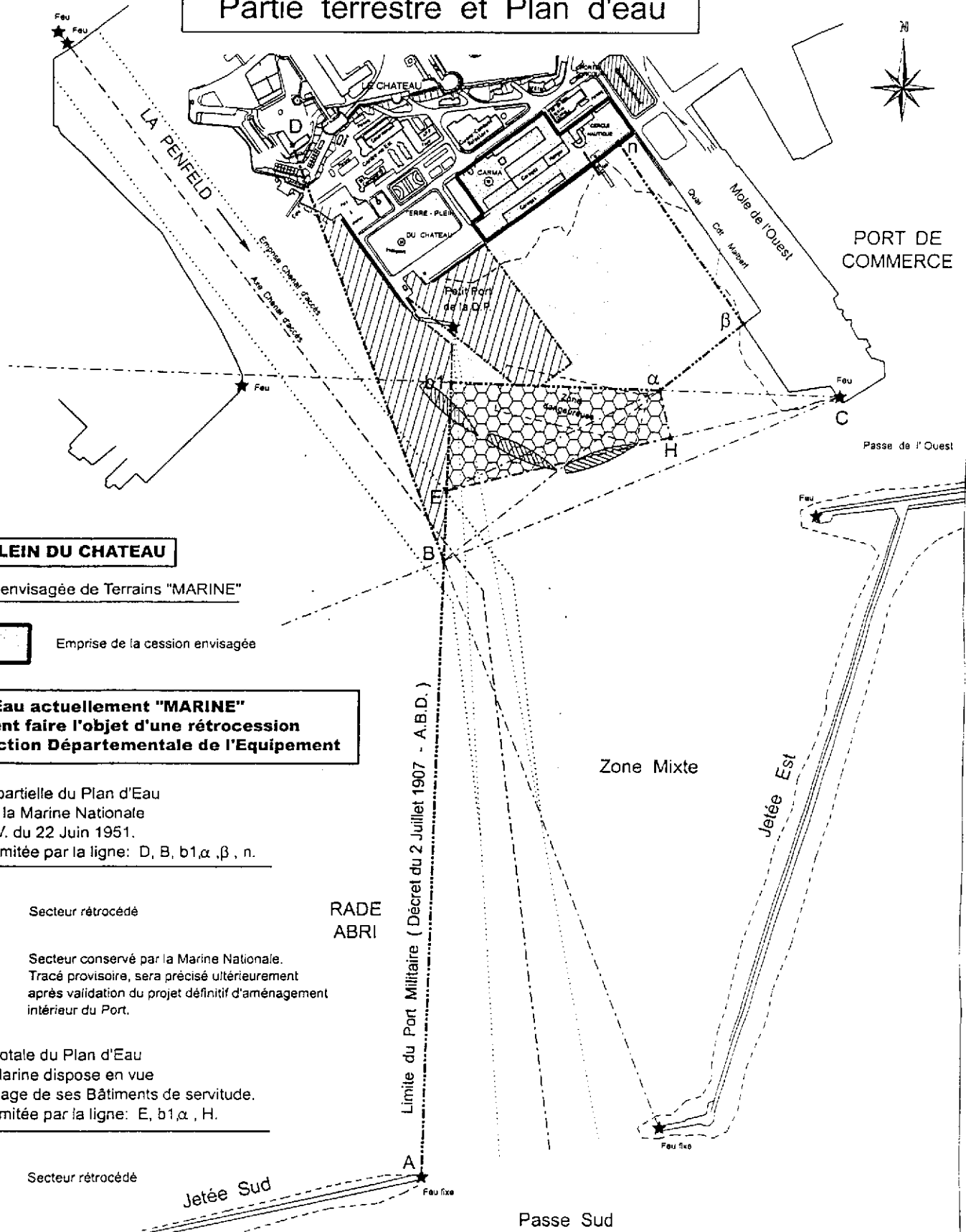
PORT DU CHATEAU

Annexe

PLAN MASSE

Partie terrestre et Plan d'eau

7 ter



TERRE-PLEIN DU CHATEAU

Cession envisagée de Terrains "MARINE"



Emprise de la cession envisagée

Plans d'Eau actuellement "MARINE" qui doivent faire l'objet d'une rétrocession à la Direction Départementale de l'Équipement

Remise partielle du Plan d'Eau affecté à la Marine Nationale par le P.V. du 22 Juin 1951.
Portion limitée par la ligne: D, B, b1, α, β, n.

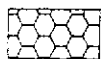


Secteur rétrocedé



Secteur conservé par la Marine Nationale. Tracé provisoire, sera précisé ultérieurement après validation du projet définitif d'aménagement intérieur du Port.

Remise totale du Plan d'Eau dont la Marine dispose en vue du mouillage de ses Bâtiments de servitude.
Portion limitée par la ligne: E, b1, α, H.



Secteur rétrocedé

RADE ABRI

Limite du Port Militaire (Décret du 2 Juillet 1907 - A.B.D.)

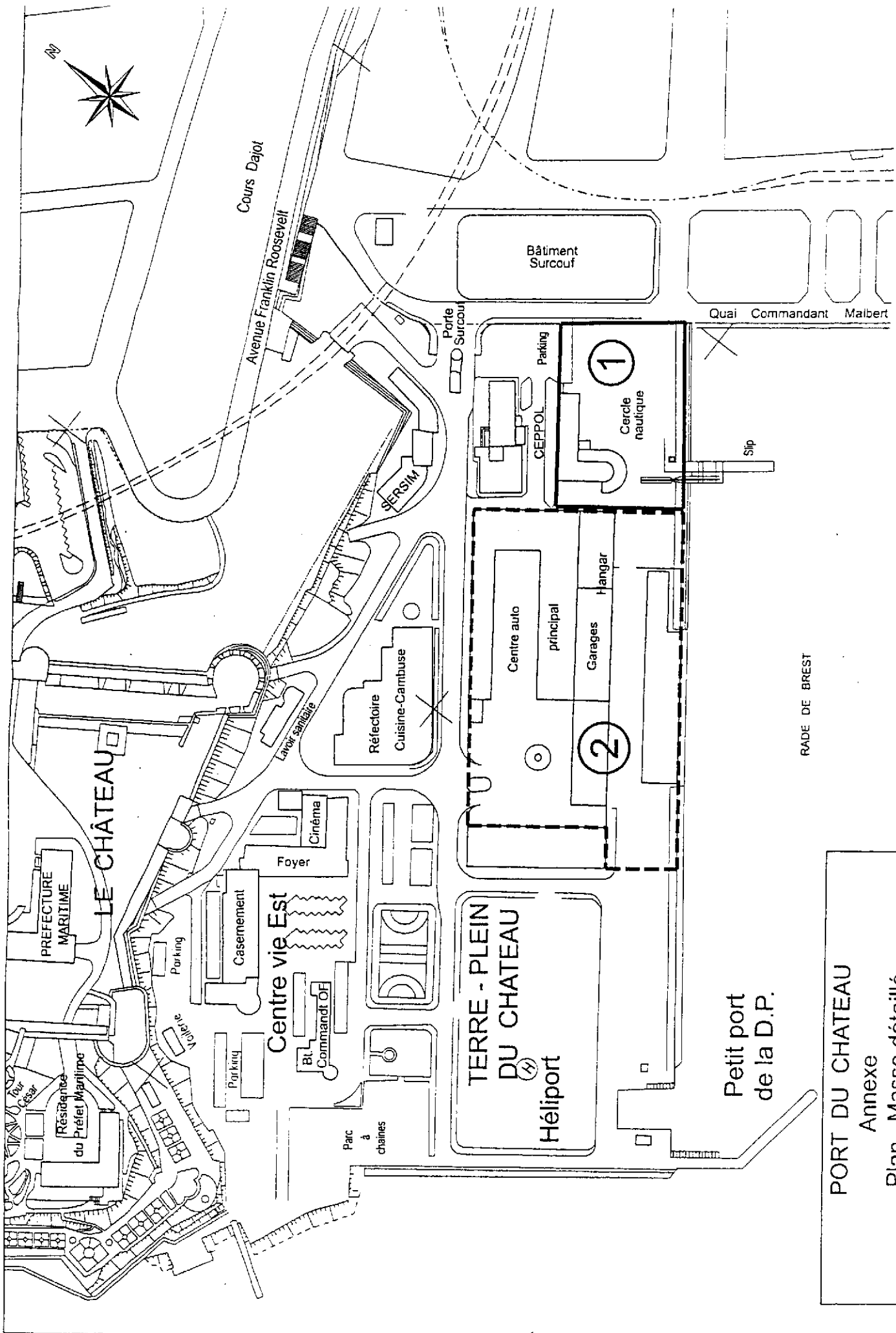
D.T.M. ATLANTIQUE C.O.

7 Septembre 2004

(Version corrigée suivant Projet d'Arrêté des limites administratives du Port d'intérêt national de BREST)

RADE DE BREST

ECHELLE : 1/5000



PORT DU CHATEAU
Annexe
Plan Masse détaillé
Phasage de remise des Zones terrestres

Le 22 juin 1951, le ministère des Travaux publics avait remis au département de la Marine la gestion d'une portion du plan d'eau de la rade de Brest. Dans le cadre de la mission d'étude Penfeld, la Marine a accepté de restituer à la direction départementale de l'Équipement du Finistère la partie du plan d'eau nécessaire à l'aménagement du port de plaisance projeté. Cette restitution ne comprend pas la fraction du plan d'eau au droit de la petite darse qui restera militaire, afin que le club nautique de la Marine puisse y poursuivre son activité.

2 - Les terrains (voir plan) :

- le terrain supportant les installations du club nautique de la Marine,

- le terrain supportant les garages du Service Auto Engins de la Marine. Pour libérer ce terrain, le Service Autos Engins s'installera dans des garages prochainement libérés par DCN à proximité de la porte de la Brasserie. La mise à disposition du terrain ne peut donc s'effectuer avant que ce déménagement ait eu lieu; il s'opèrera au plus tard le 31 décembre 2008.

C'est pourquoi le transfert de gestion du terrain du Service Autos Engins n'interviendra qu'au moment de son déménagement, alors que celui du plan d'eau et du terrain du club nautique peut avoir lieu immédiatement.

Enfin, bien que la libération du terrain du Service Auto Engins implique le déménagement de ses installations et que celui-ci soit pris en charge par la Marine nationale, celle-ci, avec l'accord de la mission de Réalisation des Actifs immobiliers (MRAI) du ministère de la Défense, a accepté que le transfert de gestion des deux terrains soit réalisé à titre gracieux.

Sur la proposition du préfet du Finistère, le ministre de la Défense (direction de la Mémoire, du Patrimoine et des Archives) a donné son accord, le 23 mars 2004, au transfert de gestion du plan d'eau et des terrains aux conditions définies lors de la réunion entre les services concernés qui s'était tenue le 14 octobre 2003 à l'Amirauté de Brest. Le 8 janvier 2004, le ministre de l'Équipement (direction du Transport maritime, des Ports et du Littoral) a accepté cette remise en gestion. Le directeur des Travaux maritimes de l'Atlantique, la directrice départementale de l'Équipement du Finistère et le directeur des Services fiscaux du Finistère ont signé le 24 mars 2005 les procès verbaux de remise du plan d'eau et du terrain du club nautique. Le troisième procès verbal sera signé au moment du déménagement du garage, mais, ayant été autorisé et accepté par les ministres, il sera possible de tenir compte de ce futur transfert dans toutes les procédures qui vont suivre, à commencer par la nouvelle délimitation du port d'intérêt national.

La signature des deux procès verbaux de transfert, le 24 mars dernier, constitue le premier acte opérationnel dans le processus de réalisation du port du Château

Le plan de financement

Le plan de financement de l'aménagement du port de plaisance est le suivant :

- FEDER	5 000 000 euros
- FNADT	1 800 000 euros
- FRED	4 500 000 euros
- Conseil régional Bretagne	3 179 000 euros
- Conseil général du Finistère	1 589 000 euros
- Communauté urbaine de Brest	2 875 000 euros
Total	18 943 000 euros

Le conseil de la communauté urbaine de Brest, réuni le 28 janvier 2005, a approuvé l'avant projet modifié et le plan de financement actualisé, d'un montant total de 18 943 000 euros HT, dont 2 875 000 euros à la charge de la CUB; il a autorisé son président à solliciter tous les autres financements, demander au préfet du Finistère l'ouverture des enquêtes publiques et solliciter auprès de celui-ci l'attribution de la concession du Port du Château (délibérations n° C 2005-01-017 et 018).

Une série de décisions de programmation ou de déclarations d'intention donnent à la CUB l'assurance de pouvoir réunir les financements attendus :

- le comité de programmation du FNADT, réuni le 17 novembre 2003, a prévu l'attribution d'une subvention de 1 800 000 euros et des crédits ont été délégués à cet effet;

- la commission régionale de programmation européenne, réunie le 18 janvier 2005 sous la présidence de la préfète de la région de Bretagne, a prévu de "sanctuariser" 5 000 000 euros sur les crédits du FEDER et 4 500 000 euros sur les crédits du FRED;

- par lettre n°17 DEF/DIRD en date du 11 février 2005, le délégué interministériel aux Restructurations de Défense a donné son accord à la préfète de région sur cette "sanctuarisation" des crédits du FRED et du FEDER;

- par lettre en date du 13 novembre 2003, le président du conseil régional de Bretagne a donné son accord pour une participation financière de 3 179 000 euros, les crédits correspondants sont disponibles sur la dotation réservée au titre du contrat de plan pour accompagner les restructurations des industries liées à la Défense; la décision d'attribution de la subvention devrait être prise par la commission permanente qui doit se réunir en avril ou mai 2005;

- par lettre en date du 12 novembre 2003, le président du conseil général du Finistère a donné son accord pour une participation financière de 1 589 000 euros, les crédits correspondants sont disponibles sur la dotation réservée pour les opérations du contrat de plan visant la réhabilitation des emprises militaires; le dossier sera présenté à la 2ème réunion ordinaire du conseil général, le 2 juin 2005.

L'organisation du travail pour la suite

La gestion du plan d'eau et d'un des terrains ayant été transférée au ministère de l'Équipement, et celle du second terrain étant assurée de l'être à brève échéance, c'est à la direction départementale de l'Équipement du Finistère qu'il reviendra de conduire les procédures qui permettront l'attribution de la concession et l'autorisation des travaux :

1) Délimitation du port d'intérêt national

Un arrêté préfectoral portant délimitation du port d'intérêt national de Brest y inclura le plan d'eau et les terrains du port du Château.

2) Instruction du projet conformément à la procédure du Code des Ports

Le Service Maritime de la DDE, sous-couvert du préfet, a soumis à l'avance le projet de cahier des charges de la concession plaisance à la direction des Transports maritimes, des Ports et du Littoral (DTMPL). La procédure du Code des Ports relative à la concession sera lancée en respectant l'article 122.4 de ce code. La procédure relative aux travaux sera menée en parallèle, sur la base du même dossier.

Les services administratifs, la chambre de commerce et les collectivités seront consultés avec un délai de réponse de deux mois. Le projet sera également soumis à l'avis de la grande commission nautique. Le conseil portuaire sera consulté en fin de procédure.

3) Instruction du projet conformément à la procédure Code de l'Environnement

Le dossier sera instruit en parallèle conformément au code de l'environnement. Outre les avis des services recueillis dans le cadre de la procédure code des ports, une enquête publique sera effectuée et l'avis du comité départemental d'hygiène sera demandé.

4) Attribution de la concession et autorisation des travaux

Une fois ces procédures achevées, le préfet du Finistère pourra attribuer la concession de plaisance à la CUB et autoriser les travaux.

5) Consultation des entreprises

Pendant que ces procédures se dérouleront, il appartiendra à la CUB d'obtenir l'attribution des financements attendus, de mettre au point l'avant projet détaillé et de lancer la procédure d'appel d'offres, pour être en mesure de passer les marchés dès que les travaux seront autorisés.

Le calendrier prévisionnel des procédures et des travaux prévoit l'achèvement de ces derniers d'ici la fin de l'année 2007.

- 4 -

Le plateau des Capucins

La vocation du site

Du fait de la qualité du site et de son importance dans le paysage brestois, la CUB envisage d'y lancer une opération d'urbanisme ayant pour ambition la création d'un nouveau quartier de ville accueillant des activités économiques, des activités culturelles, de l'habitat, et susceptible d'apporter une dimension nouvelle au centre de l'agglomération brestoise.

Le plateau des Capucins est un promontoire au-dessus de la Penfeld. Les immeubles qui y seront situés bénéficieront d'une vue magnifique sur toute la Penfeld et seront visibles d'une grande partie de la ville. Mais, en contrepartie, ce site est un cul-de-sac, où l'on ne viendra pas naturellement. Il est donc essentiel d'y placer des éléments de programme très attractifs et de traiter avec une attention particulière le problème d'accès.

La valeur patrimoniale de l'atelier des machines et son importance dans le paysage de la Penfeld conduisent à privilégier un parti de réhabilitation, conformément aux obligations résultant de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) .

La qualité des liaisons avec les quartiers voisins - la Recouvrance et la cité Montgolfier. – est considérée comme un objectif prioritaire.

Ces considérations ont conduit à définir un périmètre d'étude qui dépasse largement les ateliers des Capucins.

Le périmètre d'étude

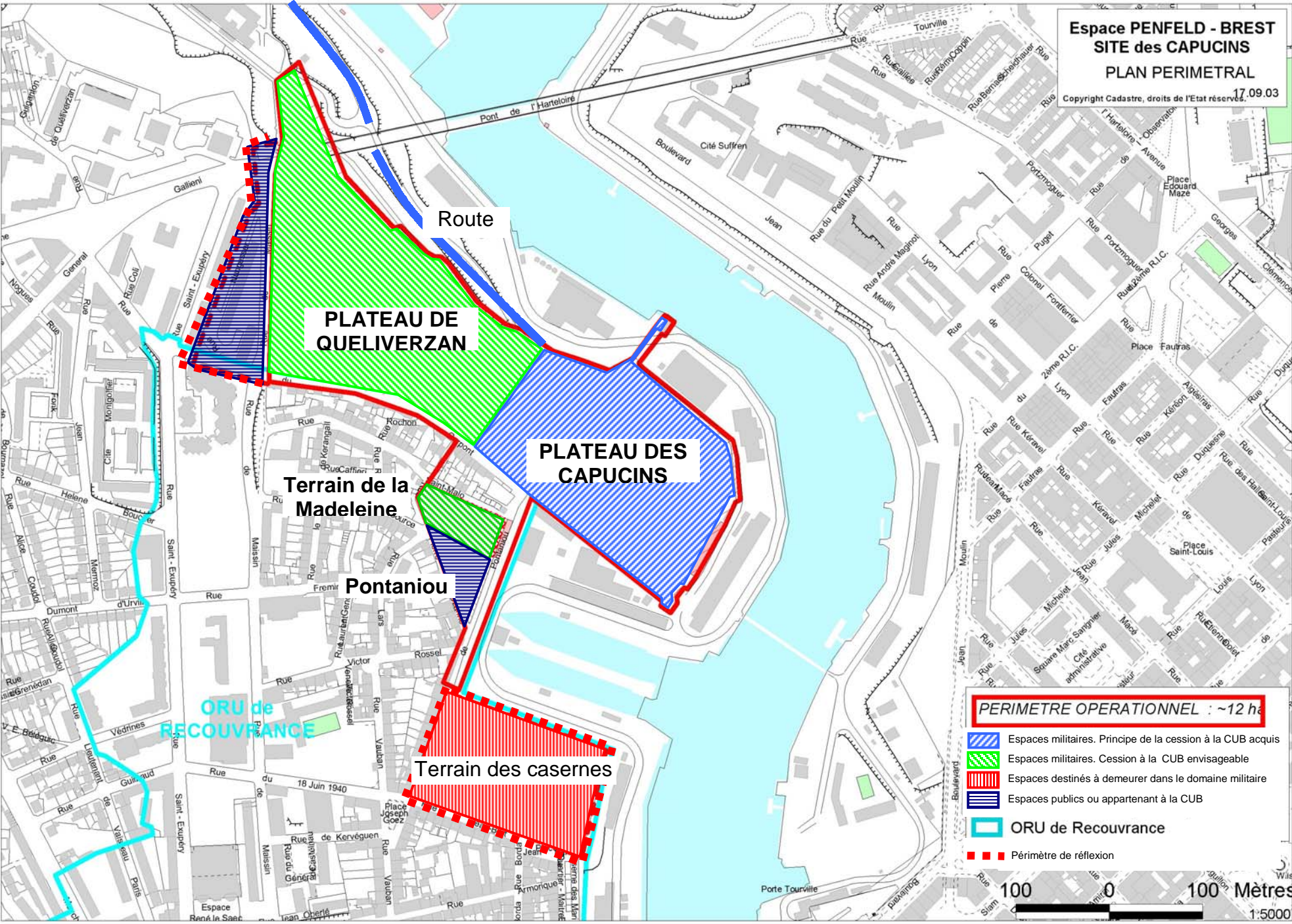
Dans ce périmètre d'étude, on distingue un "périmètre opérationnel" et un "périmètre de réflexion" composés des éléments suivants :

Le périmètre opérationnel :

1 – Les ateliers des Capucins ont été libérés par DCN à la fin de 2004. N'ayant plus d'usage militaire, le principe de leur cession en vue de la réalisation de l'opération d'urbanisme est acquis.

2 – Le plateau de Quéliverzan est inclus dans l'enceinte de l'arsenal et comprend deux équipements principaux:

- le centre de formation de la délégation générale pour l'Armement (DGA),
- le service informatique du Service de Soutien de la Flotte (SSF).



PLATEAU DE QUELIVERZAN

PLATEAU DES CAPUCINS

Terrain de la Madeleine

Pontaniou

Terrain des casernes

ORU de RECOURVANCE

PERIMETRE OPERATIONNEL : ~12 ha

- Espaces militaires. Principe de la cession à la CUB acquis
- Espaces militaires. Cession à la CUB envisageable
- Espaces destinés à demeurer dans le domaine militaire
- Espaces publics ou appartenant à la CUB
- ORU de Recouvrance
- Périmètre de réflexion

Le directeur du centre et le vice-amiral d'escadre commandant la Région maritime Atlantique ont admis que ces deux équipements pouvaient fonctionner dans un environnement civil. Il en est de même des deux réservoirs d'eau industrielle de la base navale, situés sur le plateau, que la Marine doit conserver. En conséquence l'on peut envisager de supprimer l'enceinte de la base navale autour du plateau de Quéliverzan et d'y faire passer les voies indispensables à la desserte du plateau des Capucins.

Le centre de formation de la DGA sera appelé à évoluer dans les prochaines années et à se rapprocher d'autres organismes de formation aux métiers de l'industrie. Dans cette perspective, un déplacement du centre n'est pas exclu, même si il n'est pas encore d'actualité. La Marine n'a pas l'intention de déplacer son centre informatique dans l'immédiat, mais la question pourrait également être évoquée si l'opération d'urbanisme l'exigeait.

3 – Le terrain de la Madeleine (3 500 mètres carrés), immédiatement à l'ouest du bâtiment aux Lions, est également propriété de l'Etat (ministère de la Défense). Une cession partielle pourra, le moment venu, être examinée.

4 – Autour du terrain de la Madeleine, un ensemble de bâtiments à restructurer et d'espaces libres à valoriser : la prison du Pontaniou, propriété de la CUB, le jardin de la Madeleine, le bas de la rue de Saint-Malo, la rampe du Pontaniou, la rue du Carpont. Le bâtiment aux Lions, destiné à rester dans le domaine militaire, fait visuellement partie de cet ensemble, et peut donc entrer dans la réflexion.

5 – Au cours des réflexions sur l'avenir des Capucins et du fond de la Penfeld, le problème de la liaison entre les deux sites a été posée. La Marine nationale ayant accepté, par la suite, d'envisager à certaines conditions (voir chapitre suivant) un transfert à la CUB de la voie reliant la porte de l'Arrière-Garde au plateau des Capucins, on peut considérer aujourd'hui que l'utilisation de cette voie est incluse dans les études concernant l'aménagement des Capucins.

Le périmètre de réflexion :

6 – Le terrain des casernes fait partie du domaine militaire et y restera. La Marine a l'intention d'y édifier de nouvelles casernes. Il lui paraît souhaitable que les nouveaux bâtiments soient en harmonie avec leur environnement immédiat, - la Penfeld d'un côté, le quartier de la Recouvrance de l'autre -, c'est pourquoi elle a accepté que ce terrain soit inclus dans l'étude générale d'urbanisme engagée à propos de l'avenir des Capucins. Une fois que tous les projets seront connus de petits échanges fonciers à la marge ne sont pas exclus, s'ils peuvent être utiles à la qualité de l'ensemble.

7 – Des franges du quartier de la Recouvrance et de la cité Montgolfier, ainsi que le parvis du pont de l'Harteloire, ont été inclus dans le périmètre d'études, à l'ouest et au sud du plateau de Quéliverzan, afin de pouvoir bien étudier les problèmes de liaisons et d'articulation entre ces différents quartiers.

L'étude préalable, l'étude de définition et leurs suites

La première démarche a consisté à :

- faire examiner par un architecte-urbaniste les caractéristiques du site pour en déduire les possibilités et les conditions d'utilisation;
- entreprendre une première réflexion sur des éléments possibles de programme.

A l'issue de cette étude préalable, il a été décidé de lancer trois études parallèles, confiées à trois équipes différentes, pour définir le contenu et le parti d'aménagement de la future opération.

Une commission d'appel d'offres spécifique fut constituée au sein de la CUB pour procéder à la sélection des équipes, au suivi des études et au choix final. Les partenaires de la CUB au sein de la mission d'étude Penfeld furent régulièrement associés au travail de cette commission. Après l'appel à candidatures et la procédure de sélection, trois équipes ont été retenues, avec pour chefs de file :

- Bruno Fortier,
- Philippe Madec,
- Philippe Robert.

L'étude s'est déroulée en deux phases. La première d'entre elles, dite "phase ouverte" ou "phase de réflexion commune", a permis, de mars à septembre 2004, un échange de réflexions entre les trois équipes et la CUB; elle s'est achevée par une présentation, chaque équipe indiquant les principes généraux d'aménagement qu'elle préconisait.

A l'issue de cette première phase, la CUB a remis aux trois équipes un document programme, permettant l'ouverture de la seconde phase, dite phase individuelle, chaque équipe travaillant seule pour préparer un projet sur la base du document programme. Les projets des trois équipes ont été présentés à la commission d'appel d'offres le 22 mars 2005.

Parallèlement des groupes de travail ont continué à se réunir pour approfondir les principaux éléments de programme.

L'intention de la CUB est, d'avril à septembre, de développer des actions d'information et de concertation avec les habitants sur la base des projets présentés. Le conseil communautaire se prononcera en octobre 2005 sur le choix d'un parti et d'un programme. A partir de là, il restera à élaborer le "montage" de l'opération, ce qui peut prendre d'un an à dix huit mois et exigera probablement des études complémentaires.

Les questions qui restent à examiner :

1°) L'usage du plateau de Quéliverzan

Les trois études de définition envisagent l'utilisation complète du plateau de Quéliverzan dans le cadre de la nouvelle opération d'urbanisme considérée comme un tout, même si sa réalisation se fractionnera en plusieurs phases. Les propositions présentées tendent plutôt à localiser des équipements dans les anciens ateliers des Capucins, des logements et des

activités sur le plateau de Quéliverzan. Il est ainsi probable que la réutilisation des ateliers des Capucins représentera un coût important pour la collectivité publique (réhabilitation des nefs, nombreux équipements publics...), tandis que les programmes de bureaux et de logements sur le plateau de Quéliverzan permettront de réaliser des recettes appréciables grâce à la vente des charges foncières: les deux plateaux se révèlent donc complémentaires aussi bien pour le fonctionnement du futur quartier que pour l'équilibre financier de l'opération.

Or, s'il est admis que le centre informatique du Service de Soutien de la Flotte (SSF) et le centre de formation de la DGA pourraient fonctionner dans un environnement civil, avec pour conséquence la disparition du mur d'enceinte de la base navale et le passage de voies de liaison à travers le plateau, le déménagement de ces deux équipements n'est en revanche pas prévu pour le moment, même si cette perspective a été évoquée.

Si, à l'issue des études de définition, la CUB souhaitait le déplacement de ces deux équipements ou de l'un d'entre eux, il conviendrait donc d'ouvrir des négociations avec la Marine d'une part, la DGA d'autre part, en étudiant différentes solutions, qui peuvent aller de l'intégration de ces équipements dans le projet urbanistique retenu pour la nouvelle opération à leur implantation sur un autre site de l'agglomération.

2°) Les conditions de la cession des terrains.

A plusieurs reprises la CUB a exprimé le souhait que les terrains d'assiette de la future opération d'aménagement des Capucins lui soient cédés gratuitement ou pour un franc symbolique. Il lui a toujours été répondu que cette question était prématurée et qu'il ne serait possible de parler du montant des charges foncières que lorsque le programme de l'opération, les prévisions de recettes et de dépenses seraient connus.

En outre, si les cessions devaient également porter sur le plateau de Quéliverzan au prix d'un déménagement du centre de formation de la DGA et du centre informatique du SSF, dont le ministère de la Défense n'est pas demandeur, il serait indispensable de faire en sorte que le coût des nouvelles installations et du déménagement ne soit pas supporté par le budget du ministère de la Défense.

3°) Le financement des études qui suivront l'étude de définition.

Toutes les études effectuées dans le cadre de la phase de démarrage de la mission d'étude Penfeld ont été financées conjointement par la CUB, le FRED et le FEDER. Ce fut le cas des études de définition du plateau des Capucins, dont la CUB, du fait des aides qui lui ont été apportées, n'a supporté que 20%, puis 25% de leur montant.

A la suite des études de définition et du choix de la CUB, une autre série d'études va être engagée pour déboucher sur le montage opérationnel : choix d'un mode opératoire, mise au point d'un avant projet, phasage, évaluation des dépenses et des recettes... Pour le moment aucune aide de l'Etat ou de la communauté européenne n'est prévue pour aider la CUB à les financer.

L'organisation du travail pour la suite

La Mission de Réalisation des Actifs immobiliers (MRAI) du ministère de la Défense va être le principal interlocuteur de la CUB pour le montage de l'opération des Capucins, la délimitation des terrains à acquérir et la détermination de leur prix.

C'est dans ce cadre que les trois questions qui viennent d'être évoquées pourront être posées et des négociations entreprises, la MRAI servant d'intermédiaire avec les autres services concernés du ministère de la Défense. En ce qui concerne les études, la MRAI a l'habitude de contribuer à la prise en charge de celles qui lui semblent les plus essentielles.

- 5 -

Le fond de la Penfeld

La vocation du site

L'hypothèse adoptée dès les premiers travaux de la mission d'étude Penfeld est la transformation du fond de la Penfeld, au nord du pont de l'Harteloire, en une zone mixte, ouverte au public, où coexisteraient des activités civiles et militaires.

Sa mise en œuvre implique un déplacement de l'enceinte de la base navale et de ses portes d'entrées, qui, dès lors, seraient placées légèrement au nord du pont.

Les propositions de la Marine nationale

A la suite de plusieurs réunions de la mission d'étude Penfeld et d'une réflexion interne au ministère de la Défense, le vice-amiral d'escadre commandant la Région maritime Atlantique a présenté, à titre de document de travail, un projet possible de partage du fond de la Penfeld (voir sa lettre du 25 juin 2004 en annexe).

Cette proposition était accompagnée des réserves suivantes :

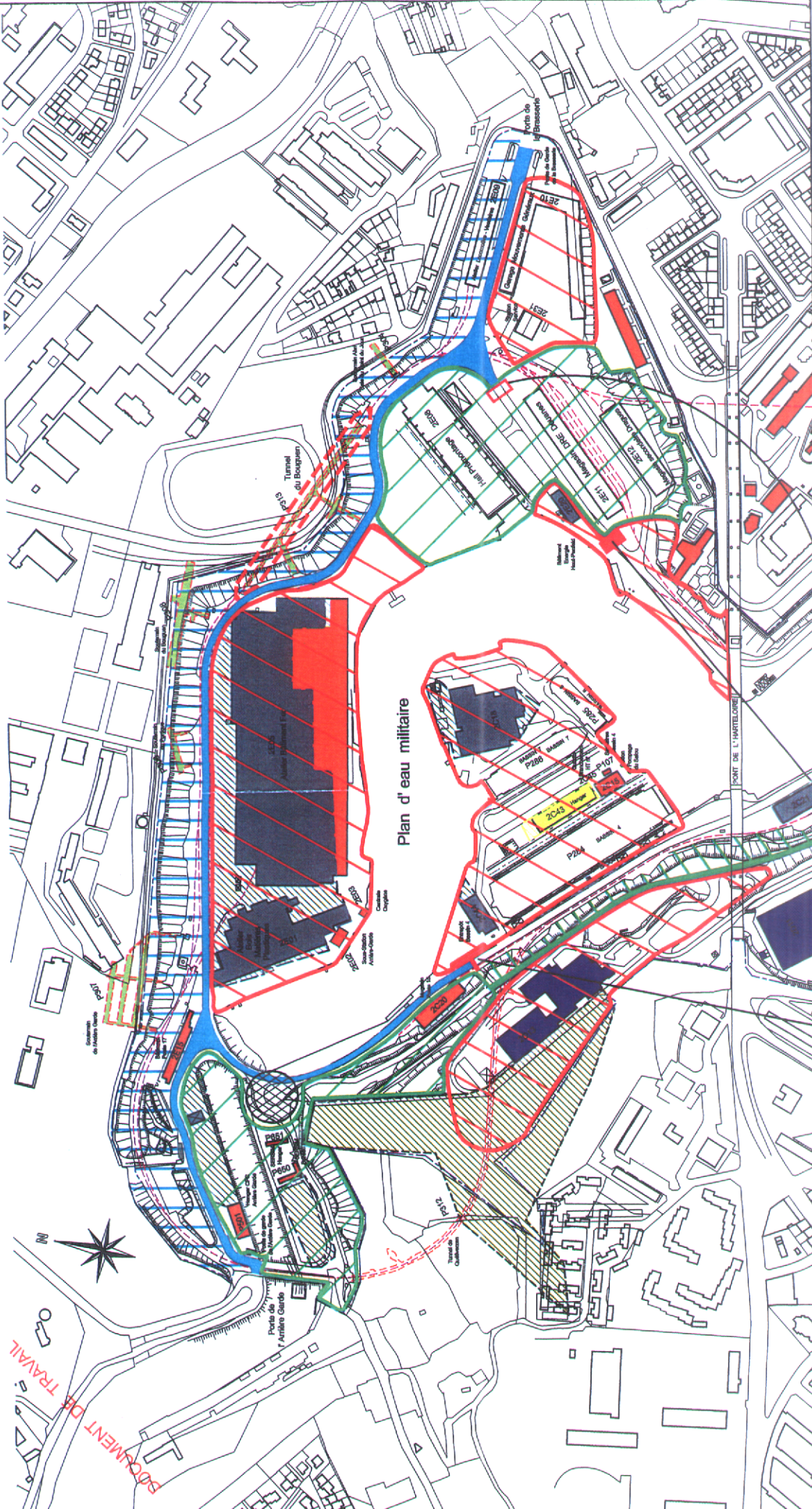
- à ce stade de la réflexion de nombreux paramètres ne sont pas encore stabilisés et les tracés envisagés ne sont qu'indicatifs;

- l'ouverture de la zone au public n'est pas envisageable tant que l'activité de grosse tôlerie de DCN sera effective sur le site, or sa décision de l'arrêter ou de la poursuivre, liée à ses choix industriels, ne sera connue que vers la fin 2006 ou le début de 2007; du point de vue de l'organisation industrielle de DCN, l'atelier des bâtiments en fer et le hall de pré-montage (ou "Cale du Point du Jour") sont à ce stade indissociables;

- la Marine nationale n'étant pas demanderesse de ce partage, les investissements nécessaires au changement de périmètre de la base navale ne seront pas financés par le ministère de la Défense : construction des nouvelles clôtures et des nouvelles portes, adaptations des réseaux, mise en sécurité des emprises de la Marine qui se trouveront à l'extérieur de la base navale...

Ces réserves posées, le partage de la zone pourrait s'établir comme suit, dès lors que DCN aurait choisi d'abandonner ses activités dans l'atelier des bâtiments en fer et le hall de pré-montage :

DOCUMENT DE TRAVAIL



PORT DE BREST BASE NAVALE

PARTAGE FOND DE PENFELD

Document de Travail

Accès à l'Arsenal et à la Zone du SALOU (remplacera la Porte de l'Amirale-Garde) Porte à trois volets suivant activation de la Zone du SALOU

Accès à l'Arsenal (remplacera à terme la Porte de la Brasserie)

Accès à l'Arsenal. (Porte provisoire qui pourrait être ensuite déplacée en fonction de la libération des terrains.)

DIRECTION DES TRAVAUX MARITIMES DE LA REGION ATLANTIQUE BP 16 29240 BREST NAVAL TELEPHONE 02.98.22.70.13 TELECOPIE 02.98.22.58.58 dirmarif@ccat-brest.fr

LEGENDE

- Limite domaniale actuelle de l'Arsenal
- - - - - Voie ferrée
- Ouvrages souterrains
- Voirie et Emprises pouvant être cédées à la C.U.B. après réalisation des aménagements nécessaires sur des crédits "non Etat".

Portes de garde (Accès Arsenal)



Problématique de la Route d'accès au GESMA (Fermeture de la route jusqu'à libération du Plateau des Capucins)



Emprises conservées par la Marine Nationale



Emprises pouvant être cédées suivant planning à déterminer. (actuellement occupées)

D.T.M. ATLANTIQUE C.O. 16 bis
18 Juin 2004
ECHELLE : 1/4000

1 – La Marine conservera :

- le plan d'eau et les postes d'amarrage,
- le GESMA,
- l'atelier des bâtiments en fer et les ateliers à métaux légers et matériaux plastiques,
- le garage des moyens généraux, où s'installera le Service Autos Engins, d'ici le 31 décembre 2008, pour libérer le terrain situé au bord du plan d'eau du port du Château,
- le tunnel du chemin de fer,
- l'ilôt du Salou.

2 – Dans un premier temps, pourraient être transférés à la CUB après mise en sécurité des espaces militaires et adaptation des réseaux :

- la route du fond de la Penfeld,
- le terrain compris entre cette route et la limite domaniale actuelle de la base navale (y compris les falaises, les souterrains et, en fonction des dates de libération effective par DCN ou la Marine, les bâtiments),
- le hall de pré-montage et les terrains attenants,
- le bâtiment de la DRED, et éventuellement le magasin secondaire des dragues.

Ces cessions s'accompagneront de servitudes au profit de la Défense pour :

- les réseaux militaires enterrés,
- la voie ferrée entre la base navale et l'atelier des bâtiments en fer,
- la poursuite normale de ses activités militaires et industrielles.

3 – Le transfert de la route qui monte de la porte de l'Arrière Garde au plateau des Capucins pourrait également avoir lieu, à condition d'y interdire le stationnement, et de prendre les dispositions nécessaires pour isoler et protéger le GESMA quand cette route sera ouverte au public.

4 – A la réunion de la mission d'étude Penfeld du 26 janvier 2005, la Marine nationale a complété ses propositions en indiquant que le zonage de principe du fond de la Penfeld, ainsi que le planning de partage des zones, devront tenir compte des contraintes liées aux contrats que la Marine est en train de passer avec les entreprises auxquelles sera confié l'entretien de la flotte à Brest (Cap 2005).

Les études effectuées à partir de ces propositions

A partir des propositions ainsi avancées par la Marine nationale, la CUB entreprit d'étudier plus précisément l'usage possible des emprises qui pourraient lui être cédées et les conditions de leur utilisation.

1°) L'ouverture au public de la route qui monte de la porte de l'Arrière-Garde aux Capucins sera d'un grand intérêt lorsque la première tranche de l'opération d'aménagement du plateau des Capucins sera achevée, mais il ne faut pas l'effectuer avant.

2°) L'ouverture au public de la voie du fond de la Penfeld

Les études de circulation effectuées par les services de la CUB ont permis de mesurer l'intérêt de l'ouverture de la voie au public. Elle permettrait un trafic de 14 000 véhicules par

jour dans l'hypothèse d'un flux de transit (à comparer aux 2500 véhicules/jour actuels). Néanmoins, les possibilités de raccordement au réseau structurant sont limitées, les itinéraires d'accès, traversant des zones résidentielles, sont complexes et le relief difficile. Cette nouvelle voie permettrait donc d'accueillir un trafic significatif, mais essentiellement constitué de déplacements locaux.

Les travaux rendant possible cette ouverture pourraient être phasés comme suit :

- Phase 1 - aménagements indispensables pour ouvrir la voie : réalisation de ronds points à la porte de l'Arrière-Garde et sur l'anse Saupin. C'est le scénario minimaliste qui ouvre une voie de type « zone industrielle » non aménagée pour les déplacements doux. Le coût des travaux, y compris le recul des portes et de la clôture des zones militaires est estimé à 2,5M€
- Phase 2 - aménagements des carrefours sur les voiries de liaison au réseau structurant, hors arsenal. Ces travaux sont indispensables pour ne pas engorger la circulation en ville en cas de fréquentation importante de ce nouvel axe. Le coût correspondant est estimé à environ 1M€
- Phase 3 - remise à un niveau « urbain » de la voirie et aménagements de sécurité. Le coût des travaux est de l'ordre de 3M€ sans intégrer la problématique des réseaux (déplacement – partage – dédoublement etc.).

Il paraît indispensable de réaliser en même temps les phases 1 et 2 pour prévenir la congestion de la voie lors de son ouverture au trafic, ce qui serait inacceptable pour la desserte d'une importante zone industrielle de la Marine.

La mise au point du projet est cependant difficile tant que la vocation des terrains desservis n'est pas connue.

3°) L'adaptation des réseaux

Le projet d'ouverture au public de la route du fond de la Penfeld étudié par la CUB ne prévoit que des travaux sur la chaussée, mais aucun transfert du terrain d'assiette et aucune modification des réseaux placés en dessous de la chaussée.

Or, compte tenu des contraintes techniques, de sécurité et de sûreté, l'ouverture au public de la route du fond de la Penfeld (en rive gauche) ne peut intervenir qu'à l'issue d'un transfert de propriété (transfert incluant les falaises surplombantes) et d'une adaptation des réseaux enterrés sous la chaussée.

Bien qu'elle n'ait pas encore été étudiée, il est clair que l'adaptation des réseaux de la base navale pour les rendre indépendants des réseaux civils appelés à desservir la zone transférée à la CUB représentera une tâche lourde et donc fort coûteuse.

Il y a là une considération qui peut modifier les données de l'opération d'ouverture au public, et conduire à s'interroger sur sa faisabilité et son intérêt. Elle ne pourrait être envisagée que si les terrains transférés étaient suffisamment importants pour justifier économiquement l'opération.

Evocation de perspectives plus lointaines

C'est dans cette perspective que la CUB a interrogé la Marine nationale sur l'éventualité de localiser en dehors du fond de la Penfeld les stocks de pièces de rechange du Service de Soutien de la Flotte, installés dans l'atelier des bâtiments en fer, et le Service Auto Engins qui doit s'installer dans le garage des Mouvements généraux de la porte de la Brasserie.

Sur le plan des principes, la Marine ne serait pas fermée à cette éventualité dès lors que lui seraient proposés:

- des emplacements équivalents (cela implique la desserte par l'eau, le fer et la route pour les stocks de pièces de rechange, une proximité pour le garage),
- la prise en charge intégrale des nouvelles installation, des frais de déménagement et des surcoûts afférents à la délocalisation sur un autre budget que celui du ministère de la Défense.

Dans l'immédiat, l'installation du Service Auto Engins dans le garage de la porte de la Brasserie est indispensable pour libérer le terrain du port du Château. Elle représente un certain investissement financé sans contrepartie par le budget du ministère de la Défense. Un nouveau déménagement serait difficile à justifier dans les prochaines années.

Les activités civiles au sein de la base navale

Sans attendre le déplacement de la clôture de la base navale, la Marine nationale est prête à y accueillir des activités civiles et ceci de deux manières :

- l'ilôt du Salou restera durablement dans le domaine militaire, car le bassin 4 est indispensable à l'entretien d'une génération de frégates appelée à rester en service jusqu'en 2050; cependant, dès lors que la priorité des activités militaires continuera à être assurée, il pourra faire l'objet d'un usage partagé avec des acteurs civils de la réparation navale, selon des modalités qui restent à définir;
- une fois qu'il aura été répondu aux besoins des entreprises qui pourront se voir confier l'entretien des bâtiments de la flotte, les zones qui resteront inoccupées au fond de la Penfeld pourraient, dans le cadre d'AOT, accueillir des entreprises privées désireuses de s'implanter sur le site. Si des travaux devaient être effectués pour les accueillir, ils pourraient être financés dans le cadre des 2 000 000 euros de crédits travaux que la commission régionale de programmation européenne a décidé de réserver pour l'ouverture du fond de la Penfeld.

Trois échéances

L'ouverture du fond de la Penfeld est ainsi conditionnée par trois échéances :

1°) A la fin 2005, l'attribution du contrat d'entretien des bâtiments de la flotte dans l'ilôt du Salou et la mise à jour du schéma directeur de la base navale permettront de connaître les espaces ou les bâtiments qui, sans attendre le déplacement de la clôture de la base navale, pourraient accueillir des activités industrielles civiles dans le cadre d'AOT. Il sera alors possible de répondre aux demandes qui se présenteront.

2°) La mise au point du phasage de l'opération des Capucins permettra de déterminer la date souhaitable pour l'ouverture de la voie de liaison entre le fond de la Penfeld et le plateau des Capucins, de telle manière qu'elle coïncide avec la mise en service des anciens ateliers rénovés.

3°) Fin 2006 ou début 2007, la DCN fera savoir si elle a ou non l'intention de poursuivre son activité dans l'atelier des bâtiments en fer et le hall de pré-montage. Au cas où elle ne se poursuivrait pas, l'ouverture du fond de la Penfeld pourrait s'opérer.

L'organisation du travail pour la suite

Il paraît intéressant que la Marine nationale et la CUB puissent profiter de ce délai pour mettre au point ensemble un scénario réaliste d'ouverture et un phasage des opérations.

Pour bien peser l'intérêt de cette ouverture et mettre au point ses modalités, il est indispensable d'étudier de manière approfondie un certain nombre de problèmes évoqués plus haut, qui n'ont pu l'être durant la phase de démarrage de la mission : modalités et coût de la séparation des réseaux, estimation de l'entretien des falaises, valorisation possible des terrains qui cesseront d'être militaires... Il est probable que différentes hypothèses devront être faites avant de s'acheminer vers un scénario plausible.

Pour le moment, aucune décision n'a été prise quant au financement des études qui se révéleront nécessaires.

- 6 -

La poursuite de la mission d'étude Penfeld

Ainsi l'opération d'aménagement du port du Château se réalisera d'ici la fin de l'année 2007. Durant la même période, les études qui vont se poursuivre sur les Capucins et le fond de la Penfeld permettront de mettre au point les conditions de réalisation de ces deux opérations et d'en prévoir l'échelonnement dans le temps. Il peut s'étendre sur une période de dix à vingt années, selon les choix qui seront faits.

Les relations de travail qui se sont nouées durant la phase de démarrage de la mission d'étude Penfeld devraient permettre la poursuite de la démarche dans de bonnes conditions.

Les contacts directs entre la DDE, la CUB et la Marine pour la réalisation de l'opération du port du Château, entre la Marine et la CUB pour la préparation de l'ouverture du fond de la Penfeld, le rôle d'intermédiaire que la MRAI sera appelée à jouer entre la CUB et diverses composantes du ministère de la Défense pour le montage de l'opération des Capucins permettront aux procédures, aux travaux, aux études, aux négociations d'avancer.

Le délégué interministériel aux Restructurations de Défense, assisté d'une déléguée de site, continuera à veiller au bon déroulement d'une démarche placée sous son égide.

Le délégué à l'Aménagement du territoire et à l'Action régionale continuera à s'y intéresser.

Le comité de suivi, sous la présidence conjointe du préfet du Finistère et du président de la communauté urbaine, restera le lieu de la coordination où se rencontrent les différents partenaires appelés à contribuer à la démarche.

Enfin, il a été convenu au cours de la dernière réunion du comité de suivi que l'Etat et la CUB, qui président conjointement celui-ci, pourront également se partager la tâche d'animation. Elle sera assurée conjointement par la déléguée de site aux Restructurations de Défense et le directeur du Pôle Développement de la CUB.

C'est dans ce contexte que se posera le problème du financement des études et surtout des opérations. En effet, les résultats tangibles de la phase de démarrage de la mission d'étude Penfeld sont dûs au fait qu'elle a pu s'inscrire dans le cadre d'une procédure contractuelle de financement : le volet du contrat de plan Etat-Région destiné à accompagner la restructuration des industries liées à la Défense (programme 13). Elle a permis le financement de toutes les études effectuées durant cette période (2002-2005), puis celui de l'opération d'aménagement du port du Château. Le financement des études à réaliser pour préparer le montage opérationnel de l'opération des Capucins et l'ouverture du fond de la Penfeld n'est pas assuré de la même manière. Mais, c'est surtout lorsque ces opérations vont parvenir, à leur tour, au

stade où elles pourront être engagées que se posera ce problème de financement, car il est probable qu'elles entraîneront l'une et l'autre des investissements publics difficiles à équilibrer par la seule commercialisation des droits de construire.

Gérard de SENNEVILLE
Inspecteur général de l'Équipement

ANNEXES

- 1 – Composition du comité de suivi de la mission d'étude Penfeld
- 2 – Lettre du 25 juin 2004 du vice-amiral d'escadre commandant la Région maritime Atlantique

Annexe 1

Composition du comité de suivi de la mission d'étude Penfeld

Le préfet du Finistère
Le président de la communauté urbaine de Brest
co-présidents

L'animateur de la mission d'étude Penfeld

Administrations centrales de l'Etat

Le délégué interministériel aux Restructurations de Défense
Le délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale
Le chef de la Mission de Réalisation des Actifs immobiliers du ministère de la Défense

Services régionaux et départementaux de l'Etat

Le vice-amiral d'escadre commandant la Région maritime Atlantique, préfet maritime de l'Atlantique
Le sous-préfet de Brest
La secrétaire générale pour les Affaires régionales de la préfecture de la région Bretagne
La directrice départementale de l'Equipement du Finistère
L'architecte des Bâtiments de France, adjoint au chef du service départemental de l'Architecture et du Patrimoine du Finistère

Entreprise nationale

Le directeur de DCN – Brest

Collectivités locales

Le président du conseil régional de Bretagne, représenté par M. Jolivet, directeur de l'Aménagement
Le président du conseil général du Finistère, représenté par M. Menesguen, conseiller général
Les représentants de la communauté urbaine de Brest désignés par son président

Organismes locaux

Le président et le directeur général de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest
Le directeur de l'Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Brest



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

PARTAGEPENFELD

Brest, le 25 juin 2004

N° 262 CECLANT/INFRA/NP

NMR SITRAC : 3318



REGION MARITIME ATLANTIQUE

DIVISION INFRASTRUCTURE

Dossier suivi par
CRC2 Régis Artru :
Tél. : 21992 ou 02 98 22 19 92
Fax : 20990 ou 02 98 22 09 90

Le vice-amiral d'escadre Laurent Mérer
Commandant la Région maritime Atlantique

à

Monsieur l'ingénieur général de l'équipement
Chargé de mission Penfeld

Objet : Mission Penfeld – Projet de partage du fond de Penfeld.

Monsieur l'inspecteur général,

Dans le cadre des travaux de la mission Penfeld, j'ai l'honneur de vous adresser en annexe un premier zonage de principe du secteur dit « du fond de Penfeld » en vue d'un désengagement partiel de la marine nationale de cette zone.

J'appelle votre attention sur le fait qu'à ce stade de la réflexion de nombreux paramètres ne sont pas encore stabilisés et que les tracés envisagés ne sont qu'indicatifs et devront être précisés au fur et à mesure de l'avancement du projet. En particulier, l'ouverture de cette zone au public ne paraît pas envisageable tant que l'activité de grosse tôlerie de DCN sera effective sur le site sachant que l'échéance de son arrêt n'est aujourd'hui pas déterminée.

Il faut également rappeler que la marine nationale n'est pas demandeuse de cette opération mais s'y rallie volontiers pour permettre à la communauté urbaine de réaliser ses projets et améliorer l'intégration de la base navale dans son environnement urbain. La marine est ouverte à la discussion et accompagne la démarche avec une attitude constructive en souhaitant voir ses intérêts préservés notamment en termes de contraintes de fonctionnement. Enfin, elle n'a ni les moyens financiers, ni la ressource humaine à consacrer à ce projet qui devra être financé par d'autres sources que le budget du ministère de la Défense, en particulier en ce qui concerne les investissements nécessaires au changement de périmètre de la base navale.

.../...

Destinataire : Ministère de l'Équipement – Conseil Général des Ponts et Chaussées (M.G. de Senneville).

Copies extérieures : Préfet du Finistère – Mairie de Brest – CUB – ADEUPA – EMM/PL/INFRA – DTM.ATLANT.

Copies intérieures : AMIRAL – ADJ/TER – CDM – Dossier – Chrono – Archives (2).

BP 46 – 29240 BREST ARMEES

C'est ainsi que ne seront pas financés par le ministère de la Défense les opérations suivantes :

- construction des nouvelles portes et postes de gardiennage,
- construction des nouvelles clôtures,
- divers aménagements, notamment la mise en sécurité des emprises de la marine nationale qui se trouveront à l'extérieur de la base navale et les nécessaires adaptations de réseaux.

Concernant la répartition de principe des espaces, la marine nationale conservera :

- le plan d'eau,
- les postes d'amarrage,
- le GESMA,
- l'atelier des bâtiments en fer et les ateliers à métaux légers et matériaux plastiques,
- le garage des moyens généraux avec une surface aux alentours suffisante pour pouvoir l'exploiter,
- le tunnel du chemin de fer,
- l'îlot du Salou.

A contrario pourraient être transférés, dans un premier temps, après mise en sécurité des espaces militaires et adaptation des réseaux :

- la route du fond de Penfeld,
- le terrain compris entre cette route et la limite domaniale actuelle de la base navale (y compris les falaises et les souterrains qui ne devront pas être dissociés de la route) ; et, par la suite, en fonction des dates de libération effective par DCN ou la marine nationale des différents immeubles encore utilisés :
- le hall de prémontage et les terrains attenants,
- le bâtiment de la DRED.

Des servitudes devront être réservées à la Défense pour :

- les réseaux militaires enterrés,
- la voie ferrée entre la base navale et l'atelier des bâtiments en fer,
- la poursuite normale de ses activités militaires et industrielles.

L'îlot du Salou, dont la vocation industrielle est confirmée, restera propriété de la Défense. Cependant, il pourra faire l'objet d'un usage partagé entre les différents acteurs de la construction et de la réparation navale, selon des modalités qui seront à définir et qui garantiront la priorité des activités militaires. La marine nationale souhaite que les accès de cette emprise soient contrôlés et organisés pour permettre des liaisons aisées vers la base navale ou vers l'extérieur en fonction des activités qui y seront conduites.

Consciente des enjeux pour la collectivité urbaine et pour l'avenir du port de Brest, la marine nationale est bien sûr ouverte à toute discussion qui permettrait, dans le respect des intérêts mutuels, d'améliorer ce projet.

Je vous prie d'agréer, monsieur l'inspecteur
général, l'assurance de ma très haute
considération.

Jean-Louis Tiers

TABLE

1 – La mission d'étude Penfeld	p. 1
2 – Une vision commune d'un schéma d'évolution de la Penfeld	p. 4
3 – Le port du Château	p. 6
4 – Le plateau des Capucins	p. 11
5 – Le fond de la Penfeld	p. 16
6 – La poursuite de la mission d'étude Penfeld	p. 21
Annexes :	p. 23
- Composition du comité de suivi	p. 24
- Lettre du 25 juin 2004 du vice-amiral d'escadre commandant la Région maritime Atlantique	p. 25
Table	p. 27

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DÉFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45

Bilan de la phase de démarrage de la mission d'étude Penfeld à Brest (2002 – 2005)

Documents annexes :

- **chronologie,**
- **comptes rendus.**



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du territoire
du Tourisme et
de la Mer

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport n° 2002-0073-01

BILAN
DE LA PHASE DE DÉMARRAGE
DE LA MISSION D'ÉTUDE PENFELD
À BREST

*

DOCUMENTS ANNEXES :

- **chronologie,**
- **comptes rendus.**

établis par

Gérard de SENNEVILLE
Inspecteur général de l'Équipement

Destinataires

Le délégué interministériel aux Restructurations de Défense

Le délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale

Avril 2005

- 1 -

CHRONOLOGIE

25 avril 2005

Chronologie

de la mission d'étude Penfeld

Lancement de la mission

5 mars 2002 – Réunion interministérielle : décision de lancement de la mission d'étude Penfeld.

13-14 mai 2002 – Première visite à Brest : accord de la Marine nationale, de DCN et de la communauté urbaine de Brest (CUB) pour étudier ensemble l'avenir de trois secteurs appelés à évoluer: le port du Château, le plateau des Capucins et le fond de la Penfeld.

24 juin 2002 – Première réunion de travail sur le port du Château. La CUB propose d'emblée une idée de programme: un port d'escale pour la navigation de plaisance.

11 octobre 2002 – Réunion du comité de suivi : approbation d'un programme d'études. Il prévoit des études détaillées (techniques et économiques) pour la mise au point d'une opération d'aménagement sur le port du Château et des études exploratoires sur les deux autres sites.

Décembre 2002 – Attribution des subventions du FEDER et du FRED correspondant à ce programme d'études et engagement des études correspondantes.

Le port du Château

5 juin 2003 – Réunion de travail consacrée principalement au port du Château : bilan des études effectuées (étude de marché, études techniques); orientations pour l'élaboration du programme.

1er juillet 2003 – Réunion du comité de suivi : des orientations sont arrêtées pour le montage de l'opération du port du Château, le financement des ouvrages de protection et la mise au point du programme. Un second programme d'études est approuvé : il concerne les trois sites (port du Château, Capucins, fond de la Penfeld) et fait l'objet d'une demande de crédits du FEDER et du FRED, présentée à la préfète de région.

14 octobre 2003 – Réunion de travail permettant de définir les conditions de transfert du plan d'eau et des terrains en vue de l'aménagement du port du Château.

28 octobre 2003 – Achèvement de la première phase des études techniques. Evaluation du coût de l'opération : 23 millions d'euros.

3 novembre 2003 – Le comité de suivi prend en considération un plan de financement de 23 millions d'euros et souhaite l'engagement des procédures domaniales nécessaires à la réalisation de l'opération d'aménagement.

12 novembre 2003 – Le préfet du Finistère propose au ministre de la Défense et au ministre de l'Équipement de transférer de l'un à l'autre la gestion du plan d'eau du port du Château et des deux terrains connexes.

8 janvier 2004 – Réponse du ministre de l'Équipement au préfet du Finistère acceptant de recevoir la gestion du plan d'eau et des terrains.

26 mars 2004 – Réponse du ministre de la Défense au préfet du Finistère acceptant de transférer la gestion du plan d'eau et des terrains au ministre de l'Équipement.

Janvier - Avril 2004 – Réunions techniques de mise au point de l'avant-projet.

30 avril 2004 – Délibération du conseil de la CUB prenant en compte le projet d'aménagement du port du Château.

Novembre 2004 – Janvier 2005 – Reprise du travail technique pour réduire le coût du projet en diminuant d'environ un neuvième la surface du plan d'eau protégé, tout en conservant les mêmes solutions d'aménagement.

26 janvier 2005 – Réunion de travail : présentation d'un nouvel avant-projet d'aménagement du port du Château. Son coût ne s'élève plus qu'à 19 millions d'euros, montant compatible avec celui des financements qui peuvent être réunis.

28 janvier 2005 – Délibération du conseil de la CUB approuvant le nouvel avant-projet et son plan de financement. Il autorise son président à accomplir tous les actes nécessaires à sa réalisation.

24 mars 2005 – Signature du procès verbal de transfert de gestion du plan d'eau et du terrain du club nautique de la Marine.

Le plateau des Capucins

14 janvier 2003 – Première réunion de travail : définition d'études exploratoires portant sur le programme et les choix d'urbanisme.

10 avril 2003 – Seconde réunion de travail : présentation des conclusions des études exploratoires. Il est envisagé de lancer une étude de définition confiée à trois cabinets.

1er juillet 2003 – Réunion du comité de suivi : la décision est prise d'engager une étude de définition confiée simultanément à trois équipes différentes. Les crédits d'études nécessaires sont demandés au FRED et au FEDER.

Fin septembre 2003 – Appel public à candidatures pour l'étude de définition du plateau des Capucins.

16 décembre 2003 – Réunion de la commission d'appel d'offres : six équipes présélectionnées.

25 février 2004 – Réunion de la commission d'appel d'offres : choix de trois équipes conduites respectivement par M.M. Fortier, Madec et Robert.

8 avril – 5 juillet 2004 – Première phase de l'étude de définition.

23 septembre 2004 – Début de la seconde phase.

22 mars 2005 – Fin de la seconde phase : présentation à la commission d'appel d'offres des propositions des trois équipes.

Le fond de la Penfeld

28 janvier 2004 – Première réunion de travail : adoption d'un programme de travail.

23 juin 2004 – Seconde réunion de travail : présentation par la Marine, à titre de document de travail indicatif, d'un plan de partage du fond de la Penfeld. Ce plan indique les emprises qui seront conservées par la Marine et celles qui pourraient devenir civiles à des dates encore à préciser. Cette indication claire des intentions de la Marine constitue le point de départ des études à conduire sur l'utilisation future de cette zone mixte.

25 juin 2005 – Lettre du vice-amiral d'escadre, commandant la région maritime de l'Atlantique, présentant les propositions de la Marine et transmettant, à titre de document de travail, ce plan de partage du fond de la Penfeld. Elle précise cependant que l'ouverture de cette zone au public ne pourra avoir lieu tant que l'activité de tôlerie de la DCN sera effective sur le site.

26 janvier 2005 – Troisième réunion de travail : présentation par la CUB des résultats de ses premières études. Il apparaît que l'ouverture du fond de la Penfeld ne pourra être décidée que fin 2006 ou début 2007, lorsque DCN aura fait connaître son intention de poursuivre ou non son activité sur le site.

Achèvement de la phase de démarrage

5 novembre 2003 – Lettre du délégué interministériel aux Restructurations de Défense et du délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale prolongeant jusqu'à la fin de l'année 2004 la phase de démarrage de la mission d'étude Penfeld et rappelant les objectifs poursuivis.

25 octobre 2004 – Rapport sur l'état d'avancement de la mission d'étude Penfeld.

24 mars 2005 – Réunion du comité de suivi : présentation du bilan de la phase de démarrage de la mission d'étude Penfeld. Les objectifs fixés sont atteints : un schéma d'évolution de la Penfeld fait l'objet d'un consensus et l'opération d'aménagement du port du Château est engagée.

25 avril 2005 – Rapport final présentant le bilan de la phase de démarrage.

- 2 -

COMPTES RENDUS

28 mai 2002

Conclusions d'une visite à Brest

les 13 et 14 mai 2002

1°) Les intentions de la Marine quant à l'avenir de chacune de ses emprises sur la Penfeld sont exprimées de manière claire et précise, aussi bien en ce qui concerne les terrains indispensables à sa mission que ceux susceptibles de changer de vocation.

2°) Cette analyse permet à la Marine d'avoir une attitude ouverte en ce qui concerne les trois ensembles fonciers mentionnés par la Communauté urbaine dans son document du 15 mars 2002 : le Salou, le plateau des Capucins et le port du Château. En ce qui concerne ce dernier, la Marine est prête à envisager l'aménagement d'un port civil de plaisance dès lors que son personnel pourrait l'utiliser gratuitement.

3°) Le changement de statut de la DCN pose un certain nombre de problèmes qui ne sont pas encore résolus. Ils ne concernent pas le port du Château.

4°) Le Maire estime que, parmi les opérations envisageables sur les trois zones désignées, celle sur laquelle il convient de travailler en premier est l'aménagement du port du Château. Trois arguments plaident en faveur de cette priorité :

- l'intérêt même de l'opération, qui prolonge la politique mise en œuvre par la Ville pour créer un front de mer animé autour des premiers bassins du port de commerce,
- le fait que les difficultés à lever pour la réaliser semblent moins complexes que pour les opérations envisageables sur la Penfeld,
- une plus grande chance, pour cette raison, de pouvoir faire appel avant 2006 à des fonds européens pour prendre en charge des équipements, comme une digue, dont le coût est trop lourd pour pouvoir être supporté par le bilan de l'opération.

5°) La clarté de la position de chaque partenaire devrait permettre d'écourter la phase exploratoire de la mission pour engager d'ici l'été le travail en commun. Celui-ci pourrait porter sur trois sujets :

- l'élaboration, à partir du travail déjà effectué par la Marine et la DCN, d'une sorte de schéma général sur l'avenir de la Penfeld à 20 ou 30 ans, indiquant les emprises qui resteront militaires et celles qui pourront changer de vocation, avec mention des dates envisageables et des contraintes à lever ;
- une analyse précise de ces contraintes sur le fond de la Penfeld et le plateau des Capucins, ainsi qu'une réflexion sur des programmes éventuels,
- l'étude des conditions de réalisation d'une opération d'aménagement du port du Château : définition d'un programme, installations à déplacer, réflexion sur les différents partis d'aménagement possibles, infrastructures à réaliser, évaluation des coûts, analyse de la demande solvable, montage juridique et financier etc...

Il est clair que c'est sur ce dernier sujet qu'il convient de pousser les feux, afin d'être capables, au terme d'un délai d'un an, de pouvoir proposer des décisions au vu d'un dossier précis.

6°) Pour effectuer ce travail, tous les partenaires ont accepté ma proposition qui consiste à réunir régulièrement autour de la même table une équipe « mixte », que j'animerai, composée de représentants de toutes les parties prenantes : Marine, DCN, DDE, Communauté urbaine, Ville, Agence d'agglomération... Une première réunion aura lieu le 24 juin prochain.

7°) Les études nécessaires seront réalisées soit en régie par les différents services représentés dans l'équipe de travail, soit en faisant appel à des concours extérieurs au fur et à mesure que des questions spécifiques viendront à se poser. A cette fin il serait souhaitable de demander dès maintenant l'attribution à la Communauté urbaine d'une partie des crédits d'étude prévus dans le relevé de décisions de la réunion interministérielle du 2 mars dernier. Il est probable, en effet, que les premières études confiées à des cabinets extérieurs devront être engagées dès le début de l'automne.

8°) Une première réunion du comité de suivi pourrait avoir lieu en septembre pour se prononcer sur les orientations.

Gérard de SENNEVILLE
Inspecteur général de l'Equipement

Destinataires :

- M. Klinger, préfet du Finistère
- M. Valleix, sous-préfet de Brest

- M. Cuillandre, maire de Brest et président de la Communauté urbaine

- Vice-amiral d'escadre Gheerbrant, préfet maritime de l'Atlantique
- Contre-amiral Forissier, adjoint territorial au commandant de la région maritime Atlantique

- M. Rotrubin, directeur de la DCN de Brest

- Mme Chaux-Debry, directrice départementale de l'Équipement du Finistère

*

- M. Aubert, délégué interministériel aux Restructurations de Défense
- M. Moulin, conseiller à la DATAR
- M. Berthet, conseiller au cabinet du secrétaire d'État à la Mer

-

**Compte rendu de la réunion de l'équipe de travail
le 24 juin 2002**

Les points de l'ordre du jour étaient les suivants :

- méthode de travail de la mission,
- perspectives d'utilisation du site de la Penfeld par la Marine nationale,
- visite du site du port du Château,
- premières études à effectuer sur le port du Château.

1) Méthode de travail de la mission

M. de Senneville rappelle les décisions de la réunion interministérielle du 5 mars 2002 :

- la mission est placée sous l'autorité conjointe du préfet du Finistère et du président de la Communauté urbaine de Brest, qui président ensemble le comité de suivi ;
- il a été chargé d'animer la mission pendant environ un an, ce qui correspond à sa phase de démarrage.

Il serait souhaitable d'atteindre deux objectifs au terme de cette première année :

- parvenir à un consensus sur un schéma d'avenir à long terme de la Penfeld,
- pouvoir proposer les décisions nécessaires à l'engagement d'une première opération d'ici la fin du XIIe plan.

La méthode de travail proposée est simple : travailler et raisonner ensemble.

La mission n'étant pas une entité propre, ses moyens de travail sont de deux sortes :

- d'abord et surtout, la capacité des services représentés autour de la table, qui seront appelés à effectuer des études en régie,
- des études confiées à des bureaux d'études ou à des hommes de l'art, en utilisant, pour un montant de 300 000 euros, des crédits du FRED inscrits au contrat de plan Etat-Région au titre des réhabilitations des emprises militaires libérées.

A cet égard, il est observé que, la Communauté urbaine étant désignée comme maître d'ouvrage de ces études, il est nécessaire que les crédits correspondants lui soient attribués d'ici septembre ou octobre pour qu'elle soit en mesure de conclure les premiers contrats dès l'automne.

2) Perspectives d'utilisation de la Penfeld par la Marine nationale et la DCN

Le commissaire en chef de la Batut présente le site de la Penfeld, en désignant les emprises indispensables à la mission de la Marine et celles qui pourraient changer de vocation. Il indique pour celles-ci les dates envisageables de « libération », les conditions et les aléas. Il mentionne également les installations militaires qui pourraient sans inconvénient fonctionner dans un environnement civil.

Le contre-amiral Forissier dépeint les options d'organisation de la Marine qui peuvent influencer la manière dont celle-ci utilisera la Penfeld dans l'avenir.

Il est précisé que cette présentation n'est qu'une réflexion de la préfecture maritime sur l'organisation de la base navale, mais qu'aucune décision n'est encore prise. Au terme de ce tour d'horizon, il apparaît que :

- les ateliers des Capucins pourraient être entièrement libérés à brève échéance,
- en revanche l'évolution du fond de la Penfeld est plus complexe, plus lointaine et plus aléatoire.

3) Visite du site du port du Château

La visite permet de localiser clairement :

- les terrains et immeubles indispensables aux missions de la Marine nationale et à la sécurité de ses installations comprenant notamment la totalité des immeubles situés contre le rocher du château à l'Est de la route principale, et certains immeubles situés à l'Ouest de la route, ainsi que l'hélistation et la darse situées à l'extrémité du front de mer. ;
- les terrains dont l'affectation à des activités civiles pourrait être envisagée dans le cadre d'un projet de réaménagement du port : le club nautique de la Marine et le centre d'entretien du parc automobile.

La visite fait également apparaître :

- la facilité de tracer un nouveau périmètre séparant la zone militaire remodelée d'un port civil ou mixte,
- la possibilité de libérer en deux temps les terrains nécessaires à une opération de réaménagement : d'abord le club nautique, puis le centre-auto,
- l'intérêt de raisonner en même temps sur les premiers bassins du port de commerce et le port du Château pour définir un programme et un parti d'aménagement.

Dans le cadre de cette réflexion, M. Cuillandre indique que l'ouverture du port du Château à des activités civiles et son réaménagement permettraient d'envisager d'y localiser plusieurs fonctions nouvelles :

- port de plaisance pour les navigateurs de passage,
- base pour les navires de course,
- escale pour des petits paquebots de croisière.

4) Premières études sur le port du Château

Il est convenu, d'ici la fin septembre, d'avancer sur un certain nombre de points :

a) Libération des terrains

La Marine nationale précisera les conditions de la libération des terrains :

- délimitation des terrains : très précisément exprimée au cours de la visite, elle pourrait se traduire sur un plan.
- transfert des installations du centre auto dans le fond de la Penfeld : dates envisageables ? Conditions. Evaluation du coût .
- poursuite de l'activité du club nautique de la Marine (voir programme).

b) Etude des caractéristiques physiques du site.

Un groupe de travail associera les Travaux maritimes, le Club nautique, la Communauté urbaine, l'Agence d'urbanisme et la DDE. Il sera animé par M. Morvan. Les Travaux maritimes communiqueront les études qu'ils ont déjà effectuées pour l'aménagement du site, notamment le (ou les) projet(s) de digue destinée à remplacer les navires brise-lames. Le groupe de travail aura pour tâche d'analyser :

- la capacité du site :
 - nombre d'anneaux
 - surfaces constructibles
- l'organisation des lieux :
 - liaisons avec le port de commerce,
 - circulations,
 - alternatives d'aménagement,
 - etc...

c) Première réflexion sur un programme

Le seul élément déjà certain est la poursuite de l'activité du Club nautique de la Marine . Il appartient à celui-ci d'en préciser les conditions : nombre d'anneaux, clauses du cahier des charges d'un futur club nautique mixte pour permettre sa fréquentation par les militaires etc...

La Communauté urbaine et l'Agence d'urbanisme exprimeront plus en détails les premières idées de programme.

Calendrier

Les deux prochaines réunions de l'équipe de travail, envisagées fin septembre ou début octobre, seront consacrées :

- l'une au port du Château : présentation des études qui viennent d'être définies et, en fonction de cet examen, définition d'une nouvelle série d'études ;
- l'autre au plateau des Capucins : visite des ateliers et visite du quartier de la Recouvrance.

La première réunion du comité de suivi aura lieu à la rentrée : sa date sera fixée par le préfet du Finistère et le président de la Communauté urbaine.

Gérard de SENNEVILLE
Inspecteur général de l'Équipement

Mission d'études Penfeld

12 novembre 2002

Compte rendu de la réunion du comité de suivi**du 11 octobre 2002**

Le comité de suivi de la mission d'études Penfeld s'est réuni pour la première fois le 11 octobre 2002 sous la présidence conjointe de M. Thierry Klinger, préfet du Finistère, et M. François Cuillandre, président de la Communauté urbaine de Brest. La réunion se tenait à la préfecture maritime de Brest.

Après un mot de bienvenue de l'amiral Gherrbrant, préfet maritime de l'Atlantique, les coprésidents invitèrent M. Gérard de Senneville, inspecteur général de l'Équipement, à rappeler les objectifs et la méthode de travail de la mission d'études Penfeld.

La mise en place de celle-ci marque la volonté de préparer le passage à un stade opérationnel dans le processus qui doit permettre au site de la Penfeld d'évoluer au fur et à mesure que certaines emprises militaires ne seront plus nécessaires aux missions de la Marine nationale. Le dispositif adopté est le suivant: la mission est placée sous l'autorité conjointe du préfet du Finistère et du président de la communauté urbaine de Brest (CUB), qui président conjointement le comité de suivi; celui-ci rassemble les ministères, les collectivités territoriales et les organismes concernés par l'avenir de la Penfeld; M. de Senneville a été chargé d'animer le travail de la mission pendant sa première année. Ne disposant pas au départ de moyens propres, en dehors de crédits d'études, celle-ci doit, pour agir, faire appel à la capacité de travail et aux compétences des services représentés au comité de suivi. Aussi, plutôt que d'une "mission", serait-il plus exact de parler de "travail en commun".

Deux objectifs ont été fixés : parvenir à un consensus dans l'élaboration d'un schéma d'avenir de la Penfeld et proposer les décisions nécessaires à l'engagement d'une première opération d'aménagement avant la fin du XIIe plan.

Les premiers contacts pris au début de l'été ont permis de constater l'accord des trois principaux partenaires (Marine nationale, direction des Constructions navales (DCN) et CUB sur le choix de trois zones appelées à évoluer : le port du Château, le plateau des Capucins et le fond de la Penfeld. Ce sont donc ces trois zones qui doivent faire l'objet d'un travail conjoint dans le cadre de la mission. Les premières réunions qui ont eu lieu cet été permettent de proposer aujourd'hui au comité de suivi un dispositif d'études, où il convient de distinguer deux éléments:

- le port du Château, ayant donné lieu d'emblée à une idée précise d'utilisation (l'aménagement d'un port de plaisance), pourra faire l'objet d'études détaillées ayant pour but

d'apporter au printemps 2003 les principaux éléments de raisonnement permettant de bâtir le montage juridique, administratif et financier de l'opération;

- le plateau des Capucins et le fond de la Penfeld feront l'objet d'études exploratoires destinées à engager et à stimuler la réflexion sur l'usage futur de ces sites.

*

L'amiral Forissier, adjoint territorial au commandant de la région maritime Atlantique, présente ensuite les perspectives d'utilisation des sites de la Penfeld et du port du Château par la Marine nationale en fonction de l'évolution de son format et de ses missions. A l'aide de vues aériennes, il présente les sites en partant de la rade pour remonter vers le fond de la Penfeld:

- le port du Château pourrait devenir un port de plaisance civil à condition que le Club nautique de la Marine à Brest puisse continuer à y exercer son activité dans les mêmes conditions financières qu'aujourd'hui; le déménagement du centre automobile est envisagé, dès qu'un site d'accueil sera disponible, pour libérer le terrain voisin du port où il est implanté; en revanche l'héliport de la Marine remplit une fonction opérationnelle essentielle et ne saurait être modifié; il en est de même pour le petit port de la direction du Port et le bâtiment de l'infirmerie Surcouf qui est contigu au club nautique;

- le Château et les immeubles situés en contrebas ont une importance stratégique qui les rend intangibles ainsi que les voiries qui les desservent;

- les deux rives de la Penfeld depuis l'embouchure jusqu'au pont de l'Hartiloire abriteront pour plusieurs décennies l'activité de réparation navale et l'entretien des bâtiments de surface : il n'est donc pas envisageable qu'elles ne soient pas conservées entièrement en zone militaire;

- le plateau des Capucins cessera d'être utilisé par la DCN en 2004;

- le plateau de Quéliverzan, qui jouxte celui des Capucins, est utilisé en partie par la délégation générale aux Armements (DGA) qui y possède un centre de formation comprenant un terrain de sports; la Marine y conserve quelques implantations dont l'ancien restaurant qui abrite le service informatique du Service de Soutien de la Flotte (SSF);

- en amont du pont de l'Harteloire, rien n'impose en revanche que la zone reste une enceinte militaire même si plusieurs activités propres à la Marine continueront à y être exercées dans des enclaves qui resteront indépendantes: le service automobile qui reprendra les locaux de l'actuel service des mouvements généraux de DCN près de la porte de la Brasserie, le magasin de stockage des pièces de rechange de la Flotte qui occupe l'ancien atelier dit "des bâtiments en fer", l'entretien au sec des bâtiments de haute mer dans le bassin n°4 du Salou qui restera une activité importante et régulière au moins jusqu'au milieu du siècle. Toutes ces activités pouvant être conduites sans difficulté dans un environnement civil, toute la zone pourrait devenir une zone urbaine où pourraient voisiner des activités civiles et militaires. En particulier la zone serait assez propice à l'accueil d'un petit chantier naval traditionnel ou, au contraire, à haut niveau technologique.

*

M. Michel Morvan, délégué général au Développement de la CUB, est ensuite invité à présenter la logique dans laquelle s'inscrirait l'aménagement du port du Château et les résultats des premières études conduites sur ce sujet durant l'été.

Depuis de longues années la CUB s'est attachée à utiliser les bassins les plus anciens du port de commerce pour développer l'animation urbaine, si bien qu'aujourd'hui ce "front de mer" constitue un des quartiers les plus animés de Brest. L'aménagement du port du Château s'inscrira dans cet ensemble.

Les fonctions envisagées pour le port du Château sont celles d'un port de plaisance et d'un port d'escale pour les plaisanciers. L'accueil de bateaux de course y est aussi prévu. En revanche, l'accueil de petits navires de croisière, un instant envisagé, serait mieux placé dans un des premiers bassins du port de commerce.

Les Travaux maritimes, la CUB et le service maritime de la DDE se sont réunis plusieurs fois durant l'été pour prendre connaissance d'une première esquisse d'aménagement établie à la demande de la CUB et examiner les problèmes techniques ainsi mis en évidence. La dernière réunion s'est tenue le 10 octobre en présence de M. Jean-Pierre Graillot, ingénieur général des Ponts et Chaussée, spécialiste de la construction des ports. Ces réunions ont permis de mesurer les difficultés techniques, en particulier, l'épaisseur de la vase qui rend très coûteuse l'édification de digues. C'est pourquoi l'utilisation de caissons flottants comme brise-lames est envisagée, mais il convient d'en vérifier l'efficacité en fonction de la hauteur des houles sur le site.

A la suite de l'exposé de M. Morvan, M. de Senneville présente le dispositif d'études proposé au comité. Il devrait permettre de disposer d'ici le printemps des principaux éléments de réflexion permettant de réfléchir au montage juridique et financier de l'opération:

1 – Etudes techniques

- Etude de propagation – défraction des houles à l'intérieur du goulet. Cette étude est déterminante car le choix d'une solution technique en dépend. Aussi, pour pouvoir l'engager sans tarder, la CUB a-t-elle accepté de la prendre en charge.

- Recueil des autres données dont il convient de disposer pour choisir les solutions techniques et établir un plan d'aménagement.

- Etablissement d'un plan d'aménagement comportant un plan masse et la description des solutions techniques.

2- Elaboration du programme

- Etude de marché.

- Simulation d'exploitation et étude de faisabilité financière.

3 – Etude urbaine, permettant notamment de mettre au point les liaisons terrestres entre le port du Château et les autres bassins.

En ce qui concerne le plateau des Capucins et le fond de la Penfeld, il n'est pas encore possible de définir un dispositif d'étude aussi détaillé, car aucun choix n'a encore été fait quant à leur usage futur. La tâche de la mission est donc d'inviter à une réflexion en commun sur l'avenir de ces sites. Pour l'aiguillonner, M. de Senneville propose de prévoir les crédits

d'études nécessaires pour faire appel sur chaque site à un professionnel expérimenté (architecte ou urbaniste) capable d'apporter un regard à la fois stimulant et réaliste sur ces sites.

*

Une discussion s'engage à la suite de ces exposés.

M. Jean-Pierre Aubert, délégué interministériel aux Restructurations de Défense, attire l'attention sur la nécessité de présenter sans tarder une demande de crédits d'études au préfet de région, car celui-ci dispose de crédits inutilisés du FEDER, mais doit les engager avant la fin de l'exercice budgétaire. Ces crédits du FEDER pourraient venir s'ajouter aux crédits initialement prévus sur le FRED pour permettre au programme d'études de dépasser les 300000 euros fixés au départ.

M. Bernard Debry, directeur général de la CUB, rappelle que le président de la CUB ne pourra transmettre une demande au préfet de région, sous couvert du préfet du Finistère, qu'après y avoir été autorisé par le bureau de la CUB, dont la prochaine réunion est prévue le 15 novembre prochain. Il convient donc que la CUB soit saisie d'une proposition à bref délai.

M. Rotrubin, directeur de la DCN-Brest, attire l'attention du comité de suivi sur l'entretien des sous-marins nucléaires qui a lieu dans le bassin 10, de l'autre côté de l'embouchure de la Penfeld. Ce bassin étant proche à vol d'oiseau du port du Château, il importe de prendre connaissance des résultats d'une étude d'environnement, qui va être effectuée prochainement par la DCN, avant de décider de l'aménagement d'un port de plaisance sur ce site. Les résultats devant être connus entre février et avril prochains, le comité décide de prendre rendez-vous à cette date.

M. Rotrubin évoque également les problèmes de dépollution qui se posent sur tous les terrains de la Penfeld avant qu'ils puissent être utilisés à d'autres usages. Dans la discussion qui suit, l'amiral Gherrbrant estime que la dépollution doit être adaptée aux usages futurs de ces terrains et Mme Chaux-Debry, directrice départementale de l'Équipement du Finistère, rappelle que le principal objectif de la dépollution est d'éliminer les risques.

Mme Chaux-Debry évoque ensuite le patrimoine immobilier de la DDE implanté sur le domaine public maritime. Il est constitué de plusieurs immeubles situés sur le port de commerce dans le périmètre de réflexion évoqué par le comité. Y sont logés des services qui participent directement à l'activité maritime: capitainerie, service maritime, phares et balises, entretien portuaire. Par principe, Mme Chaux-Debry n'est pas hostile à ce que, dans le cadre d'une réflexion d'ensemble sur l'organisation des bassins, toute idée puisse être avancée, dès lors que ces activités – et les besoins qu'elles génèrent – sont prises en compte dans le programme urbain d'ensemble. Elle précise que les services mentionnés ne pourront bien évidemment bouger que si des conditions de fonctionnement aussi satisfaisantes leur sont offertes et si leur transplantation peut être financée.

M. Cuillandre et M. Labbey, président et vice-président de la CUB, font part d'une certaine déception devant la modestie des emprises qui pourraient être libérées par la Marine et la DCN dans le fond de la Penfeld. Elle leur paraît peu compatible avec l'élaboration d'un projet urbain attrayant.

L'amiral Gheerbrant souligne qu'une utilisation partagée du fond de la Penfeld par des activités civiles et militaires est parfaitement concevable. Des chantiers navals civils traditionnels ou de haute technologie pourraient très bien y être installés tant qu'ils ne nécessiteraient que de rares mouvements en Penfeld, celle-ci ne pouvant, en raison des activités militaires qui y sont conduites, accepter un trafic civil significatif ou impromptu. Les activités militaires résiduelles prévues dans le fond de la Penfeld – stockage de pièces de rechange, garage et entretien des véhicules, travaux de bassins – peuvent parfaitement fonctionner dans un environnement civil. En ce qui concerne une localisation alternative, la Marine ne ferme la porte à aucune proposition à condition que ses besoins soient pris en compte et que les contraintes et les charges financières qu'elle devra supporter ne soient pas plus importantes que celles induites par la situation nominale d'implantation d'activités évoquées précédemment.

M. Rotrubin rappelle la nécessité d'offrir une capacité de stationnement suffisante au personnel de la DCN.

M. de Senneville estime qu'il conviendra, au départ de la réflexion sur le fond de la Penfeld, de prendre le temps d'examiner ensemble ces différentes données, pour parvenir ensuite aux premières idées d'action. L'étude proposée a précisément pour but de faciliter cette démarche.

En ce qui concerne le plateau des Capucins, plusieurs voix soulignent que la réflexion à engager doit prendre en considération le quartier de la Recouvrance, qui lui est voisin. M. Labbey insiste sur la nécessité de rendre les Capucins accessibles et de faire disparaître le mur qui les sépare du quartier environnant.

Enfin, M. Michel Schneider, représentant la Mission de Réalisation des Actifs immobiliers du ministère de la Défense (MRAI), souligne que celle-ci est prête à s'impliquer dans les études évoquées, en particulier celle du plateau des Capucins. Mais, l'échéance 2004 est proche: il convient donc de se mettre au travail sans tarder pour qu'une solution opérationnelle puisse émerger d'ici cette date.

M. Klinger, préfet du Finistère, et M. Cuillandre, président de la communauté urbaine, tirent les conclusions de la réunion:

- le programme d'études proposé est approuvé dans ses principes,
- il devra être soumis au bureau de la communauté urbaine, qui se réunit le 15 novembre, afin que son président puisse adresser une demande de financement au préfet de région sous couvert du préfet du Finistère,
- la mission d'étude Penfeld doit donc faire parvenir cette proposition à la CUB d'ici une quinzaine de jours,
- la prochaine réunion du comité de suivi aura lieu au printemps lorsque les premiers résultats de ces études seront connus.

Liste des personnes présentes

M. KLINGER, préfet du Finistère
 M. CUILLANDRE, président de la communauté urbaine de Brest
 co-présidents

*

M. VALLEIX, sous-préfet de Brest
 M. de SENNEVILLE, inspecteur général de l'Équipement, animateur de la mission

Délégation aux Restructurations de Défense et MRAI

M. Jean-Pierre AUBERT, délégué interministériel aux Restructurations de Défense
 M. Joël LESTUM, délégué régional aux Restructurations de Défense
 M. André LE DUFF, délégué de site aux Restructurations de Défense
 M. Michel SCHNEIDER, Mission pour la Réalisation des Actifs immobiliers du ministère de la Défense

*

Marine nationale

Vice-Amiral d'Escadre GHEERBRANT, préfet maritime de l'Atlantique, commandant de la région maritime Atlantique
 Contre-Amiral FORISSIER, adjoint territorial au commandant de la région maritime Atlantique
 Capitaine de vaisseau CAVELIER, chargé de mission auprès de l'adjoint territorial
 Commissaire en chef ARTRU, chef de la division Infrastructure
 Capitaine de vaisseau VAUTIER, président du Club nautique
 Ingénieur des Travaux maritimes AUGUSTIN, direction des Travaux maritimes de l'Atlantique

Direction des Constructions navales

M. ROTRUBIN, directeur de la DCN Brest

Direction départementale de l'Équipement du Finistère

Mme CHAUX-DEBRY, directrice départementale de l'Équipement

Communauté urbaine de Brest

Mme Annick CLEAC'H, première vice-présidente

M. Marc LABBEY, vice-président

M. Jacques MAIRE, vice-président

M. Alain MASSON, vice-président, premier adjoint au Maire de Brest

M. Bernard DEBRY, directeur général

M. Michel MORVAN, délégué général au Développement

M. Patrice HEIZ, service d'urbanisme

M. Guy LAMANDE, directeur de l'Agence de Développement et d'Urbanisation du Pays de Brest

Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest

M. Jacques KUHN, président

M. GOURTAY, directeur général

*

Compte rendu de la réunion du 14 janvier 2003

Le but de la réunion était de lancer la réflexion sur l'avenir du plateau des Capucins.

Aux participants de la première réunion (CUB, Marine nationale, DCN, DDE) s'étaient joints des représentants de la MRAI, de la délégation aux Restructurations de Défense, de la Chambre de Commerce, du service départemental de l'Architecture et le directeur du centre de formation de la DGA.

1) La méthode proposée

Dès le début du processus de travail lancé dans le cadre de la mission Penfeld, en mai dernier, les principales parties prenantes se mirent d'accord pour travailler ensemble sur trois secteurs appelés à évoluer: le port du Château, la plateau des Capucins et le fond de la Penfeld.

La première réunion de l'équipe de travail, en juin 2002, fut consacrée au port du Château, la CUB proposant d'emblée d'en faire un port d'escale pour la navigation de plaisance. A partir de cette idée précise, un programme d'études détaillées fut arrêté pour disposer au printemps prochain de tous les éléments nécessaires pour réfléchir au montage de l'opération.

La situation est différente en ce qui concerne le plateau des Capucins, car, si les ateliers seront libérés en 2004 par la DCN, aucune idée ne s'impose encore quant à la vocation future de ce lieu. La première tâche consiste donc à la définir.

Aussi la première phase de travail proposée, qui devrait durer tout le premier semestre de l'année 2003, consistera-t-elle à rechercher quels seront les principaux éléments de programme et les principales orientations d'urbanisme d'une future opération de reconversion du site des Capucins.

Pour cela :

- l'équipe de travail, dans sa formation d'aujourd'hui, aura à se réunir à plusieurs reprises d'ici l'été, car c'est de sa réflexion collective que doit naître une proposition ;

- sa réflexion sera stimulée par un architecte-urbaniste qui lui apportera des éléments de raisonnement : à la suite d'une consultation conduite par la communauté urbaine, c'est M. Philippe Robert (du cabinet Reichen et Robert) qui a été choisi en raison d'une expérience sans égale en France dans la reconversion de bâtiments industriels (la Grande Halle de la Villette, l'ancienne usine Menier à Noisiel, les brasseries Schultheiss à Berlin, les docks de Walshbay à Sydney, le pôle Marine de Dunkerque etc...) ;

- enfin les services de la CUB, l'agence d'urbanisme et d'autres organismes ou services représentés autour de la table s'organiseront pour creuser toutes les idées de programme qui pourront être émises, afin de livrer informations et appréciations à M. Robert et à l'équipe de travail.

Si cette dernière réussit à la veille de l'été à avoir une vision claire de la vocation future du plateau des Capucins, il sera possible d'engager à l'automne une deuxième phase de travail beaucoup plus lourde pour élaborer un programme détaillé et mettre au point le parti d'aménagement. Elle pourrait prendre la forme d'une étude de définition.

Dans la perspective présentée, l'objet de la réunion du 14 janvier est de provoquer une première discussion afin de rechercher ensemble des pistes de réflexion, aussi bien en ce qui concerne le programme que les orientations d'urbanisme d'une future opération.

2) Les exposés

Pour lancer et nourrir cette discussion deux exposés sont présentés .

M. Guy Lamandé aide l'assemblée à regarder le site du plateau des Capucins dans son environnement et à l'analyser. Il donne la mesure de l'enjeu à l'échelle des politiques de l'agglomération. Il montre les potentialités du site et les contraintes à surmonter pour sa bonne utilisation.

Puis M. Michel Morvan propose un certain nombre d'idées et d'axes de réflexion pour l'élaboration d'un programme en distinguant les fonctions économiques, les fonctions culturelles et scientifiques, et la fonction de formation.

Les documents présentant ces deux interventions seront adressés par envoi séparé aux destinataires du présent compte rendu.

3) La discussion

La discussion qui s'engage à la suite de ces exposés permet de mettre en avant un certain nombre de points :

Caractéristiques du site

Le site considéré comprend les ateliers des Capucins, qui seront libérés en 2004 par la DCN, le terrain de la Madeleine, que la Marine nationale n'utilise plus, et l'ancienne prison de Pontaniou, qui est déjà la propriété de la CUB. Mais il ne peut être analysé sans tenir compte de son environnement immédiat: le quartier de Recouvrance et le plateau de Quéliverzan, qui prolonge le plateau des Capucins et forme avec lui un ensemble géographique de neuf hectares.

Le plateau des Capucins est un promontoire au-dessus de la Penfeld. Les constructions qui y seront édifiées bénéficieront donc d'une vue magnifique sur toute la Penfeld et seront visibles d'une grande partie de la ville. Mais, en contrepartie, ce site est un cul-de-sac, où l'on ne viendra pas naturellement. Il est donc essentiel d'y placer des éléments de programme très attractifs et de traiter avec une attention toute particulière le problème des accès.

Liaisons

La qualité des liaisons avec les quartiers voisins constitue aux yeux de tous un élément clé de la réussite d'une future opération.

Il s'agit tout d'abord du quartier de Recouvrance. La liaison avec ce quartier ne se limite d'ailleurs pas à l'organisation des cheminements et voies de circulation, mais exige aussi une harmonie dans la programmation des équipements et des logements.

Certains suggèrent de créer une liaison commode avec le centre ville en construisant, au droit des Capucins, une passerelle ou un pont au dessus de la Penfeld, car sans ce franchissement il sera beaucoup trop long d'aller du centre ville aux Capucins. Un tel ouvrage pose cependant un certain nombre de problèmes à commencer par son coût, beaucoup trop élevé pour être supporté par l'opération elle-même.

Enfin, les relations avec le plateau de Quéliverzan seront déterminantes, car celui-ci jouxte les ateliers des Capucins et en commande l'accès.

Le plateau de Quéliverzan

La partie du plateau de Quéliverzan voisine des ateliers des Capucins est occupée par :

- un centre informatique de la Marine nationale chargé de gérer les pièces de rechange de ses navires et récemment installé dans l'ancien restaurant au prix d'un investissement important : son déménagement n'est donc pas envisageable,
- le centre de formation de la DGA.

Le déplacement de ces deux équipements n'étant pas prévu, la question est posée de savoir s'ils peuvent fonctionner dans un environnement civil au lieu d'une enceinte militaire. La réponse apportée est affirmative pour l'un comme pour l'autre :

- L'amiral Forissier précise, à cette occasion, la politique actuellement suivie par la Marine. Celle-ci a de nombreux besoins pour loger ses services, alors que les espaces sont rares. Il convient donc de distinguer les fonctions qui peuvent être exercées loin des quais et, s'il le faut, en dehors d'une enceinte militaire, comme par exemple la fonction de tailleur, et les fonctions qui exigent au contraire l'abri d'une enceinte militaire. Une réflexion est conduite sur les protections adaptées à diverses situations: dans de nombreux cas la protection peut être assurée dans le cadre d'un immeuble. C'est en particulier le cas du centre informatique du plateau de Quéliverzan, qui peut donc vivre dans un environnement civil.

L'amiral précise également que la Marine envisage d'effectuer une opération de "nettoyage" des sites qu'elle occupe pour améliorer l'image de la base navale.

- M. Cueff, directeur du centre de formation de la DGA, estime aussi que celui-ci peut parfaitement fonctionner dans un environnement civil. Il indique également que le centre de formation de la DGA sera appelé à évoluer dans les prochaines années et à se rapprocher des autres organismes de formation aux métiers de l'industrie existants.

Cette indication rejoint une étude de faisabilité lancée par la CUB pour favoriser un pôle de formation aux métiers de l'industrie dans le bassin brestois. Cela conduira-t-il dans l'avenir à un déplacement du centre de formation de la DGA souhaité par certains élus ? Il est encore trop tôt pour le dire.

Quoiqu'il en soit, le fait que le centre informatique de la Marine et le centre de formation de la DGA puissent vivre dans un environnement civil est d'une grande importance pour le futur plan d'aménagement du plateau des Capucins, car il devient concevable de faire tomber la totalité du mur d'enceinte qui enserre cet ensemble géographique de neuf hectares et de faire passer une voie de liaison ou un chemin à travers le plateau de Quéliverzan.

Ambiance

A travers la discussion, une volonté unanime s'exprime pour faire du plateau des Capucins "un vrai quartier de ville". Il convient d'éviter que les Capucins soient un lieu vivant dans la journée, mais désert la nuit. Pour cela la présence de logements y est fortement souhaitée.

Même des considérations de sécurité militaire plaident en faveur d'un lieu animé: les Capucins étant un balcon au-dessus de la Penfeld, il vaut mieux que le lieu ne reste pas désert, afin de ne pas faciliter son utilisation comme poste de tir.

En ce qui concerne les formes urbaines, il convient d'éviter de faire de cet espace une "cité". Devant une photo aérienne du site où l'on aperçoit au premier plan la cité Montgolfier et au fond le quartier Recouvrance, le souhait général est de s'inspirer des formes de ce dernier et non pas de celles de la cité.

Voisinage

Cette même photo conduit à une réflexion qui déborde le strict périmètre d'action de la mission Penfeld : il ne serait pas souhaitable de lancer une opération d'aménagement sur le plateau des Capucins sans déplacer ou transformer la cité d'urgence Recouvrance et sans entreprendre une action d'amélioration de la cité Montgolfier.

De même la discussion revient à plusieurs reprises sur la nécessité de ne pas dissocier la définition d'une opération sur les Capucins de l'opération de renouvellement urbain engagée dans le quartier de Recouvrance.

Trame verte

L'idée d'une "trame verte" permettant une promenade piétonne agréable au départ du plateau des Capucins est exprimée.

Programme

Il apparaît évident à tous que, vues la surface du lieu et l'ambiance souhaitée, le programme de la future opération sera composée d'éléments divers. De nombreuses idées sont exprimées ou reprises quant aux éléments envisageables:

- Equipements d'agglomération ou de quartier

Les Capucins pourraient accueillir un certain nombre d'équipements dont la création est envisagée :

- un centre des congrès, car le Quartz peut difficilement être à la fois un théâtre et un centre de congrès,
- un palais des sports,
- des équipements administratifs ou culturels qui pourraient se révéler nécessaires pour faciliter la vie de la rive droite, qui compte 50 000 habitants.

- Un équipement culturel et éducatif tourné vers la mémoire et les savoir faire

Une première idée consisterait, en complément du musée de la Marine et d'Océanopolis, à rendre compte de manière attrayante du savoir faire maritime de Brest dans le passé, le présent et l'avenir: connaissance du milieu marin (de l'Académie de Marine à IFREMER), construction navale, ouvrages maritimes et portuaires, sécurité maritime, évolution de la ville et des ports de Brest, courses autour du monde...

Une seconde idée consisterait à ne pas se polariser sur la seule activité maritime (également présente à Marseille ou à Cherbourg), mais à plus se tourner vers la ville de Brest, son arrière pays et la Bretagne.

- Des logements

La présence de logements semble souhaitée par tous. Il reste à savoir quels types de logements. La réponse ne peut être donnée qu'en fonction de l'évolution de Recouvrance et d'une étude de la demande dans l'agglomération.

- Activités économiques

Il conviendra d'apprécier la demande de bureaux dans l'agglomération, ainsi qu'éventuellement les besoins spécifiques des laboratoires ou organismes scientifiques.

Les besoins en matière de création de commerces et de services seront étudiés de manière attentive, car la présence de commerces est essentielle pour l'animation d'un quartier.

- Université et établissements de formation

Un contact avec l'Université est suggéré.

4) Organisation du travail

La prochaine réunion de la mission consacrée au plateau des Capucins est envisagée vers le début avril.

D'ici là deux tâches seront entreprises :

- le lancement de l'étude confiée à M.Robert, de telle manière qu'il puisse présenter ses premières réflexions lors de cette réunion;
- l'étude plus approfondie des diverses pistes suggérées en matière de programme.

Pour cela des personnes présentes ou des services représentés autour de la table seront invités dans les prochaines semaines, en fonction de leurs compétences, à apporter des renseignements ou à participer à différents groupes chargés de creuser les sujets suivants:

- 1- Palais des congrès et ses compléments (hôtel, restaurants etc...)
- 2 – Autres équipements envisagés au niveau de l'agglomération ou du quartier
- 3 – Mémoire et savoir faire
- 4 - Logements
- 5 – Activités économiques :
 - bureaux
 - laboratoires
 - commerces
 - services
- 6 - Université et formation

Enfin, pour réfléchir au contenu et au montage d'une future opération, des visites pourraient être effectuées au cours de l'année 2003 dans des villes qui, confrontées à des problèmes similaires, ont entrepris des actions intéressantes, comme par exemple Saint-Nazaire et Le Havre en France, Plymouth, Cardiff et Liverpool dans le Royaume Uni.

**COMPTE RENDU DE REUNION DE
LA MISSION D'ETUDES PENFELD
10 AVRIL 2003**

Après un mot d'accueil de M. le Sous-Préfet, le premier point de l'ordre du jour est abordé.

I – Le plateau des Capucins

I.1 - Rappel de la démarche engagée le 14 janvier 2003

M. de Senneville rappelle qu'il a été décidé d'entreprendre deux études pour éclairer la mission sur la vocation future du plateau des Capucins et les conditions de son aménagement:

- l'approfondissement des idées émises en matière de programme lors de la réunion du 14 janvier: cette démarche a été conduite par la CUB, qui a constitué à cet effet quatre groupes de travail, en y associant différents partenaires: DDE, CCI, ADEUPa, SEMAEB...Il ne s'agit encore que d'une étude exploratoire: les conclusions présentées aujourd'hui n'engagent donc personne et n'appellent pas de décision. Ce n'est qu'une contribution à une réflexion.
- une étude confiée à M. Robert, architecte: il a été invité à regarder le plateau des Capucins pour dire, en raison de son expérience en matière de reconversion de sites industriels, les usages auxquels il se prête et les conditions de sa bonne utilisation.

I.2 - Etude exploratoire des éléments possibles de programme

Les éléments présentés par M. Morvan sont récapitulés dans le document « éléments de réflexion pour un programme » remis en séance par la CUB.

L'ambition de la CUB est la réalisation d'un véritable "morceau" de centre-ville sur le plateau des Capucins. Un certain nombre d'éléments de programme pourraient y contribuer:

Activités tertiaires :

- Bureaux haut de gamme – orientation communication et création (30 à 35 000 m²)
- Commerces (8 à 15 000 m²)
- Espace polyvalent expositions / congrès / restauration (en relation avec l'évolution du Quartz)
- Délocalisation du centre de formation dans le cadre de l'évolution de son statut
- Résidence et maison internationale (2 500 à 3 000 m²)

Equipements métropolitains :

- Ecole des beaux-arts
- Ateliers d'artistes
- Lieu d'exposition d'art contemporain

Mémoire et savoir-faire :

- Création d'un "centre d'interprétation" (2 500 m²)

Insertion urbaine et habitat :

- habitat haut/moyenne gamme en liaison avec les quartiers environnants (20 à 35 000 m²)
- traitement des liaisons – accès – stationnement
- traitement des espaces de liaison avec Recouvrance.

I.3 – Présentation par M. Robert de ses réflexions sur le site

M. Robert souligne l'opportunité de créer un pôle fort d'un centre-ville rive droite sur le promontoire des Capucins.

Accès :

- M. Robert montre la difficulté de réalisation d'une nouvelle liaison de type pont avec la rive gauche en raison de la contrainte de tirant d'air à respecter pour le passage des navires en Penfeld.
- Deux accès sont aménageables : depuis le pont de l'Harteloire et depuis le pont de Recouvrance par bouclage des rues Maissin et Saint-Exupéry.
- Le site n'est donc pas enclavé malgré l'absence de réalisation d'une nouvelle liaison vers le centre Siam.

Piétons :

- M. Robert souligne l'intérêt d'un traitement paysager et piétonnier le long de la falaise surplombant les bassins 2 et 3 et d'une priorité aux déplacements doux sur la zone.
- Une mise en lumière adaptée du site permettrait de prolonger l'animation du quartier piéton jusqu'à la nuit.

Lien urbain :

- La réalisation d'une osmose avec le quartier de Recouvrance passe par un traitement des interfaces sur Quéliverzan et Recouvrance en revalorisant les quartiers frontières (cité d'urgence etc.).

Stationnement :

- M. Robert propose, afin de créer les 2000 places de stationnement jugées nécessaires, le réaménagement de l'atelier électricité en parking silo (1000 places), la création de surfaces de stationnement dans les ateliers des Capucins par élévation d'une dalle béton (750 places) et enfin l'aménagement de stationnement résidentiel sur le plateau de Quéliverzan (200 places).

Ateliers :

- M. Robert préconise la préservation des bâtiments et présente diverses modalités d'aménagement interne en fonction des activités à implanter.

Parti d'aménagement général :

- Résidentiel sur le terrain des casernes
- Résidentiel et tertiaire sur le plateau de Quéliverzan
- Espace public, ateliers, enseignement, culture dans les ateliers des Capucins.

I.4 – Débat

Bien qu'aucun diagnostic technique des ateliers n'ait encore été établi, leur état semble bon (à l'exception de 20% des toitures qui méritent une expertise) et la faisabilité technique de leur réhabilitation paraît acquise. En l'absence de niveaux intermédiaires dans la majeure partie des nefs, le coût des aménagements sera identique au coût de la construction neuve.

Compte tenu des réglementations ERP, il n'est pas envisagé de créer plus de deux niveaux dans les ateliers, par ailleurs leur réhabilitation pour la création de logements est exclue.

L'exposé n'a volontairement pas approfondi la gestion des interfaces entre le nouveau "morceau de ville" et le quartier existant, ce qui sera l'objet des études ultérieures.

M. Gourtay regrette que la création d'un nouveau franchissement au dessus de la Penfeld ne paraisse pas possible.

M. Lamandé insiste sur la délicatesse du phasage à définir pour la bonne réussite de l'opération. En effet, l'aménagement de 120 000 m² imposera une réalisation par tranches

pour des raisons financières, or il importera que chacun des programmes successifs soit attrayant, en évitant notamment l'écueil du « chantier permanent ».

M. Diez souligne l'importance de la définition en amont d'une « méthodologie d'aménagement », garante d'un urbanisme cohérent sur l'ensemble du plateau, malgré les adaptations nécessaires du programme en fonction de l'évolution des besoins de la collectivité sur une longue période. Cette méthode pourrait prendre pour fil conducteur une définition de l'« espace public ».

Dans leur ensemble, les orientations d'urbanisme et les éléments de programme présentés ne soulèvent pas d'objection de la part des participants.

I.5 – Définition de l'étape suivante

Compte tenu de l'aspect encore très évolutif des éléments de programme, il est proposé d'établir trois marchés de définition simultanés afin de permettre des échanges plus approfondis entre les différentes équipes d'étude et le maître d'ouvrage. Ce type de procédure permet également de choisir l'équipe retenue pour assurer la maîtrise d'œuvre du projet sans nouvelle consultation.

L'objet du marché pourrait être le parti d'aménagement et le programme de l'ensemble de la zone en première phase d'étude, puis, dans une deuxième phase, l'élaboration d'un projet pour la réhabilitation des seuls ateliers, qui permettrait le choix du maître d'œuvre.

Concrètement il est proposé de rédiger un projet de dossier de consultation comprenant :

- le règlement de la consultation
- l'état des lieux
- le cahier des charges (sous forme des questions auxquelles les équipes choisies auront pour tâche de répondre).

Au vu de ce projet de dossier, le comité de suivi pourra "juger sur pièces" et se prononcer en toute connaissance de cause sur l'opportunité d'engager ou non cette étude de définition. D'autres méthodes sont, en effet, concevables. Il sera proposé aux deux co-présidents de réunir le comité de suivi vers la fin juin.

Le calendrier prévisionnel suivant est envisagé :

- rédaction du projet de pièces de la consultation → juin
- début de la consultation → octobre

La MRAI propose d'assurer l'évaluation économique des projets proposés par chacune des trois équipes consultées.

Compte tenu de cet apport, le montant prévisionnel de l'étude serait de l'ordre de 300 000 euros ou deux millions de francs.

La CUB s'engagerait à hauteur de 20% de ce montant, les crédits FRED et FEDER étant sollicités pour le reste. Les subventions seraient demandées à la suite de la réunion du comité de suivi.

II – Avancement des études sur le port du château

Le choix du maître d'œuvre sera effectué par le jury le 14 avril 2003.

Les conclusions de l'étude économique relative à l'état du marché et au plan de mouillage seront rendues fin mai et analysées lors de la prochaine réunion de la mission d'études Penfeld, qui est prévue à cet effet le 5 juin prochain dans l'après midi.

Le maître d'œuvre sera chargé de valider la pré-étude de faisabilité de la CUB (houle, nature des caissons, réflexions, coût...). Ses premières conclusions technico-financières sont attendues pour septembre.

La CUB ne pourra, en effet, se prononcer sur l'opportunité de l'opération qu'au vu d'un budget prévisionnel fondé sur des données économiques et techniques sérieusement étudiées.

Les modalités possibles de financement de l'ouvrage de protection pourront être évoquées lors du prochain comité de suivi.

III – Lancement de la réflexion sur le Salou

Après le port du Château et le plateau des Capucins, il convient d'engager la réflexion sur le fond de la Penfeld à partir de l'idée avancée par la Marine selon laquelle le fond de la Penfeld, en amont du pont de l'Harteloire, pourrait devenir un jour une zone partagée dans laquelle coexisteraient des activités militaires (encore importantes durant quelques décennies) et des activités civiles.

Il est proposé de confier à l'ADEUPa une réflexion générale d'urbanisme sur ce secteur, qui comprendrait :

- un état des lieux,
- l'étude des liaisons possibles avec d'autres parties de la ville,
- un point sur les projets déjà en cours d'étude,
- une étude sur les potentialités économique des ouvrages maritimes existants,
- une proposition de méthode de travail sur ce site.

Dans un premier temps, l'ADEUPa sera amenée à solliciter divers experts sur des points précis plutôt qu'un appui uniquement urbanistique. Elle pourrait faire une première présentation de l'état de ses réflexions vers le mois d'octobre.

Compte tenu de la spécificité de ce site par rapport aux autres secteurs étudiés dans le cadre de la mission, il sera important d'intégrer dans l'étude exploratoire de l'ADEUPa un point précis sur les contraintes et les marges de manœuvre propres au site. En effet, la Marine, tout en étant ouverte à la création d'un espace partagé, y conservera longtemps encore des activités importantes: ainsi l'utilisation du bassin 4 est prévue pour un demi-siècle. Elle doit donc prévoir des dispositions précises pour garantir sa sécurité et le bon fonctionnement de ses installations.

Un point plus approfondi de la méthodologie à adopter sur le Salou sera effectué lors de la prochaine réunion de la mission Penfeld prévue le 5 juin 2003.

COMPTE RENDU DE LA REUNION DE LA MISSION D'ETUDES PENFELD DU 5 JUIN 2003

Après un mot d'accueil de M. le Sous-Préfet, M. de Senneville rappelle le principal objet de la réunion.

I – Le Port du château

Il y a un an, la première réunion de la mission était consacrée au port du Château: la Marine nationale avait accepté le principe de voir celui-ci devenir un port civil dès lors que son aménagement resterait compatible avec quelques impératifs militaires clairement définis et la CUB avait avancé l'idée d'en faire un port d'escale pour la navigation de plaisance. Pour élaborer ce projet, un programme d'études détaillées fut mis au point et financé à l'aide de subventions du FEDER et du FRED. L'objet de la réunion d'aujourd'hui est de prendre connaissance des résultats des études déjà effectuées et évoquer l'organisation de la poursuite de ce travail.

I.1 – Etude de marché

L'étude de marché a été confiée par la CUB à la société Nautisme en Finistère, assistée par Act Ouest. M.M. Kerhoas et Grall en présentent les enseignements.

En ce qui concerne la plaisance classique, le potentiel « escale » est déjà présent sur le site du Moulin Blanc. L'ouverture du port du Château permettra d'étendre la fréquentation globale des deux ports de plaisance, et contribuera au développement de la fréquentation des autres ports du Finistère. L'augmentation du potentiel est évaluée à 500 / 1000 escales par an, soit 800 à 1500 nuitées supplémentaires. De même, l'élargissement du marché de la pratique des sports nautiques avec un flux d'immatriculation important sur le quartier de Brest assure un potentiel résidentiel important qui n'entre pas en concurrence avec le développement des autres ports finistériens (l'Aber-Wrac'h, Lanildut...). La politique tarifaire devra être adaptée afin d'assurer une gestion coordonnée des deux ports de plaisance du site de Brest.

Le pôle « Course au large » peut être développé en partenariat avec les ports existants du sud Finistère, par exemple pour les monocoques de 60 pieds. L'environnement exigé par cette activité est important (base technique à terre, moyens de manutention, tirant d'eau etc.) mais les retombées sur la communication et l'économie du bassin de Brest seraient très importantes. Le Vendée Globe 2004 représente une opportunité pour mettre en place une dynamique d'accueil.

Pour le marché « Grande plaisance et grandes unités », un potentiel d'escale a été identifié en raison des faibles capacités d'accueil existantes et de l'expansion de ce marché. Néanmoins, la capture de ces passages nécessite des aménagements spécifiques (accostage, tirant d'eau, moyens de manutention).

Enfin, les escales des voiliers traditionnels peuvent représenter un flux important si la politique tarifaire est adaptée. Les retombées bénéfiques pour l'image de la ville et l'environnement économique sont importantes. Ce potentiel concerne éventuellement d'autres sites portuaires de Brest.

En conclusion, le marché potentiel du port du Château est réel et concerne une large gamme de navires, qui ont chacun des exigences spécifiques en termes d'aménagements portuaires et

d'occupation du plan d'eau. Une réflexion plus large sur les moyens de manutention disponibles sur l'ensemble des sites portuaires de Brest reste à mener.

M. de Senneville observe que l'étude fait apparaître une difficulté: les bateaux ayant des retombées importantes sur l'image de la ville et son environnement économique sont également ceux qui exigent les infrastructures les plus coûteuses tout en apportant peu de recettes à l'exploitation du port. En revanche la location d'anneaux à l'année à de simples plaisanciers apporte des recettes sûres. L'établissement du plan de mouillage implique donc de définir un équilibre, qui n'est pas facile, entre les différentes catégories de bateaux.

Les premières simulations d'exploitation d'un plan de mouillage spécifique ont été menées par Nautisme en Finistère et sont exposées dans le rapport remis à la CUB.

M. Gourtay fait remarquer que les moyens de manutention spécifiques aux bateaux de course pourraient être complétés par le projet de base technique de M. de Kersauson sur le polder.

Une gestion fine des espaces à terre devra être menée en parallèle à l'élaboration du plan de mouillage et intégrer l'ensemble des sites nautiques de Brest.

I.2 - Etudes techniques

M. Fagon rappelle le contexte juridique de la passation du marché de maîtrise d'œuvre pour les ouvrages extérieurs de protection du port du Château, en soulignant la parfaite collaboration entre services qui a permis de respecter des délais très tendus.

Le groupement retenu est constitué par BEST (bureau d'études structures), SOGREAH Maritimes (Etudes d'agitation) et l'Atelier de l'Ile (architecte).

La méthodologie de l'étude est présentée par M. Peronnard, représentant BEST :

- recueil de données,
- réalisation des études complémentaires (géologie et topographie),
- réalisation des modèles numériques et dimensionnement des différentes protections.

Le maître d'œuvre souligne l'importance d'une concertation permanente avec la maîtrise d'ouvrage pour la conception coordonnée de tous les éléments du projet : protection, mais également plan de mouillage, aménagement des abords, impact des ouvrages sur l'agitation dans le port etc.

Les premiers éléments disponibles confirment la faisabilité d'ouvrages flottants pour assurer la protection du plan d'eau, néanmoins, les ouvrages de protection sud pourraient atteindre 8m de large, les ouvrages ouest atteignant plus modestement 6m (données à confirmer en cours d'étude).

Un premier calendrier prévisionnel est présenté : recueil des données en juin et juillet 2003, remise de l'avant-projet en octobre 2003, remise du projet pour juillet 2004 et début des travaux début 2005. Cette proposition est naturellement très dépendante de l'aboutissement en temps et en heure des procédures administratives nécessaires (loi sur l'eau etc.).

M. La Prairie fait remarquer que la réalisation de l'étude d'impact est préalable à toute procédure administrative relative à la réalisation du port du Château. Il serait donc souhaitable qu'elle puisse être lancée dès la remise de l'avant-projet. Il souligne par ailleurs l'intérêt de pouvoir disposer d'une surface de plan d'eau optimale compte tenu du coût des ouvrages de protection et de ne pas s'interdire dès à présent de draguer le port.

M. de Senneville souhaite que soit précisé le dispositif à mettre en place pour mener à bien d'ici le mois d'octobre l'ensemble des études (non seulement les ouvrages de protection, mais aussi le plan de mouillage, les ouvrages intérieurs, une simulation financière...) nécessaires pour que la CUB puisse disposer à cette date de tous les éléments de jugement sur une future opération. M. Morvan précise que la CUB s'organisera pour remettre en octobre 2003 un projet intégrant le plan de mouillage et permettant de définir un premier budget prévisionnel de la concession, en faisant intervenir ses services et les experts extérieurs. M. de Senneville demande que soit présenté au prochain comité de suivi un document dressant la liste des études à effectuer d'ici le mois d'octobre avec l'indication des organismes qui en sont chargés. Il lui semble également important que le comité de pilotage des

études concernant le port du Château (CUB, Travaux maritimes, Service maritime, mission) se réunisse régulièrement pour en assurer un bon suivi.

I.3 – Eléments de procédure administrative

En plus des études qui viennent d'être évoquées, il est nécessaire, d'ici le mois d'octobre, d'avoir une vue claire de l'ensemble des procédures juridiques et administratives qui devront être menées à bien pour réaliser l'opération. C'est pourquoi Mme Souquière, en liaison avec les différents services concernés (principalement la Marine nationale et le service maritime de la DDE), a effectué une première approche de ce processus administratif, dont elle présente le résultat.

La réalisation du port de plaisance implique que le plan d'eau et les terrains militaires attenants au port soient affectés au ministère de l'Équipement et gérés par celui-ci. La délimitation du port permettra d'intégrer ces espaces au port d'intérêt national puis d'engager une procédure de concession à la collectivité pour l'aménagement d'un port de plaisance. Une fois achevées l'ensemble des consultations relatives au code des ports maritimes, au code de l'urbanisme et au code de l'environnement, la CUB pourra réaliser les travaux de protection. La réalisation des aménagements intérieurs permettra l'exploitation du port (en interne ou par délégation de service public via un affermage par exemple). Le terrain du centre auto pourra ou non faire l'objet d'une procédure particulière: ce point fera partie de l'étude.

Il est souhaitable que la mission et les services de l'Etat concernés poursuivent ce travail pour entrer dans les détails. Un premier document sera présenté au prochain comité de suivi.

M. La Prairie souligne les difficultés qui pourraient résulter de cette trame à la suite des projets de décentralisation, ainsi que de la nécessité de procéder à une publicité « loi Sapin » avant toute attribution de la concession.

M. Morvan suggère de déconnecter les procédures relatives au terre-plein et au plan d'eau afin de permettre la mise à disposition rapide du port pour la réalisation des travaux.

Compte tenu de la complexité de l'ensemble de ces démarches, l'amiral Forissier propose que la Mission Penfeld adresse un courrier aux administrations centrales concernées afin de les sensibiliser dès à présent au projet et faciliter les procédures ultérieures.

II – Le Salou

Au cours de la réunion de la mission d'avril dernier, il avait été décidé de confier à l'ADEUPa une étude pour lui permettre à l'automne prochain de lancer la réflexion sur l'avenir du fond de la Penfeld.

M. Lamandé présente un cahier des charges pour mener à bien cette étude. Elle donnera lieu à une première synthèse en novembre, qui comprendra :

- recueil de données du site,
- potentialités /contraintes,
- études prospectives pour élaborer une vision urbaine du site,
- fonctionnement du site : liaisons, schéma de déplacement,
- choix des orientations.

Cette réflexion pourra être menée en réunissant des groupes de travail techniques ou en faisant appel ponctuellement à quelques experts extérieurs.

Le projet d'étude recueille l'assentiment général. Il est précisé que la DCN sera naturellement étroitement associée à cette réflexion sur une zone qui la concerne particulièrement

L'ADEUPa évalue à 40 000 euros le coût des moyens supplémentaires qui lui seront nécessaires. Cette dépense devrait pouvoir être financée dans le cadre du programme d'études subventionné en décembre 2002, qui prévoit 110 000 euros pour les Capucins et le fond de la Penfeld.

**COMPTE RENDU DE LA REUNION
DU COMITE DE SUIVI
DU 1er JUILLET 2003**

Après un mot de bienvenue de l'amiral Gheerbrant, M. Dominique Schmitt, préfet du Finistère, et M. François Cuillandre, président de la communauté urbaine de Brest, remercient les participants de leur présence, en particulier le représentant du département du Finistère présent pour la première fois. La région de Bretagne a également désigné un représentant: celui-ci ne peut pas siéger aujourd'hui, mais participera aux prochaines réunions.

1 – Le travail effectué depuis un an

M. de Senneville, animateur de la mission, rappelle que le processus de travail baptisé "mission d'étude Penfeld" a débuté il y a un peu plus d'un an. D'emblée les principales parties prenantes sont tombées d'accord pour réfléchir ensemble sur trois secteurs appelés à évoluer: le port du Château, le plateau des Capucins et le Salou. Les études ont donc été engagées successivement sur ces secteurs.

La première réunion de la mission, en juin 2002, a été consacrée au port du Château. La Marine nationale accepta qu'il puisse devenir un port civil dès lors que deux conditions seraient respectées: la compatibilité avec les missions militaires qui s'exercent dans son voisinage (en particulier l'héliport) et la poursuite des activités de son club nautique dans des conditions financières comparables. La communauté urbaine avança l'idée de faire du port du Château un port d'escale destiné à la navigation de plaisance. Dans cette perspective, un programme d'études fut proposé au comité de suivi en octobre, approuvé par la communauté urbaine en novembre et financé en décembre grâce à des subventions du FEDER et du volet Défense du contrat de plan régional. Il est proposé aujourd'hui au comité de faire le point sur son état d'avancement.

La DCN cessera d'utiliser les ateliers des Capucins à la fin de l'année 2004. Ce site représente de toute évidence une opportunité importante en matière d'urbanisme, mais, à la différence du port du Château, il n'existait au départ aucune idée quant à son usage futur. C'est pourquoi, lors de la première réunion de la mission consacrée au plateau des Capucins, en janvier 2003, il fut décidé d'engager deux études: la première, effectuée "en régie" par la CUB, avec le concours de quelques partenaires consista à explorer un certain nombre d'éléments possibles de programme; la seconde, confiée à M. Philippe Robert, architecte, confirma l'intérêt de réhabiliter les ateliers et précisa les conditions d'une bonne utilisation du site. Une idée plus précise de la vocation du site étant ainsi acquise, il est possible aujourd'hui de passer

à une phase d'étude beaucoup plus détaillée sous forme d'une étude de définition. C'est le second point inscrit à l'ordre du jour du comité de suivi.

Quant au fond de la Penfeld, en amont du pont de l'Harteloire, l'idée a été émise par la Marine nationale qu'elle pourrait un jour devenir une zone mixte où coexisteraient des activités civiles et militaires. L'ADEUPa a été chargée de réfléchir à la manière dont cette idée pourrait se concrétiser pour alimenter les réflexions de la mission au cours d'une réunion qui aura lieu en octobre ou novembre.

A l'issue de ce panorama de l'année écoulée, M. Schmitt, préfet du Finistère, expose le contexte qu'il est nécessaire de connaître pour que Brest puisse utiliser des financements européens :

- l'affectation des crédits européens ne peut être effective qu'au vu de dossiers opérationnels, déjà présentés en grand nombre par Lorient,
- les contreparties nationales prévues au contrat de plan Etat-Région étant nécessairement échelonnées, les dossiers majeurs ne peuvent être tous présentés en fin de période,
- l'engagement des autorisations de programme doit être régulier afin d'éviter le dégagement d'office des crédits non consommés.

Afin de permettre la prise en compte des projets brestois en cours de préparation, le préfet du Finistère a obtenu de la préfète de région de ne pas procéder à de nouvelles affectations avant novembre. Il convient donc que la CUB puisse présenter à cette date un dossier sur lequel elle puisse s'engager.

Un bilan rapide des fonds européens mobilisables est effectué en séance. Les fonds du FEDER dédiés à l'aménagement et à la réhabilitation des emprises militaires ont été programmés à hauteur de 15 millions d'euros. Les dossiers déposés par Lorient représentent d'ores et déjà un besoin de financement de l'ordre de 16 millions d'euros, les besoins de Brest sur la période représentent environ 9 millions d'euros. La réalisation de tous ces projets implique donc un abondement de la ligne FEDER.

2 – Le port du Château

2.1 Enseignements des études déjà réalisées et organisation des études à venir

M. Morvan présente le projet urbain de la ville de Brest pour le front de mer auquel doit s'intégrer le futur port d'escale en centre-ville. Il évoque ensuite les conditions imposées par la Marine en contrepartie de son accord: servitudes aéronautiques, nombres de places réservées au club nautique...

L'étude de marché confirme que le projet de port de plaisance au pied du Château a effectivement un marché dans toutes les catégories étudiées. Elle montre également l'incidence du projet sur l'économie de la filière nautique brestoise.

Les études techniques ont débuté avec le choix du maître d'œuvre. Tous les ouvrages de protection possibles seront étudiés notamment la solution de pontons flottants (8 mètres de large).

Dans les prochains mois plusieurs études devraient converger pour apporter vers la fin octobre les principaux éléments permettant de décider en connaissance de cause de la configuration du port:

- étude géotechnique,
- définition des ouvrages de protection,
- plan de mouillage et définition des ouvrages internes,
- étude d'impact,
- simulations d'exploitation et de gestion du port.

Un premier calendrier prévisionnel a été élaboré :

- remise de l'avant-projet de protection du plan d'eau en octobre 2003,
- remise du projet pour juillet 2004,
- commencement des travaux d'aménagement portuaire au début de 2005.

M. de Senneville ayant souligné que l'aboutissement de toutes les études prévues à la fin octobre implique le respect d'un calendrier très tendu, il est décidé qu'un "comité de pilotage" comprenant la CUB, les Travaux maritimes, le service maritime de la DDE et la mission Penfeld se réunira régulièrement pour veiller au bon avancement des études. Mme Souquière en assurera le secrétariat.

2.2 Les procédures administratives

La mission d'étude Penfeld n'a pas voulu attendre qu'une décision d'aménager le port du Château soit prise pour étudier les procédures juridiques et administratives qu'il convient de mener à bien pour réaliser l'opération. En effet, le déroulement de ces procédures détermine largement le calendrier de réalisation. Mme Anne Souquière, déléguée de site aux Restructurations de Défense et impliquée à ce titre dans la mission d'étude Penfeld, a été chargée de cette étude, en liaison avec le service maritime de la DDE et les Travaux maritimes. La note remise en séance a pour but de permettre une vérification de son contenu par les services qui auront à diligenter ces procédures. Une fois cette vérification faite, il est proposé que les administrations centrales concernées soient saisies à leur tour: il s'agit de la direction du Transport maritime, des Ports et du Littoral du ministère de la Défense, de la direction de la Mémoire, du Patrimoine et des Archives du ministère de la Défense.

Mme Souquière présente ensuite le contenu de la note. Le schéma retenu au nom du principe d'unité portuaire est l'intégration du plan d'eau et des terrains au sein du port d'intérêt national de la compétence de l'Etat, puis la concession de l'aménagement d'un port de plaisance à la collectivité.

L'intégration des terrains et du plan d'eau au domaine public maritime pourra être réalisée par transfert de gestion de la Marine nationale au ministère de Equipement. Si une partie du terrain d'assiette de l'actuel garage devait être cédée à la communauté urbaine, un déclassement préalable serait nécessaire.

La procédure de concession implique les étapes suivantes :

- demande de concession,
- prise en considération de la concession au niveau ministériel,
- élaboration du dossier d'instruction,

- instruction du dossier de concession sous la responsabilité du directeur du port avec consultation des instances administratives et du public,
- autorisation de travaux de niveau ministériel.

Le temps nécessaire pour mener à bien l'ensemble de ces procédures est évalué sommairement à 18 mois. Les travaux pourraient donc débuter vers la mi-2005 ce qui coïncide avec le calendrier des études présenté par la CUB.

Afin de vérifier tous les éléments du cheminement administratif ainsi décrit, il est demandé aux services qui auraient des observations à présenter de les faire connaître à Mme Souquière d'ici le premier septembre.

A l'issue de cet exposé, M. Roland Meyer, sous-préfet de Brest, prône le réalisme dans l'établissement d'un calendrier prévisionnel, car l'expérience montre que les procédures ne peuvent pas toujours s'enchaîner parfaitement les unes à la suite des autres, ce qui entraîne des pertes de temps.

Mme Chaux-Debry évoque la possibilité d'un futur transfert de compétence de l'Etat vers la région pour la gestion du port de Brest. Dans ce cadre, la procédure pourrait être modifiée pour intégrer le cas échéant la possibilité de création d'un port de plaisance communal, si la région était favorable au transfert de gestion.

M. Schmitt préfère s'en tenir au schéma initial et engager rapidement la procédure en l'état actuel des institutions, puisque toute la phase préalable à la conclusion d'une concession est indispensable également à l'aménagement d'un port par la collectivité. Il sera toujours possible au fur et à mesure de l'évolution de la législation et de l'avancement des procédures de repositionner le montage administratif. Compte tenu de la lourdeur relative de la démarche, il demande que les administrations centrales compétentes soient saisies dès septembre d'une proposition de changement d'affectation domaniale. Il souhaite qu'un schéma P.E.R.T. combinant procédures administratives, études et travaux, puisse être établi d'ici la fin juillet par le groupe de pilotage des études portuaires, afin d'en déduire un calendrier prévisionnel.

M. Cuillandre confirme que la CUB a la volonté de réaliser ce port; par conséquent rien ne s'oppose au démarrage rapide des premières procédures.

Mme Chaux-Debry insiste sur l'importance d'une étude d'impact de qualité, qui pourrait être entreprise sans attendre la finalisation de l'avant projet.

3 – Le plateau des Capucins

M. de Senneville rappelle qu'on a recours à une étude de définition lorsqu'un maître d'ouvrage souhaite entreprendre une opération sans avoir encore défini le parti d'urbanisme et le programme. Il est possible de confier la même étude de définition à trois équipes concurrentes, afin de créer une stimulation et, à l'issue de la démarche, de pouvoir choisir parmi elles un maître d'œuvre. Au cours de la réunion de la mission du 10 avril dernier, cette procédure a parue bien répondre au problème des Capucins, mais pour permettre au comité de suivi, puis à la CUB de se prononcer "sur pièce", les services de la CUB ont élaboré un projet d'appel public à la concurrence qui définit l'ensemble de la procédure. Après que le comité de

suivi se soit prononcé, il restera encore trois mois pour mettre au point l'ensemble des documents nécessaires à la consultation.

M. Morvan présente les éléments de pré-programme retenus lors des réflexions du début d'année ainsi que le périmètre d'étude. L'opération porte sur 10 hectares, 100 000 m² de bâti, soit un montant prévisionnel de travaux évalué à 150 millions d'euros. Ce nouveau morceau de ville destiné à affirmer la vocation métropolitaine de Brest intégrera des fonctions diverses: cadre de vie, culture, économie et habitation.

Les principes selon lesquels la reconversion des ateliers des Capucins pourrait s'effectuer sont présentés.

La démarche prévoit le lancement de trois marchés d'études de définition simultanés pour établir un programme assorti d'un plan de référence. A l'issue des marchés de définition, le maître d'ouvrage pourra confier à une ou plusieurs équipes tout ou partie des missions de maîtrise d'œuvre pour la mise en œuvre du plan de référence, l'aménagement des espaces publics ou la réhabilitation des ateliers des Capucins.

Ces marchés seront suivis par un conducteur de projet (programmiste), un chef de projet et le comité technique. Le programmiste pourra s'appuyer sur des expertises ponctuelles afin de valider les éléments de programme. Une commission d'appel d'offres spécifique sera créée au sein de la CUB: elle sera présidée par le président de la CUB et sa composition sera élargie à des "personnalités" représentant les services de l'Etat qui participent à la mission d'étude Penfeld.

Le planning prévisionnel est le suivant: première phase d'étude "ouverte": de mi-février 2004 à mi-avril; puis, après validation par le maître d'ouvrage des options proposées, déroulement d'une seconde phase d'étude "fermée" de mi-mai à mi-juillet.

M. Schmitt insiste sur l'intérêt pour le maître d'ouvrage de pouvoir utiliser les bonnes idées émises par les trois équipes, mais il faut être vigilant sur le respect de la propriété intellectuelle: le cadre juridique de partage des prestations intellectuelles devra donc être clairement indiqué dans le cahier des charges.

Par ailleurs, la réalisation sur le site d'équipements publics devra intégrer leur coût d'investissement; il conviendra également de bien évaluer les frais de fonctionnement associés qui seront supportés par la collectivité.

Enfin, dans l'éventualité où le projet du Port du Château ne pourrait être mené à bien dans l'immédiat, la reconversion du site des Capucins serait le seul projet brestois susceptible d'être pris en compte dans le présent contrat de plan. Il convient donc d'étudier dès maintenant les opérations préalables à la cession des terrains.

4 – La dépollution des sites

La dépollution industrielle et pyrotechnique des sites est préalable à tout changement d'affectation des terrains. Le point sur ce problème est présenté par M. Lechelon, chef de la division Conduite d'Opérations aux Travaux maritimes de l'Atlantique.

Sur les terrains du port du Château, un premier diagnostic de sol a révélé la présence de quelques polluants. Une évaluation des risques est en cours afin d'établir les travaux nécessaires à la dépollution industrielle. Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ont été recensées et devront faire l'objet d'une procédure de cessation d'activité avant tout changement d'affectataire.

Pour la zone des Capucins, un premier diagnostic de site avec évaluation des risques a été effectué par DCN. 23 ICPE devront être démantelées d'ici fin 2004. La dépollution industrielle du site sera donc effectuée au titre de la cessation d'activité des ICPE.

Concernant le plateau de Quéilverzan, le pré-diagnostic des sols reste à effectuer et une analyse historique des ICPE est en cours par la Marine.

Pour l'ensemble de ces emprises, un pré-diagnostic pyrotechnique a été effectué. Il n'a pas révélé d'objets suspects dans la couche de terrain superficiel. Les emprises pourront donc changer d'affectation sans que soit mis en œuvre un désobusage systématique. Les services de déminage du ministère de la Défense interviendraient si, au cours des travaux effectués par le futur gestionnaire, un engin explosible était mis à jour.

M. Pengam de la DCN précise que l'autorisation d'occupation temporaire (AOT) accordée à DCN sur le plateau des Capucins s'achève fin 2004. C'est à DCN qu'il revient de dépolluer ces sites (dépollution industrielle seulement) et de sécuriser les installations avant leur libération. Le site est classé comme « site à surveiller ». L'objectif de DCN est d'élaborer une cartographie des zones polluées pour fin 2003. Le plan d'action intégrant les coûts de dépollution pourra être présenté à fin février 2004. Des provisions pour financer ces opérations ont été mises en place à DCN.

En réponse à une question posée par M. Cuillandre sur la prise en charge du coût de la dépollution, il est précisé que d'une manière générale c'est bien au vendeur et non à l'acquéreur de supporter le coût de la dépollution.

M. Aubert, délégué interministériel aux restructurations de Défense, précise que le prix de cession des terrains est négocié par la MRAI au vu des projets à implanter. En effet, le prix de vente des emprises doit tenir compte de la viabilité économique des projets. C'est dans ce cadre que le FRED peut intervenir.

5 – Demandes de subventions au FRED et au FEDER

M. Morvan présente le deuxième programme d'études de la mission Penfeld, tel qu'il résulte des propositions soumises au comité de suivi à propos du port du Château et du plateau des Capucins. Le besoin de financement est de :

Port du château :	336 000 euros
Plateau des capucins :	624 000 euros
TOTAL	960 000 euros

Le plan de financement correspondant serait :

FEDER : 50%
Contrat de plan Etat-Région (volet Défense) : 30%
CUB : 20%

M. Aubert précise que la ligne Défense du contrat de plan Etat – Région recouvre non seulement l'intervention de l'Etat par le biais du FRED, mais également les contreparties locales : région et département.

A la demande de plusieurs participants, M. Morvan évalue sommairement et à titre purement indicatif le projet du port du Château à environ 18 millions d'euros, y compris les études programmées en 2004. Ce montant comprend les ouvrages de protection, les aménagements du plan d'eau, le terre plein du quai Malbert et les services portuaires minimum. Une estimation fiable ne pourra, bien sûr, être présentée qu'en octobre, à l'issue des études en cours.

Sur cette base, les clés de financement habituelles pourraient s'appliquer sur l'assiette éligible :

FEDER : 50%
Contrat de plan Etat-Région (volet Défense) : 30%
CUB : 20%

Et, sous réserve de l'obtention par la CUB d'une dérogation du même type que celle accordée à Lorient :

FEDER : 50%
FRED : 25%
Région : 12,5%
Département : 6,25%
CUB : 6,25%

M. Aubert souligne la concurrence entre différents projets régionaux dans l'utilisation du FEDER et rappelle que le FRED sera financé pour les montants prévus jusqu'à la fin du contrat de plan Etat - Région. La ligne FRED dédiée aux emprises militaires dispose d'un potentiel de 11 millions d'euros jusqu'à fin 2006 (en supposant de fusionner les crédits « emprises militaires » et « actions collectives »). On peut supposer que les contributions des acteurs économiques locaux (région, département, maîtres d'ouvrages) s'élèveront au même niveau, soit 11 millions d'euros. Sur cette base, 22 millions d'euros pourraient être mobilisables sur les fonds européens FEDER. Or cette ligne disposait initialement de 15 M euros et les projets déjà financés pour Lorient ont réduit le financement disponible à 3,7 millions d'euros. Il conviendrait donc d'engager un redéploiement du FEDER pour abonder la ligne « emprises » d'environ 15 M euros, mais la Région n'a présenté aucun engagement formel à ce jour.

En supposant qu'un redéploiement permette de disposer de 14 millions d'euros de FEDER, les crédits disponibles toutes origines confondues pour les projets de réhabilitation d'emprises s'élèveraient à 36 millions d'euros. Brest souhaiterait donc que lui soit réservé la moitié des financements de l'enveloppe résiduelle. Cette option sera défendue par le Préfet.

La prochaine réunion du comité de suivi aura lieu le lundi 3 novembre à 15 heures à l'Amirauté de Brest.

Liste des participants à la réunion du 1er juillet 2003

M. Dominique SCHMITT, préfet du Finistère
 M. François CUILLANDRE, président de la communauté urbaine de Brest
 co-présidents

*

M. Roland MEYER, sous-préfet de Brest
 M. Gérard de SENNEVILLE, inspecteur général de l'Équipement, animateur de la mission
 M. Jacques ROBINO, mission d'études Penfeld

*

Marine nationale

Vice-Amiral d'Escadre GHEERBRANT, commandant la région maritime Atlantique, préfet maritime de l'Atlantique
 Contrôleur général SUDON, contrôleur résident de la région maritime Atlantique
 Capitaine de vaisseau CAVELIER, chargé de mission auprès de l'adjoint territorial
 Commissaire en chef ARTRU, chef de la division Infrastructure
 Capitaine de vaisseau VAUTIER, président du Club nautique
 Ingénieur des Travaux maritimes LECHELON, chef de la division Conduite d'Opérations aux Travaux maritimes de l'Atlantique
 M. Yves GUIRRIEC, Travaux maritimes de l'Atlantique

Délégation interministérielle aux Restructurations de Défense

M. Jean-Pierre AUBERT, délégué interministériel aux Restructurations de Défense
 M. Guy FLEURET, chargé de mission auprès du délégué
 M. Joël LE STUM, délégué régional aux Restructurations de Défense
 Mme Anne SOUQUIERE, déléguée de site aux Restructurations de Défense

Direction des Constructions navales

M. PENGAM, adjoint au directeur du service logistique de la DCN Brest

Direction départementale de l'Équipement du Finistère

Mme CHAUX-DEBRY, directrice départementale de l'Équipement

*

Département du Finistère

M. Yves MENESGUEN, conseiller général

Communauté urbaine de Brest

Mme Annick CLEAC'H, première vice-présidente
M. Marc LABBEY, vice-président
M. Patrick APPERE, vice-président
M. Patrick GARDET, vice-président
M. Alain MASSON, vice-président
M. Jacques MAIRE, vice-président
Mme Claudine PERON, conseillère communautaire
M. Bernard DEBRY, directeur général
M. Jacques GROSSI, chargé de mission
M. Michel MORVAN, délégué général au Développement
M. Patrick HEIZ, architecte-urbaniste
Mme Josiane MASSE, pôle développement
M. Noël GRAVOT, pôle développement

Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest

M. R. LAURENT

20 octobre 2003

Mission d'études Penfeld

Conclusions de la réunion du 14 octobre 2003
sur la conduite des procédures administratives préalables
à l'aménagement du port du Château

Suite aux réunions qui ont eu lieu le 4 et le 12 septembre 2003 au ministère de l'Équipement et au ministère de la Défense, une réunion en formation restreinte de la mission d'études Penfeld s'est tenue le mardi 14 octobre 2003 à l'Amirauté de Brest pour mettre au point dans le détail les procédures destinées à permettre l'aménagement du port du Château par son futur concessionnaire.

Etaient présents:

Vice-Amiral d'Escadre GHEERBRANT, commandant la région maritime Atlantique, préfet maritime,
M. Roland MEYER, sous-préfet de Brest,
M. François CUILLANDRE, président de la communauté urbaine de Brest,

Contre-Amiral FORISSIER, adjoint territorial au commandant de la région maritime Atlantique,
Capitaine de vaisseau CAVELIER, chargé de mission auprès de l'adjoint territorial,

M. Xavier LA PRAIRIE, chef du Service maritime de la direction départementale de l'Équipement du Finistère,

M. Marc LABBEY, vice-président de la communauté urbaine de Brest,
M. Michel MORVAN, directeur du pôle développement de la communauté urbaine de Brest
M. PRIGENT, directeur de la SEMAEB,

M. Gérard de SENNEVILLE, inspecteur général de l'Équipement, animateur de la mission d'études Penfeld,
Mme Anne SOUQUIERE, déléguée de site aux restructurations de Défense.

Cette réunion a permis de constater un accord sur la mise en œuvre du dispositif suivant:

1°) Dépollution préalable du site

11 – La dépollution du site avant les transferts est à la charge du ministère de la Défense.

12 – Le plan d'eau est déjà utilisé actuellement pour la navigation de plaisance: ainsi son usage ne changera-t-il pas. Aucune épave (ou autre obstacle du même ordre) n'y a été repérée. La seule dépollution à réaliser éventuellement serait une dépollution pyrotechnique, mais la nature du fond rend impossible une recherche systématique.

13 – En ce qui concerne la dépollution pyrotechnique des terrains du centre auto et du club nautique, il a été procédé à la recherche d'engins suspects, en application du décret n° 2003-451 du 19 mai 2003, mais, en raison de la nature de ces terrains (remblais de nature inconnue et dalle béton ferrillée), l'absence d'engin explosible ne peut être garantie que sur une couche superficielle. En cas de détection d'engins explosibles en cours de chantier, les services de déminage de la Défense procéderaient à leur élimination, conformément au même décret.

14 – La dépollution industrielle des terrains du centre auto et du club nautique sera réalisée par le ministère de la Défense avant leur remise au ministère de l'Équipement. Une étude simplifiée des risques a déjà été réalisée. En ce qui concerne le centre auto, la dépollution ne pourra avoir lieu qu'après le déménagement du centre.

2°) Transfert du plan d'eau de la Marine au ministère de l'Équipement

21 - Le gestion du plan d'eau a été remise le 22 juin 1951 à la Marine nationale par le ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme:

- décision du secrétaire d'Etat chargé de la Marine D.M. n°948 TM 2 du 4 mai 1951,

- procès verbal de remise dressé localement le 22 juin 1951 par la direction de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre, la direction des Travaux maritimes et le Service maritime.

22 – La même procédure sera suivie pour rendre au ministère de l'Équipement cette gestion :

- décision du ministre de la Défense (direction de la Mémoire, du Patrimoine et des Archives – DMPA),

- accord préalable donné par la direction du Transport maritime, des Ports et du Littoral (DTMPL) à la direction départementale de l'Équipement (DDE) du Finistère,

- procès verbal de remise dressé localement par la direction départementale des Services fiscaux, la direction des Travaux maritimes et le Service maritime de la DDE.

23 – Ce transfert de gestion se fera sans versement d'indemnité.

24 – La Marine conservera la partie du tracé bleu de 1951 qui se trouve située dans le chenal d'accès à la Penfeld. Elle conservera également la partie du plan d'eau du port du

Château qui permet l'accès au "petit port de la direction du Port" et accueillera les pontons du Club nautique de la Marine, d'une capacité de 150 places.

Elle transférera au ministère de l'Équipement la gestion du reste du plan d'eau et d'une bande comprise entre le chenal et le "petit port", nécessaire à l'édification d'un ouvrage de protection.

Ce découpage du plan d'eau est plus compliqué que celui envisagé au départ, mais nécessaire pour que la poursuite des activités du Club nautique ne puisse être contestée à l'avenir sur un plan juridique. Il est souhaitable de pouvoir effectuer ce découpage au niveau local lors de la préparation du procès verbal de transfert, afin de pouvoir disposer du temps nécessaire à la connaissance précise du projet d'aménagement du port, sans retarder pour autant la décision ministérielle.

Le partage du plan d'eau du port du Château impliquera la signature de conventions pour sa gestion et sa police.

25 – La décision du ministre de la Défense (DMPA) énumèrera les conditions mises par la Marine nationale à la réalisation de l'opération d'aménagement du port du Château. Le ministère de l'Équipement sera ainsi tenu de les respecter et de les faire respecter :

- maintien de tous les droits d'usage de la Marine et pérennité de toutes ses activités dans le voisinage;
- limitation des hauteurs des mats dans le cône de survol des hélicoptères accédant à l'aire d'atterrissage et définition d'un principe de régulation des entrées et sorties de bateaux pendant les mouvements d'hélicoptères;
- accès au "petit port de la direction du Port";
- maintien de l'activité du Club nautique de la marine, dont les pontons, d'une capacité de 150 places, seront regroupés à proximité du "petit port"; il sera garanti par la conservation d'une partie de plan d'eau militaire (voir point 24); le Club nautique devra disposer d'une surface à terre suffisante déterminée en fonction du projet d'aménagement et des services partagés définis dans le cadre de la concession;
- précisions éventuelles sur le déroulement des futurs travaux d'aménagement du port;
- retour du plan d'eau et des terrains contigus (voir point 31) à la Marine en cas de non réalisation du projet d'aménagement du port.

3°) Transfert des terrains de la Marine au ministère de l'Équipement

31 – Deux terrains contigus au plan d'eau, qui font partie actuellement du domaine militaire, feront l'objet d'un changement d'affectation au profit du domaine public maritime géré par le ministère de l'Équipement:

- le terrain du cercle nautique,
- l'ensemble du terrain actuellement occupé par le centre-auto jusqu'à la voie de desserte, mais non comprise celle-ci.

Ces deux terrains sont délimités sur le plan ci-joint.

32 – Le terrain du centre auto figurera dans la décision de changement d'affectation, mais ne sera remis au ministère de l'Equipement qu'une fois le centre auto installé à côté de la porte de la Brasserie et le dossier de cessation d'activité ICPE approuvé, c'est à dire à compter de 2008. Une libération échelonnée pourra éventuellement être mise au point.

33 – Bien que la libération du centre auto implique le financement d'une nouvelle installation, le ministère de la Défense (DMPA) accepte que le changement d'affectation soit effectué sans versement d'indemnité. Ainsi, les terrains n'ayant rien coûté, leur prix ne pèsera pas sur l'équilibre économique de la future concession, mais ils devront rester dans le domaine public maritime.

34 – Le changement d'affectation des terrains s'effectuera de la manière suivante:

- décision du ministre de la Défense (DMPA) mentionnant les conditions énumérées au point 25; la DMPA décidera si le transfert du plan d'eau et des terrains donnera lieu à deux décisions séparées ou à une seule;
- arrêté du préfet du Finistère changeant l'affectation des terrains, après avis du directeur départemental des services fiscaux. Le code du Domaine de l'Etat (art. L 35 et R 58) prévoit, en effet, cette compétence préfectorale dès lors que les départements ministériels concernés sont d'accord. Les décisions des administrations centrales concernant le transfert du plan d'eau et des terrains pourront mentionner explicitement cette compétence déconcentrée.

4°) Concession et autorisation de travaux

41 – Par arrêté préfectoral, le plan d'eau et les terrains transférés seront intégrés au port d'intérêt national de Brest. Au préalable, le préfet maritime, la DDE et la communauté urbaine de Brest (CUB) auront été appelés à donner un avis sur le projet d'arrêté.

42 – Une étude permettant d'évaluer l'impact du projet d'aménagement du port sera réalisée.

43 – Le service maritime de la DDE établira un dossier de concession.

44 – La durée de la concession sera de cinquante ans. Le cahier des charges prévoira la mise à disposition du plan d'eau et des terrains contigus. La concession est constitutive de droits réels pour son titulaire: celui-ci se verra donc conférer les prérogatives et obligations d'un propriétaire sur les terrains de la concession (art. L34-1, L34-5 et R57-2 du code du domaine de l'Etat). Le cahier des charges lui permettra de délivrer lui-même des titres d'occupation constitutifs de droits réels (art. R 57-3 du code du domaine de l'Etat).

45 – Le cahier des charges sera approuvé par le ministre de l'Equipement (DTMPL) et le ministre des Finances (direction générale des Impôts, service des Domaines).

46 – L'attribution de la concession sera précédée de la procédure de publicité prévue par la loi 93 – 122 du 29 janvier 1993, dite "loi Sapin".

47 – Le dossier d'instruction, comprenant les résultats de l'étude d'impact, fera l'objet des consultations suivantes:

- préfet maritime,

- collectivités locales intéressées: région, département, CUB,
- conseil portuaire,
- chambre de commerce et d'industrie,
- commission nautique locale et grande commission nautique,
- architecte des Bâtiments de France.

48 – Le dossier sera soumis en parallèle à l'instruction nécessaire au titre de la loi sur l'eau, qui concerne les mêmes instances et le comité départemental d'hygiène, ainsi qu'à l'enquête publique exigée par cette loi.

49 – La décision d'attribution de la concession sera prise par le préfet du Finistère.

50 – Les travaux seront autorisés par le préfet du Finistère ou par le ministre de l'Équipement (DTMPL).

51 – L'organisation du chantier donnera lieu à un accord entre la Marine et le futur concessionnaire:

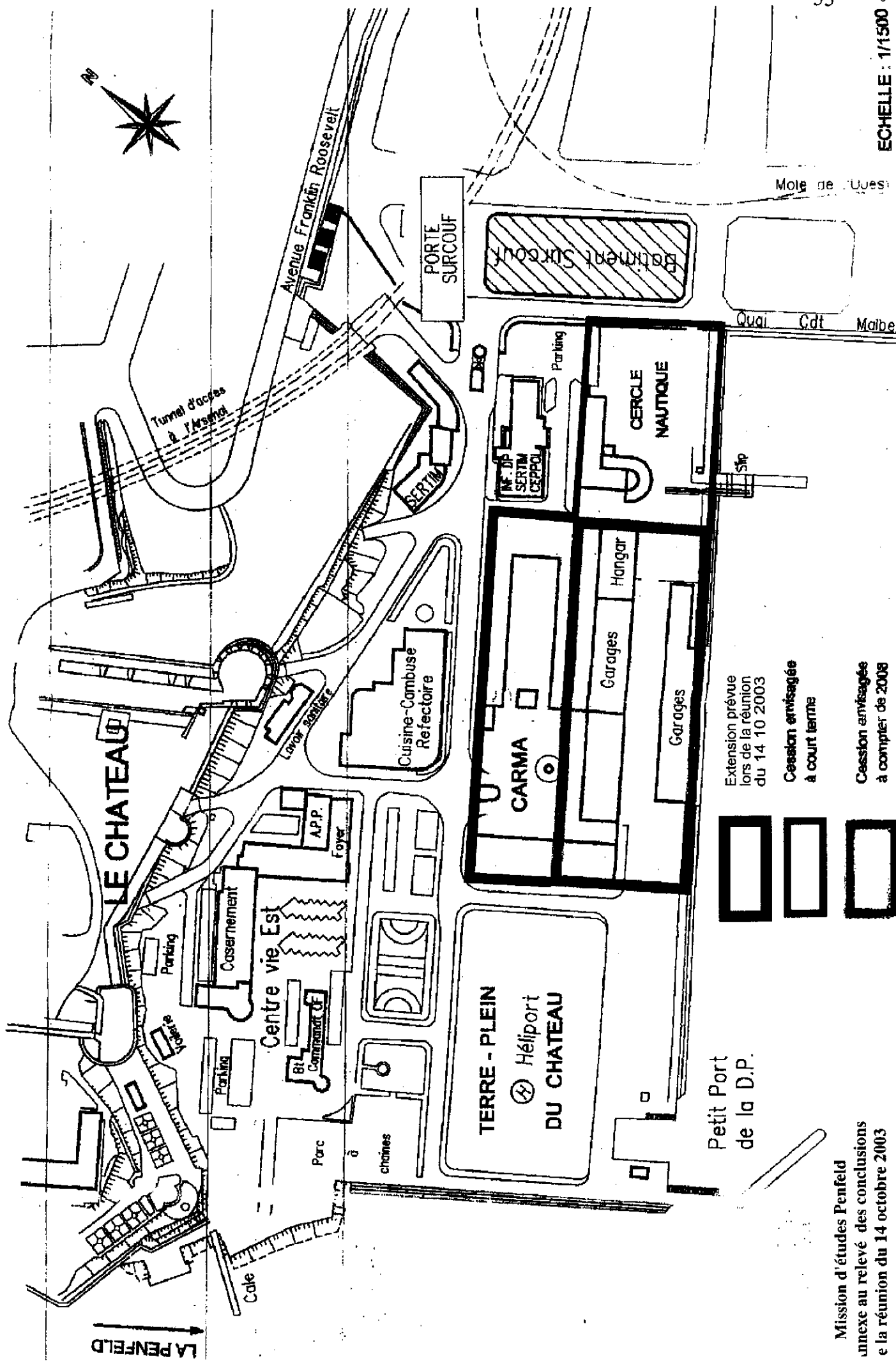
- autorisation d'accès au chantier à travers l'arsenal,
- conditions d'exercice des activités de la Marine et de son club nautique durant la période de chantier.




*

Le présent relevé de conclusions sera transmis au préfet du Finistère, afin qu'il puisse proposer au ministre de la Défense et au ministre de l'Équipement le transfert de gestion du plan d'eau et le changement d'affectation des terrains dans les conditions ainsi définies.

**PROJET D'AMENAGEMENT
DU PORT DU CHATEAU :**

Transfert de terrains affectés à la Marine



-  Extension prévue lors de la réunion du 14 10 2003
-  Cession envisagée à court terme
-  Cession envisagée à compter de 2008

Mission d'études Penfeld
unexe au relevé des conclusions
e la réunion du 14 octobre 2003

Compte rendu de la réunion du 14 octobre 2003
sur la conduite des procédures administratives préalables
à l'aménagement du port du Château

Suite aux réunions qui ont eu lieu le 4 et le 12 septembre 2003 au ministère de l'Équipement et au ministère de la Défense, une réunion en formation restreinte de la mission d'études Penfeld s'est tenue le mardi 14 octobre 2003 à l'Amirauté de Brest pour mettre au point dans le détail les procédures destinées à permettre l'aménagement du port du Château par son futur concessionnaire.

Etaient présents:

Vice-Amiral d'Escadre GHEERBRANT, commandant la région maritime Atlantique, préfet maritime,
M. Roland MEYER, sous-préfet de Brest,
M. François CUILLANDRE, président de la communauté urbaine de Brest,

Contre-Amiral FORISSIER, adjoint territorial au commandant de la région maritime Atlantique,
Capitaine de vaisseau CAVELIER, chargé de mission auprès de l'adjoint territorial,

M. Xavier LA PRAIRIE, chef du Service maritime de la direction départementale de l'Équipement du Finistère,

M. Marc LABBEY, vice-président de la communauté urbaine de Brest,
M. Michel MORVAN, directeur du pôle développement de la communauté urbaine de Brest
M. PRIGENT, directeur de la SEMAEB,

M. Gérard de SENNEVILLE, inspecteur général de l'Équipement, animateur de la mission d'études Penfeld,
Mme Anne SOUQUIERE, déléguée de site aux restructurations de Défense.

A l'invitation de l'amiral Gheerbrant, M. de Senneville rappelle les objectifs de la réunion :

- Avant d'engager les procédures domaniales qui permettront de mettre le plan d'eau et les terrains contigus à la disposition du futur concessionnaire, il est nécessaire

qu'un parfait accord sur l'ensemble du dispositif existe entre le ministère de la Défense, le ministère de l'Équipement et la communauté urbaine de Brest.

- Par ailleurs, l'amiral commandant la région maritime Atlantique a adressé le 29 août dernier une lettre au préfet du Finistère et au président de la communauté urbaine de Brest rappelant les conditions exprimées par la Marine pour accepter un nouvel aménagement du port du Château. Il convient également de vérifier l'accord de tous les partenaires sur ces conditions.

Puis M. de Senneville distribue une note sur la "conduite des procédures administratives préalables à l'aménagement du port du Château" et propose comme méthode de travail d'examiner les points à évoquer dans l'ordre où ils sont présentés dans cette note.

1°) Dépollution du site

M. Meyer, sous-préfet de Brest, précise que la dépollution pyrotechnique n'est pas systématique mais doit être adaptée à l'usage futur des emprises. Une interrogation se pose quant aux services responsables de la dépollution pyrotechnique du plan d'eau en cas de découverte d'engins explosibles en cours de chantier. A priori, le plan d'eau étant affecté à l'Équipement, il serait procédé au déminage par les services de la sécurité civile.

En revanche, les services de déminage du ministère de la Défense seraient appelés à intervenir si les travaux d'aménagement révélaient la présence d'un engin explosible sur les terrains du centre auto ou du club nautique.

2°) Transfert du plan d'eau de la Marine au ministère de l'Équipement

La délimitation du plan d'eau à remettre au ministère de l'Équipement est évoquée.

La Marine conservera la partie du tracé bleu de 1951 qui se trouve située dans le chenal d'accès de la Penfeld, mais il reste à déterminer si elle transférera au ministère de l'Équipement la totalité du plan d'eau située à l'intérieur du port ou la seule partie nécessaire au port de plaisance, en conservant celle qui permet l'accès à la petite darse et accueillera les pontons de son club nautique. Le choix dépend d'une question juridique : quelle est la meilleure manière de donner à la Marine la garantie qu'elle demande pour la poursuite de l'activité de son club nautique ?

Deux solutions sont, en effet, concevables.

La première consiste à transférer la gestion de l'ensemble du plan d'eau au ministère de l'Équipement, puis à intégrer dans le cahier des charges de la concession une clause réservant 150 places au bénéfice du club nautique de la Marine, cette réservation étant la contrepartie de "l'apport en nature" effectué par la Marine.

La seconde solution consiste pour la Marine à conserver la gestion de la partie du plan d'eau qui lui est nécessaire. Par définition, ce plan d'eau resté militaire ne pourrait pas faire partie de la concession du port de plaisance.

M. de Senneville a consulté sur ce sujet M. Bachelier, maître des requêtes au Conseil d'Etat, dont l'avis est très net. Dans la première solution un risque de contentieux ne peut pas être exclu, car le principe d'égal accès au domaine public permettrait au locataire d'une des 300 places du futur port de plaisance de contester devant le tribunal administratif le fait que le club nautique de la Marine dispose gratuitement ou à un tarif préférentiel de 150 places. L'intérêt de cet usager serait, en effet, que le coût de gestion de la concession soit réparti sur 450 places et non sur 300. Dans deux cas comparables, ce principe d'égalité a conduit le Conseil d'Etat à donner raison à l'usager contre le concessionnaire. En revanche la seconde solution semble inattaquable sur le plan juridique: nul ne peut contester l'usage fait par la Marine d'un plan d'eau militaire.

Cette analyse juridique conduit l'amiral Gheerbrant à choisir de conserver une partie du plan d'eau dans le domaine militaire, afin d'éviter toute remise en cause ultérieure des droits du club nautique de la Marine, comme cela a pu se produire dans d'autres ports.

Cette solution n'entraîne pas vraiment une complexité de gestion accrue, car, quel que soit le statut final du plan d'eau, des conventions seront nécessaires pour définir le partage des services communs et la police du plan d'eau.

M. La Prairie souligne que, malgré le regroupement a priori de la flottille du club nautique de la Marine dans une seule partie du plan d'eau, il convient de rechercher à travers le plan de mouillage une optimisation de l'occupation du port. Il lui semble également nécessaire de conserver l'assise des ouvrages de protection dans le périmètre de la concession, même s'il faut procéder pour cela à une partition un peu plus complexe du plan d'eau. Il est enfin souhaitable d'attendre l'aboutissement des études d'avant-projet du plan de mouillage pour définir en toute connaissance de cause la zone du plan d'eau réservée à la Marine.

A l'issue de cette discussion, il est donc décidé que:

- la Marine conservera le chenal et la partie du plan d'eau nécessaire à l'accès au "petit port" et à l'implantation des pontons du club nautique de la Marine;
- elle transfèrera au ministère de l'Equipement la gestion du reste du plan d'eau, destiné à devenir un port de plaisance, ainsi que la bande nécessaire à l'édification d'un ouvrage de protection entre le chenal et la partie du plan d'eau qui restera militaire.

Il est souhaité que, sur la base de ces principes, le découpage précis du plan d'eau soit effectué non pas lors de la préparation de la décision ministérielle de transfert, mais lors de la préparation à l'échelon local du procès verbal de remise de gestion. Cela permettra de disposer de plus de temps et d'effectuer le découpage au vu des dernières études.

L'un des projets d'aménagement possible du plan d'eau proposé par le bureau d'études est présenté par M. Prigent. L'élargissement/confortement du quai Malbert est présenté ainsi que l'orientation des pannes qui permet de respecter les quotas d'anneaux imposés par la Marine tout en définissant les espaces associés à chaque type d'usage du plan d'eau : club nautique de la Marine, plaisanciers classiques et grandes unités.

Les autres conditions mises par la Marine au transfert de gestion du plan d'eau sont ensuite étudiées.

M. Cuillandre, président de la communauté urbaine, demande si l'ensemble des adhérents du club nautique de la Marine à Brest sont bien des ressortissants de la Défense, car il faut éviter des distorsions concurrentielles pour cette activité. L'amiral Gheerbrant, conscient des possibilités d'abus, précise qu'il est vigilant sur ce point et que le club est actuellement ouvert aux seuls ressortissants de la Marine. Le problème des ingénieurs de la DCN sera examiné dans le cadre du choix qui leur est accordé de rester ingénieur militaire ou salarié de l'entreprise DCN.

Concernant l'entrée dans le futur port de plaisance, M. La Prairie propose d'intégrer la réflexion relative à la régulation des mouvements d'entrée/sortie imposée par l'approche des hélicoptères à la modernisation de la régulation des mouvements d'entrées dans le port de commerce en cours d'études à l'Équipement.

Enfin, il est précisé que l'utilisation de services partagés permettra de diminuer les exigences relatives aux espaces à terre à usage exclusif du club nautique. Néanmoins, une tarification différenciée de ces services dans le cadre d'activités concurrentielles paraît difficilement compatible avec la rédaction d'un simple protocole d'usage.

L'amiral Gheerbrant souhaite que la CUB participe à l'élaboration de solutions transitoires pour minimiser les perturbations des activités du club nautique de la Marine pendant les travaux. A cet effet, un planning réaliste permettra de prévoir et d'anticiper les périodes concernées. Par ailleurs, la Marine donnera les autorisations nécessaires pour que la desserte d'une partie du chantier puisse s'effectuer à travers l'arsenal.

3°) Transfert des terrains de la Marine au ministère de l'Équipement

La délimitation des terrains qui seront intégrés à la concession est abordée. La Marine a déjà accepté que le terrain du club nautique et la partie sud du terrain du centre auto soient transférés. Mais le ministère de l'Équipement et la CUB souhaiteraient que la partie nord du centre auto puisse également être transférée, afin que la concession dispose d'une surface à terre plus importante.

L'amiral Gheerbrant rappelle que le bâtiment Sertim/infirmerie ne sera pas intégré à la concession, de même que la voie d'accès dans l'axe de la Porte Surcouf. En revanche, il accepte que la partie nord du terrain du garage soit également transférée à l'Équipement.

Dans un souci de simplicité juridique et afin de permettre l'élaboration d'un dossier de concession permettant de raisonner d'emblée sur l'ensemble des surfaces à terre, une décision unique de changement d'affectation portant sur tous les terrains paraît souhaitable, mais cette décision indiquera que le terrain du centre auto ne sera remis au ministère de l'Équipement qu'une fois le garage installé à la porte de la Brasserie et le dossier de cessation d'activité ICPE approuvé, c'est à dire à compter de 2008.

Compte tenu de l'implantation prévisionnelle des panes de plaisance, un accès au bord de mer sera nécessaire le long du garage dès la mise en exploitation du port, c'est-à-dire avant le déménagement du centre auto prévu en 2008. Il est donc souhaitable d'engager une réflexion supplémentaire sur l'avenir du garage et un éventuel repli progressif de ses activités.

Concernant l'étude des services portuaires à terre, les représentants de la CUB précisent que les architectes urbanistes ne travailleront sur ce sujet qu'une fois la réalisation du projet décidée par la CUB.

4°) Concession et autorisation de travaux

En ce qui concerne les conditions de mise à disposition des terrains, le ministère de la Défense (MRAI) a accepté que le changement d'affectation ait lieu sans le versement d'une indemnité, afin que le prix des terrains ne se rajoute pas aux dépenses d'investissement élevées qu'aura à effectuer le concessionnaire. Il s'agit là d'un geste important, qui n'était pas acquis au départ, car pour libérer le terrain le ministère de la Défense devra supporter le coût de déménagement du garage.

Les terrains transférés dans le domaine public géré par le ministère de l'Équipement seront ensuite mis à la disposition du concessionnaire pour une durée de cinquante ans dans le cadre du traité de concession.

A la demande des représentants de la CUB l'intérêt de maintenir les terrains libérés dans le domaine public est ensuite débattu. Les représentants de la CUB expriment leur préférence pour l'achat de ces terrains par la collectivité, afin qu'ils puissent être revendus en pleine propriété à des investisseurs. Ils doutent, en effet, compte tenu des pratiques des banques de la place, qu'il soit possible de trouver des investisseurs si ces derniers ne deviennent pas propriétaires.

Les raisons qui ont conduit le ministère de la Défense et le ministère de l'Équipement à vouloir maintenir les terrains transférés dans le domaine public sont alors expliquées. Tout d'abord, une concession ne disposant pas d'espaces à terre suffisants ne serait pas viable. En second lieu, il est important d'éviter que, par le jeu de ventes successives, ces terrains soient un jour consacré à des usages n'ayant rien à voir avec l'activité portuaire. Le maintien des terrains dans le domaine public est une garantie contre ce type d'évolution. Enfin, ce maintien dans le domaine public a également joué dans la décision du ministère de la Défense d'accepter un transfert gratuit. Il n'en aurait pas été de même si un déclassement avait été proposé en vue d'une cession.

Il est également rappelé que la concession est constitutive de droits réels pour son titulaire et que celui-ci peut délivrer des titres d'occupation eux-mêmes constitutifs de droits réels. Aussi la mise à disposition des terrains dans le cadre d'une concession de cinquante ans constitutive de droits réels est-elle, sur le plan économique, l'équivalent d'une cession. Compte tenu de l'emplacement très attractif des terrains, le concessionnaire ne devrait pas avoir de mal à trouver preneurs.

Au terme de ce débat, il apparaît que le statut des terrains ne mérite pas de remettre en cause l'ensemble du dispositif.

M. Morvan évoque la réflexion nécessaire à l'échelle du port sur le stationnement, avec notamment l'avenir du parc à chaînes.

M. La Prairie confirme le changement possible de gestionnaire du port pendant la période d'instruction du dossier, néanmoins, les équipes chargées du suivi des dossiers n'en seraient pas désaisies. Il n'y a donc pas lieu de modifier le processus proposé. C'est d'ailleurs le choix effectué explicitement par le comité de suivi lorsque ce problème avait été évoqué devant lui.

*

En fin de réunion, l'amiral Gheerbrant évoque la nécessité d'introduire dans la décision ministérielle de transfert une clause de retour du plan d'eau et des terrains sous la gestion du ministère de la Défense en cas de non-réalisation de ce projet. Cette clause sera donc ajoutée à la liste des conditions mises au transfert qui figure au point 25.

Un accord étant ainsi constaté sur l'ensemble du dispositif, M. de Senneville indique qu'il apportera à sa note les corrections nécessaires pour tenir compte de ce qui vient d'être décidé en réunion. Le relevé des conclusions ainsi préparé sera transmis au préfet du Finistère, afin que celui-ci puisse, sur ces bases, proposer au ministre de la Défense et au ministre de l'Équipement de procéder au transfert du plan d'eau et des terrains.

**COMPTE RENDU DE LA REUNION
DU COMITE DE SUIVI
DU 3 NOVEMBRE 2003**

Après un mot de bienvenue de l'amiral Gheerbrant, M. Schmitt, préfet du Finistère, rappelle l'objectif principal de la réunion : à partir du projet présenté, effectuer un travail d'ingénierie financière crédible permettant d'obtenir la réservation ou la "sanctuarisation" de tous les financements nécessaires.

L'ordre du jour est ensuite abordé. Il est entièrement consacré au port du Château et comporte trois points:

- 1 – Rappel des dispositions adoptées pour le transfert du plan d'eau et des terrains nécessaires à l'aménagement du port de plaisance.
- 2 – Présentation des résultats des études : projet de protection et d'aménagement intérieur du port; évaluation du coût des travaux.
- 3 – Etablissement du plan de financement.

1 – Le transfert du plan d'eau et des terrains

M. Schmitt informe le comité de suivi qu'il vient d'adresser deux lettres, l'une au ministre de la Défense, l'autre au ministre de l'Équipement, pour leur proposer d'effectuer ce double transfert. Ces deux lettres marquent le début du processus administratif qui a pour but de mettre le plan d'eau et les terrains à la disposition du futur concessionnaire.

M. de Senneville indique que ce processus fut mis au point au cours de réunions de travail avec les administrations centrales et locales du ministère de la Défense et du ministère de l'Équipement. Une réunion finale réunissant la Marine nationale, la DDE et la CUB s'est tenue le 14 octobre à l'Amirauté.

M. de Senneville décrit ensuite ce processus qui se déroulera en deux temps:

- 1er temps:* le plan d'eau et les terrains seront transférés du domaine militaire géré par le ministère de la Défense au domaine public maritime géré par le ministère de l'Équipement;
- 2e temps:* le plan d'eau et les terrains seront mis à la disposition du futur aménageur et gestionnaire du port de plaisance dans le cadre d'une concession.

En ce qui concerne le transfert, il a été décidé, pour des raisons de fiabilité juridique, que la Marine nationale conserverait la gestion d'une petite partie du plan d'eau du port du Château : celle qui est nécessaire à l'accès au petit port et à l'implantation des pontons du Club nautique de la Marine. La gestion de la plus grande partie du plan d'eau, destinée à l'aménagement d'un port de plaisance, sera transférée du ministère de la Défense au ministère

de l'Équipement. Le terrain du Club nautique de la Marine et celui du "centre auto" feront l'objet d'un changement d'affectation. Initialement seule la partie sud du terrain du centre auto devait être transférée, mais la Marine a bien voulu accepter que le changement d'affectation concerne la totalité de ce terrain. Enfin, il a été convenu que ce changement d'affectation aurait lieu sans versement d'indemnité de telle manière qu'aucun coût foncier ne vienne s'ajouter aux dépenses de travaux. Ainsi, le plan d'eau et les terrains constituent-ils un apport important du ministère de la Défense au montage de l'opération.

Une fois prise la décision de principe du ministre de la Défense, les procédures de transfert du plan d'eau et des terrains s'effectueront à l'échelon local : procès verbal de remise de gestion du plan d'eau signé par les Travaux maritimes, la DDE et la direction départementale des Services fiscaux, arrêté préfectoral de changement d'affectation des terrains.

La phase suivante du processus est entièrement de la compétence du ministère de l'Équipement, qui mettra le plan d'eau et les terrains à la disposition du futur concessionnaire dans le cadre d'une concession de cinquante ans, constitutive de droits réels sur les terrains. Le concessionnaire pourra délivrer des titres d'occupation du domaine public eux-mêmes constitutifs de droits réels.

A l'exception d'une consultation de l'administration centrale du ministère de l'Équipement sur le cahier des charges de la concession, la procédure sera entièrement déconcentrée. Elle se déroulera en cinq temps:

- intégration du plan d'eau et des terrains dans le périmètre du port d'intérêt national;
- préparation d'un dossier de concession et de travaux; étude d'impact;
- prise en considération de ce dossier par le préfet;
- instruction du dossier (avec enquête publique);
- attribution de la concession dans le cadre de la loi du 29 janvier 1993 dite "loi Sapin" et autorisation de travaux.

L'ensemble du processus devrait être achevé d'ici l'été 2005. Les études et la consultation des entreprises se déroulant en parallèle, les travaux devraient pouvoir commencer au début de l'été.

2 – Présentation des études, du projet et de l'évaluation du coût des travaux.

Les résultats des études et le projet d'aménagement du port du Château sont présentés par l'équipe de maîtrise d'œuvre composée de BEST (M. Peronnard) pour le génie civil, Act Ouest (M. Grall) pour l'établissement du programme et l'Atelier de l'Île (M. Quelen) pour l'architecture. Elle a travaillé sous l'égide de M. Morvan, délégué général au Développement de la CUB.

2.1. Projet de protection et d'aménagements intérieurs

Les études préalables se poursuivent. Les levés bathymétriques permettent de définir le volume de dragage à envisager. L'analyse des vases est en cours pour définir leur éventuelle

toxicité. Les études géotechniques préliminaires sur la partie maritime ont abouti : le sol est constitué de vases sur 7 à 10m reposant sur le rocher sain.

Les différentes options techniques possibles ont été étudiées : digue en enrochement, digue en caissons et brise-clapot flottant. Les dimensions de la digue en enrochement permettant d'abriter le port (69m de large en pied et 5m en tête d'ouvrage) et les dragages nécessaires pour implanter l'ouvrage sur le rocher sain (300 000m³) excluent de fait ce type de protection. Une digue en caissons imposerait des ouvrages de 15 m de haut et un traitement du sol pour permettre leur fondation. Des ouvrages en palplanches atteindraient 30m de hauteur. Ces trois types d'ouvrage ont été évalués à 19 millions €. Pour l'évaluation des brise-clapot, une modélisation complète est nécessaire, les caractéristiques de ces objets flottants ne pouvant être déduits des seules conditions de houle.

Trois études parallèles sont menées actuellement pour définir les aménagements intérieurs, l'agitation et le dimensionnement des ouvrages.

Aménagements intérieurs

Le programme des aménagements intérieurs permet de définir trois espaces à flot : un espace consacré aux 150 bateaux de plaisance de la Marine, un espace plaisance d'environ 400 places pour le résidentiel et l'escale, privilégiant l'accueil des bateaux de grande taille, et un espace grandes unités pour la course au large, les grands navires et les voiliers traditionnels. Ce dernier espace polyvalent sera accessible au public. Un plan de mouillage de principe est présenté, les panes de plaisance étant situées au nord ouest perpendiculairement au quai de l'Amirauté, l'espace grandes unités, desservi par un ponton intermédiaire de grande largeur accessible depuis le quai Malbert occupant la partie sud-est du port.

Le programme des équipements et services à terre est présenté (activités commerciales, club house, parking réservé, capitainerie, sanitaires, aire technique, grue, collecte des déchets). L'emplacement de principe de ces installations est précisé sur le plan masse.

Etude d'agitation

Pour l'orientation des digues, plusieurs contraintes s'imposent : les servitudes aéronautiques, le dégagement de l'entrée dans la Penfeld et du chenal d'accès au port de commerce. L'étude d'agitation est réalisée sur la base des critères usuels : critères de confort pour une agitation de 30cm avec période de retour annuelle, critères de sécurité pour une agitation de 50cm avec période de retour décennale. Pour la houle centennale, seule la résistance intrinsèque des ouvrages de protection est garantie.

Deux variantes pour le positionnement des ouvrages de protection sont actuellement à l'étude : la passe à l'est rend plus difficile l'accès à l'espace grandes unités et interfère avec l'entrée du port de commerce; la passe à l'ouest facilite les accès des grandes unités, mais interfère avec l'entrée des navires de guerre dans la Penfeld.

Dimensionnement des ouvrages

L'étude de dimensionnement conduit à des ouvrages « sur-mesure ». La protection sud serait assurée par 9 pontons de l'ordre de 10m de large, 40 m de long et 4m de haut (chaque ouvrage a une masse de 1000t) reposant sur deux pieux de 2m de diamètre. La digue sud, plus légère, serait constituée de 6 caissons de 6m de large, 30m de long, 3m de haut (300t) sur des pieux de 1,4m de diamètre. Ces ouvrages de protection flottants ont été estimés à 13M€ Il est précisé que cette étude, effectuée dans des délais très tendus, s'est donnée pour but de garantir la faisabilité du projet à un coût donné: mais cet impératif de précaution a probablement entraîné une hausse de certains coûts; une étude plus minutieuse pourrait donc conduire à quelques baisses. Un autre point à souligner est l'importance pour le coût de construction de la disponibilité aux dates souhaitées de moyens de levage adaptés (élévateur de Lorient ?) et de formes de radoub (formes Marine ? CCI ?).

L'APS ne sera achevé qu'à fin décembre 2003.

Etude urbaine

L'étude d'insertion urbaine propose un plan masse de principe pour l'utilisation des espaces à terre. Un élargissement minime des quais pour un accès uniquement piéton est proposé. L'intégration du projet dans la ZAC du port de commerce pourra être l'occasion d'une réflexion globale sur l'espace portuaire et le stationnement. Un remodelage du quai Malbert pour créer des espaces publics d'échange entre le port de plaisance et le port de commerce pourrait être envisagé.

2.2 Evaluation du coût des travaux

Le projet actuel de pontons flottants impose la réalisation d'ouvrages « sur-mesure », ce qui a pour effet d'induire des coûts unitaires plus importants que ceux imaginés initialement.

L'étude prévisionnelle prévoit deux phases de travaux :

Phase 1 - 2004-2007 : Aménagement du plan d'eau

Etudes, dragage, réalisation des pieux, pontons flottants, panes de plaisance, panne intermédiaire et aménagements des quais.

Coût estimé : 23M€ dont 13M€ d'ouvrages de protection.

Phase 2 – 2008-2010 : Aménagements portuaires

Aménagements du terrain du garage, projet urbain etc.

Coût estimé : 5M€

Ces coûts n'intègrent pas les installations dédiées au club nautique de la Marine qui seront réalisées par la Défense.

Comme précisé plus haut, certains coûts n'ont pas pu être optimisés compte tenu des dimensions non-standardisées des ouvrages. Une réduction des coûts n'est donc pas exclue sans entraîner pour autant une remise en cause de la sécurisation du plan d'eau.

Le calendrier de principe de la première phase est présenté : études et procédures de fin 2003 à mi-2005, travaux de mi-2005 à mi-2007.

A la suite de cette présentation, M. Ollivier souligne que ces ouvrages, de dimensions inhabituelles, constituent des solutions à la pointe de la technique et qu'il reste quelques hypothèses de travail à affiner en partenariat avec l'équipe de maîtrise d'œuvre, notamment celles concernant les critères de sécurité. Il estime raisonnable de laisser la possibilité de variantes larges lors de la rédaction de l'appel d'offres, afin de ne pas interdire des ouvrages plus traditionnels. Enfin, il propose de mener un raisonnement global sur le coût des ouvrages, intégrant leur coût de maintenance.

Mme Chaux-Debry confirme que les études concluent valablement à la faisabilité des ouvrages mais que ceux-ci restent exceptionnels. Il convient donc d'affiner les études de faisabilité pour se rapprocher le plus possible d'ouvrages standardisés. Une réflexion commune au sein de l'Etat (Marine et DDE) est à mener, afin d'optimiser la position de la passe d'entrée. De plus, la présentation doit être complétée afin de prendre en compte, pour le choix des ouvrages de protection, le coût de leur maintenance. En effet, une digue caisson traditionnelle, certes plus onéreuse lors de sa construction, présente des coûts d'entretien inférieurs à ceux d'ouvrages flottants.

M. le Préfet conclut que, bien que des vérifications soient indispensables, la faisabilité de ce port vient d'être démontrée. Le choix définitif entre les différents types de protection reviendra au maître d'ouvrage et n'influera pas sur l'ordre de grandeur du coût de ce projet.

M. Cuillandre, président de la communauté urbaine, souhaite que soit étudiée l'hypothèse d'une digue traditionnelle, au cas où les ouvrages flottants présenteraient des risques technologiques ou ne permettraient pas d'assurer une sécurisation efficace du plan d'eau. Il convient d'y voir clair sur ce point avant de valider les hypothèses de financement.

M. le Préfet indique qu'en tout état de cause le coût définitif des ouvrages ne sera connu qu'à l'issue de l'appel d'offres et que, par conséquent, il est possible de monter le dossier financier sans avoir une connaissance définitive des choix techniques.

Il est dès lors convenu que :

- le projet doit entrer maintenant dans une phase d'examen et de validation par les services de l'Etat (DDE et DTM),
- des variantes mériteraient d'être étudiées dans le cadre de l'APS,
- le coût de 23 millions d'euros constitue la base de raisonnement pour l'établissement d'un plan de financement.

3 – Etablissement du plan de financement

M. le Préfet rappelle que les premières estimations s'élevaient à 18 millions d'euros: c'est donc sur cette base que le plan de financement a été étudié jusqu'ici. Il serait certes possible d'établir différentes tranches fonctionnelles, dont la première respecterait cette enveloppe de 18 millions d'euros, mais un tel "saucissonnage" ne lui semble pas souhaitable. Il lui paraît préférable de tenter d'établir d'emblée un plan de financement à hauteur de 23

millions d'euros en demandant des participations plus importantes aux différents partenaires, à l'exception du FEDER dont l'apport ne pourra dépasser 9 millions d'euros. En revanche ces 9 millions d'euros du FEDER pourraient être "sanctuarisés" si le reste du plan de financement pouvait être établi.

Dans cette perspective, il lui semble que le souhait de la CUB d'obtenir une dérogation à la participation minimale de 20% de la collectivité maître d'ouvrage, fixée par le décret de 1999, ne lui semble pas réaliste si l'on veut arriver à rassembler les 23 millions d'euros nécessaires. D'ailleurs ce type de dérogation est exceptionnel et a peu de chances d'être obtenu.

Compte tenu de ces données, M. Schmitt invite le comité de suivi à réfléchir à une hypothèse de plan de financement qui serait la suivante:

FEDER :	9M€(50% de 18M€)
FRED :	4,5M€(25% de 18M€)
CUB :	4,6M€(20% de 23M€)
Conseil régional :	2,45M€
Conseil général :	2,45M€

(Ces deux dernières lignes étant définies par répartition égalitaire du solde à financer entre la région et le département.)

M. Jolivet, représentant le conseil régional, souhaiterait connaître l'estimation des recettes propres du port, afin de savoir si une part d'autofinancement est envisageable. M. le Préfet retient cette demande et invite la CUB à intégrer à l'APS le compte d'exploitation prévisionnel du port.

Mme Sin, secrétaire générale aux affaires régionales de la préfecture de région, précise que, compte-tenu de la faiblesse des surfaces commerciales disponibles, il est probable qu'aucun bénéfice d'exploitation n'est à attendre de ce type de port. La clé de financement peut donc être établie provisoirement sur la base d'une absence d'autofinancement. Elle souscrit, néanmoins, à la demande de M. le Préfet du Finistère de disposer rapidement du compte d'exploitation, car celui-ci sera exigé lors de l'instruction de la demande de subvention européenne, afin de vérifier que le projet ne dégage pas de recette substantielle.

M. Labbey, vice-président de la communauté urbaine, rappelle que la convention d'application du contrat de plan Etat-Région prévoit, pour le volet Défense, une clé de répartition dans laquelle la collectivité locale intervient, hors subvention européenne, à hauteur de 12,5% de l'assiette éligible. La CUB s'étonne que, pour le projet du port du Château, cette clé contractuelle ne puisse être appliquée.

Mme Sin confirme l'existence de cette clé et, en ce qui concerne la part minimum du maître d'ouvrage, se demande s'il n'existe pas un régime dérogatoire dans le cadre du FRED permettant de réduire systématiquement la part du financement du porteur de projet à 12,5% de la dépense totale dès lors que la subvention d'Etat est attribuée au moyen des crédits FRED.

M. le Préfet demande à M. Fleuret, adjoint du délégué aux Restructurations de Défense, de confirmer au plus vite l'existence de cette éventuelle clause dérogatoire « automatique ».

M. Jolivet demande s'il est possible de préciser le mode d'emploi du FRED pour définir l'assiette éligible.

Mme Sin précise que les règles n'ont pas changé puisqu'il s'agit de l'application de la circulaire du 20 mars 2000.

Sur ces nouvelles bases, M. le Préfet propose d'étudier un plan de financement sur la base suivante :

FEDER :	9M€(50% de 18M€)
CUB :	2,875M€(12,5% de 23M€)

Il reste dès lors à financer 11,125M€ en appliquant la clé de financement du contrat de plan Etat-Région :

Etat :	6,357M€(soit 4/7e du reste à financer)
Conseil régional :	3,179M€(soit 2/7e du reste à financer)
Conseil général :	1,589M€(soit 1/7e du reste à financer)

Dans la part de l'Etat figurent déjà les 4,5M€ du FRED régionalisé : il convient donc de pouvoir y ajouter 1,857M€

M. Fleuret fait remarquer qu'il semble particulièrement difficile d'atteindre 6,4M€ de financement uniquement à l'aide du FRED. L'obtention de 2M€ de FRED national étant aujourd'hui difficilement envisageable, d'autres financements devront être sollicités, notamment le FNADT. Une intervention de crédits Défense nationaux n'est pas pour autant exclue.

M. Masson, vice-président de la communauté urbaine, souligne qu'aux termes du contrat de plan, la participation de 12,5% exigée de la CUB s'applique uniquement sur le financement non couvert par la subvention FEDER soit 14M€. L'application nominale du contrat de plan donne alors :

FEDER :	9M€
Etat :	7M€(50% de 14M€)
CR :	3,5M€(25% de 14M€)
CG 29 :	1,75M€(12,5% de 14M€)
CUB :	1,75M€(12,5% de 14M€)

Mme Sin fait remarquer que, dans cette option, il serait nécessaire d'obtenir une dérogation du ministre du Budget, car la part du maître d'ouvrage serait très inférieure à 12,5% du total.

M. le Préfet souhaite être en mesure de proposer un plan de financement présentant peu de possibilité de remise en cause, or la non-obtention d'une dérogation serait un motif de renégociation du plan de financement.

Il souligne que la "sanctuarisation" des crédits du FEDER nécessite de démontrer la faisabilité de l'opération (qui est aujourd'hui acquise), un planning solide et compatible avec la planification des crédits disponibles du FEDER et enfin une clé de financement. Il est donc indispensable d'élaborer cette clé au plus vite. En effet, bien que l'attribution de la subvention du FEDER n'intervienne qu'après l'obtention de l'autorisation des travaux, la "sanctuarisation" doit être prochaine afin d'éviter que les crédits ne soient définitivement affectés au profit d'un autre bassin. Il convient donc de figer la clé pour la CRPE de décembre, une fois que les incertitudes concernant l'autofinancement minimal auront été levées.

Mme Sin insiste sur la nécessité de conduire les procédures administratives avec célérité pour éviter tout retard des le planning des travaux. Un schéma PERT a été établi pour la conduite de ces procédures: il est indispensable d'anticiper l'engagement de chaque étape.

M. Ollivier précise que le risque majeur de dérapage du calendrier de chantier est le dragage (procédure environnementale), ainsi que le battage des pieux, les engins de chantier étant normalement disponibles lors de la remise des offres.

M. le Préfet conclut la réunion en proposant au comité de suivi de retenir le second plan de financement évoqué, à savoir:

FEDER :	9M€(50% de 18M€)
CUB :	2,875M€(12,5% de 23M€)
Etat :	6,357M€(soit 4/7e du reste à financer)
Conseil régional :	3,179M€(soit 2/7e du reste à financer)
Conseil général :	1,589M€(soit 1/7e du reste à financer)

Il est bien évident que les représentants de chaque collectivité ne peuvent s'engager au terme de cette réunion, mais il leur est demandé de soumettre cette proposition à leurs instances décisionnelles. Il sera fait de même en ce qui concerne la part de l'Etat, qui doit être augmentée de 1,857M€

Le dossier technique préparé par l'équipe de maîtrise d'œuvre sera transmis dans les meilleurs délais aux Travaux maritimes de l'Atlantique et au service maritime de la DDE, afin qu'ils puissent l'examiner et donner leur avis sur la configuration finale du projet.

4 – Points divers

En fin de séance, M. de Senneville informe les participants que l'avis d'appel de candidatures pour le marché de définition sur le plateau des Capucins a été lancé et que l'étude de l'ADEUPa sur le Salou a débuté. Des réunions bilatérales avec la Marine, la DCN et la CUB auront lieu dans le courant novembre, afin de préparer une première réunion de travail de la mission sur le fond de Penfeld au début de janvier 2004.

Liste des participants à la réunion du 3 novembre 2003

M. Dominique SCHMITT, préfet du Finistère
 M. François CUILLANDRE, président de la communauté urbaine de Brest
 co-présidents

*

M. Roland MEYER, sous-préfet de Brest
 Mme. Dara SIN, secrétaire générale aux Affaires régionales de la préfecture de la région
 Bretagne

M. Gérard de SENNEVILLE, inspecteur général de l'Equipement, animateur de la mission

*

Marine nationale

Vice-Amiral d'Escadre GHEERBRANT, commandant la région maritime Atlantique, préfet
 maritime de l'Atlantique

Contre-Amiral FORISSIER, adjoint territorial au commandant de la région maritime
 Atlantique

Contrôleur général SUDON, contrôleur résident de la région maritime Atlantique

Ingénieur général des Travaux maritimes OLLIVIER, directeur des Travaux maritimes de
 l'Atlantique

Capitaine de Vaisseau CAVELIER, chargé de mission auprès de l'adjoint territorial

Capitaine de Vaisseau VAUTIER, président du Club nautique

Commissaire en chef ARTRU, chef de la division Infrastructure

Ingénieur des Travaux maritimes LEHELON, chef de la division Conduite d'Opérations aux
 Travaux maritimes de l'Atlantique

M. BEDRI, division Infrastructure/Patrimoine

Délégation interministérielle aux Restructurations de Défense

M. Guy FLEURET, adjoint du délégué

Mme Anne SOUQUIERE, déléguée de site aux Restructurations de Défense

Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale

Mme. Magali DEBATTE, chargée de mission

Mission pour la Réalisation des Actifs immobiliers du ministère de la Défense (MRAI)

M. Michel SCHNEIDER, négociateur

Direction des Constructions navales

Ingénieur général de l'Armement DUBREUIL-CHAMBARDEL, directeur de DCN Brest

Direction départementale de l'Equipement du Finistère

Mme CHAUX-DEBRY, directrice départementale de l'Equipement

Service départemental de l'Architecture et du Patrimoine du Finistère

M. Lorenzo DIEZ, architecte des Bâtiments de France

*

Région Bretagne

M. Pierre JOLIVET, directeur général adjoint, directeur de l'Aménagement

M. Loïc PEZENNEC, responsable de l'antenne de Brest

Département du Finistère

M. Yves MENESGUEN, conseiller général

Communauté urbaine de Brest

Mme Annick CLEAC'H, première vice-présidente

M. Marc LABBEY, vice-président

M. Alain MASSON, vice-président

M. Patrick GARDET, vice-président

Mme Marif LOUSSOUARN, vice-présidente

M. Yves PAGES, vice-président, maire de Plouzané

M. Henri PALLIER, conseiller communautaire, maire de Guipavas

Mme Claudine PERON, conseillère communautaire

M. Jacques GROSSI, chargé de mission

M. Michel MORVAN, délégué général au Développement

M. F. KERAVAL, directeur de l'aménagement du territoire

Mme Josiane MASSE, attachée pôle développement

M. Patrick PRIGENT, directeur de la SEMAEB

*

Equipe de maîtrise d'œuvre du projet d'aménagement du port du Château

M. Christophe PERONNARD, BEST

M. Hervé GRALL, Act Ouest

M. Marc QUELEN, Atelier de l'Ile

Délégation interministérielle
aux restructurations de défense

Délégation à l'aménagement du territoire
et à l'action régionale

Paris, le 05 novembre 2003

Monsieur l'Inspecteur général,

Conformément aux décisions de la réunion interministérielle du 5 mars 2002, la mission d'études Penfeld a été mise en place sous l'autorité conjointe du préfet du Finistère et du président de la Communauté urbaine de Brest. Elle a pour objectifs de préparer les conditions d'un projet d'aménagement à long terme du site de la Penfeld et d'engager une première tranche significative de travaux avant le terme du contrat de plan Etat-Région.

Vous avez été chargé d'animer la mission d'études Penfeld pour une première période d'un an. Le travail engagé a permis d'aboutir à un accord entre les pouvoirs publics, grâce à la bonne concertation qui s'est établie entre les ministères et les collectivités locales concernées. Cependant, le délai imparti s'est révélé trop court pour conduire l'ensemble des études nécessaires à la préparation des décisions permettant l'établissement d'un schéma d'évolution du site finalisé et la réalisation d'une première opération.


C'est pourquoi nous vous demandons de continuer d'animer la mission jusqu'à la fin de l'année 2004 pour pouvoir, au terme de cette nouvelle période :

.../...


Monsieur Gérard de SENNEVILLE
Inspecteur général de l'Équipement
Conseil général des Ponts et Chaussées
92055 LA DEFENSE CEDEX

- proposer un ensemble cohérent de décisions permettant d'engager une première opération, qui sera vraisemblablement la transformation du port du Château en un port d'escale pour la navigation de plaisance ;
- présenter un schéma d'évolution du site de la Penfeld faisant l'objet d'un consensus entre l'Etat et la communauté urbaine de Brest.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur l'Inspecteur général, l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Jean-Pierre AUBERT
Délégué interministériel
aux restructurations de défense



Nicolas JACQUET
Délégué à l'aménagement du territoire
et à l'action régionale

**COMPTE RENDU DE LA REUNION
DU 28 JANVIER 2004
consacrée au fond de la Penfeld**

1 – Perspectives de la mission d'études Penfeld pour 2004

M. de Senneville évoque les perspectives de la mission d'études Penfeld pour l'année 2004.

La phase de démarrage de la mission, qu'il est chargé d'animer, devait durer initialement un an, mais ce délai s'est révélé trop court pour aboutir à des résultats tangibles. C'est pourquoi le délégué interministériel aux Restructurations de Défense et le délégué à l'Aménagement du Territoire lui ont adressé une lettre pour prolonger sa tâche jusqu'à la fin de l'année 2004, les deux objectifs à atteindre restant inchangés : l'engagement d'une première opération, vraisemblablement celle du port du Château, et la présentation d'un schéma d'évolution du site faisant l'objet d'un consensus entre l'Etat et la communauté urbaine de Brest (CUB). La fin de l'année 2004 ne marquera aucune rupture dans un processus de travail appelé à durer au moins une bonne dizaine d'années, mais il est bon de se donner ces deux objectifs pour continuer à avancer ensemble d'un bon pas.

En 2002 un consensus s'est rapidement établi entre les principaux partenaires sur le choix de trois espaces appelés à évoluer. 2003 a vu la réalisation d'études, très détaillées dans le cas du port du Château puisqu'elles ont été jusqu'à l'élaboration d'un avant projet sommaire. Quelles sont les tâches à accomplir en 2004 ?

1. En ce qui concerne le port du Château, les études se poursuivront, mais l'année 2004 devra être avant tout l'année des décisions. L'engagement de l'opération exige, en effet, de prendre toute une série de décisions concordantes aussi bien sur le plan domanial que sur le plan financier.
2. Les études de définition concernant le plateau des Capucins pourront commencer à la fin de février, une fois les trois équipes choisies. Elles devraient permettre à la CUB de disposer d'ici l'automne des principaux éléments de réflexion lui permettant de dessiner les contours de l'opération et de choisir parmi les processus de réalisation possibles.
3. La réflexion sur l'avenir du fond de Penfeld devrait entrer dans une phase concrète : tel est bien l'objet de la réunion d'aujourd'hui.

En ce qui concerne l'aménagement du port du Château, il ne sera pas difficile de juger des résultats : les décisions seront prises en temps voulu ou ne le seront pas.

En revanche, il serait bon pour les Capucins et le fond de la Penfeld de se donner pour objectif d'élaborer d'ici la fin de l'année un document exprimant une vision partagée par

tous les partenaires de l'avenir de ces deux zones et indiquant le processus permettant d'y parvenir.

2 – Le fond de la Penfeld

2.1 – Rappel de la mission d'études confiée à l'ADEUPa

M. Lamandé rappelle que la mission qui lui a été confiée par la CUB concernant les potentialités du secteur a débuté en septembre 2003. L'ADEUPa a rencontré la Marine et la DCN, qui occupent aujourd'hui la zone du Salou, pour les interroger sur leurs intentions. Ces échanges ont mis à jour une possibilité d'évolution importante du site, du fait notamment du redéploiement rapide des implantations de la DCN.

2.2 – Situation et perspectives des activités militaires et industrielles sur le site

Le contre-amiral Forissier présente les principales orientations du schéma directeur de l'arsenal pour le fond de la Penfeld.

En préambule, il rappelle que l'arsenal de Brest recouvre une surface d'environ 150ha pour assurer l'entretien de 80 bâtiments, dont 22 bâtiments de combat. En comparaison la base aéronavale de Landivisiau occupe 370 ha et la base de l'Île Longue 300 ha. Sur une surface réduite, les évolutions se sont essentiellement opérées par déplacements "en jeu de taquin". Aujourd'hui, la Marine à Brest cherche plutôt à occuper de nouvelles surfaces qu'à en abandonner. En effet, de nombreuses activités non stratégiques sont actuellement abritées dans des souterrains (AMF, infirmerie), alors que l'amélioration des conditions de travail des personnels implique de les déplacer dans des immeubles à l'air libre. A l'avenir, seuls les centres de décision et les points névralgiques ont vocation à demeurer « bunkerisés ».

L'intérêt de la Penfeld pour la Marine réside dans ses quais qui permettent de travailler sur les bâtiments dans des conditions abritées, alors qu'il n'en est pas de même sur les pontons flottants en rade-abri. Ainsi, toute la partie de la Penfeld présentant des quais exploitables, c'est-à-dire la zone basse en aval du pont de l'Harteloire, présente pour la Marine un intérêt stratégique et ne pourra être partagée.

La Marine ne souhaite pas réutiliser le plateau des Capucins, qui sera libéré par la DCN, car les bâtiments sont essentiellement des ateliers industriels qui ne correspondent pas à ses besoins.

Le contre-amiral Forissier précise ensuite l'avenir des principales infrastructures du fond de la Penfeld :

- La Marine prévoit à court terme la remise en état du bassin à marée n°6. Son renflouement a été préféré à la remise en état d'un bassin de la base sous-marine ayant subi une grave avarie, vu le vieillissement général de cet ouvrage et la nécessité de démâter tout navire avant son entrée dans la base. Le bassin n°6 pourrait être partagé entre la Marine et des opérateurs civils, afin de permettre, par exemple, l'implantation d'activités de carénage.

- Le contre-amiral Forissier précise que les activités menées par DCN au CETEB sur la presqu'île du Salou (mesures de bruit et de vibrations) vont être regroupées à proximité de l'outil industriel de DCN dans la zone de la Pointe.

- L'atelier des Bâtiments en Fer, d'une longueur de 300m, servant à DCN pour la réalisation de coques, a été partiellement réutilisé par la Marine pour le stockage des pièces de rechange dans le cadre de la rationalisation de cette activité. Le volume important disponible dans cet atelier permet son utilisation par les services de la Marine pour une longue durée.

- Les bâtiments du service des moyens généraux, utilisés par DCN pour l'entretien de son parc de véhicules, seront transféré à la Marine qui y déménagera ses activités d'entretien d'automobiles actuellement implantées sur le terre plein du château.

- Le bassin n°4 reste stratégique pour la Marine, car ses dimensions exceptionnelles en font la seule forme de l'arsenal permettant l'entretien de la Jeanne d'Arc ou l'extraction des lignes d'arbres de frégates. L'activité Marine dans ce bassin, bien que discontinuée, sera indispensable jusqu'en 2050. Un usage partagé de cet ouvrage, dont les modalités seraient à définir, reste néanmoins possible.

A ce propos, le contre-amiral Forissier exprime sa surprise devant la frilosité des Brestois à concevoir qu'un navire civil puisse utiliser les formes militaires, alors que cette pratique est courante dans l'arsenal de Toulon. L'éventualité d'un usage partagé des formes de radoub est donc « administrativement possible »; elle nécessiterait simplement une sécurisation des accès telle qu'elle est pratiquée au port de commerce.

Dans ce cadre général, le contre-amiral propose le recul des limites physiques de l'arsenal au droit du pont de l'Harteloire, étant admis que l'atelier des pièces de rechange et le garage des moyens généraux resteront propriété de la Marine, ainsi que la presqu'île du Salou dont les trois formes continueront à être utilisées pour l'entretien des navires. Il est souligné que le partage de ces formes doit prendre en compte les contraintes d'accès au plan d'eau : limitation du nombre de mouvements du fait des ponts flottants et de la traversée de la partie militaire de la Penfeld. Une activité de type carénage, qui ne nécessite que peu de mouvements d'entrée et sortie des formes, est tout à fait envisageable.

A l'issue de cet exposé, M. Grossi demande si, dans le cadre d'une utilisation partagée des voiries, la rampe d'accès au plateau des Capucins, qui passe le long du GESMA, serait d'accès libre. Le contre-amiral Forissier reconnaît que cette question est capitale pour les projets d'aménagement des Capucins, mais elle ne pourra être tranchée que par la DGA. En effet, les activités menées au GESMA relevant pour partie du secret Défense, les conditions d'accès par cette rampe pourraient être limitées pour des raisons de protection du secret.

M. Grossi demande également des précisions sur la position de la Marine dans l'exploitation des bassins, puisqu'elle n'exclut pas l'intervention d'opérateurs extérieurs. Le contre-amiral Forissier précise que la Marine, propriétaire des bassins, ne souhaite pas être exploitant portuaire. DCN est actuellement exploitant des bassins pour une durée de trois ans, mais le choix d'un autre opérateur n'est pas exclu à l'issue de ce premier contrat. Dans la situation actuelle, la Marine est propriétaire et DCN opérateur des bassins.

Afin de compléter l'information des membres de la mission d'études Penfeld, M. Dehaye précise l'évolution des implantations de DCN dans l'arsenal dans le cadre du schéma directeur industriel.

Aujourd'hui, DCN est contractuellement « locataire » de la Marine dans l'arsenal et affiche sa volonté de regrouper ses activités dispersées dans la zone de la Pointe et une partie de Laninon. DCN souhaite accélérer son désengagement du fond de Penfeld et de la rive gauche. Cependant, l'avenir de la cale du Point du Jour et de l'atelier des Bâtiments en Fer est étroitement lié à l'avenir de l'activité « coque » à Brest, et donc à la décision gouvernementale concernant le second porte-avions.

M. Clément expose plus précisément le calendrier de regroupement de DCN sur la zone de la Pointe. Le plateau des Capucins sera libéré le 31 décembre 2004. L'objectif de libérer le CETEB, ainsi que diverses implantations sur la rive gauche (bâtiment des gréments, magasin section dragues...), à fin 2004 est également affiché. La libération du garage des moyens généraux est subordonnée à la disponibilité de places de parking sur la zone de la Pointe.

Au total, 4ha de SHON sur le plateau des Capucins et 2ha de SHON sur les rives de Penfeld seront libérés en 2004. L'effet de ces regroupements sur les modifications des flux de circulation dans l'arsenal n'a pas encore été étudié.

Il est précisé que, contrairement à ce qui a pu être décidé à Lorient, la Marine conservera la maîtrise du foncier à Brest et devra disposer de surfaces pour reloger les activités déplacées de la zone de la Pointe.

2.3 – Analyse de ces perspectives et de leurs conséquences sur l'évolution du site et de son statut

M. Lamandé insiste sur les nouvelles perspectives offertes par ces données, car elles permettent d'envisager l'ouverture prochaine du fond de Penfeld. Celui-ci deviendrait une zone civile partagée entre des activités militaires et civiles.

La première opportunité pour la Ville, en cas d'ouverture du Salou, serait la réorganisation des déplacements entre Kérinou, Bellevue, l'UBO et la Cavale Blanche. Il convient donc, avant d'ouvrir l'espace au public, de réaliser une étude fine des déplacements actuels et futurs. Cette étude devra également inclure l'impact du redéploiement vers l'est des activités de DCN.

Un autre paramètre important est l'état actuel des installations appelées à être partagées : voirie, réseaux, falaises, bâtiments...

Enfin, il convient, avant toute installation d'activités même temporaires au Salou, d'élaborer une vision stratégique de l'avenir du site, afin de ne pas compromettre des opérations possibles à long terme, comme, par exemple, de nouveaux bâtiments ou une restructuration lourde de certains espaces... La réflexion devra également être élargie à l'Île Factice dont la libération permettrait de compléter l'aménagement des rives de Penfeld. Les

principaux enjeux de l'étude confiée à l'ADEUPa en 2004 seront donc l'audit technique des installations et une étude approfondie des déplacements.

A l'issue de ces exposés, un débat est ouvert sur l'avenir du Salou.

A une question de M. de Senneville sur le calendrier prévu pour l'annonce des choix techniques relatifs au second porte-avions, qui conditionnement la libération ou non des installations industrielles de DCN, M. Dehaye précise que ces éléments sont attendus courant 2004 et que, pour le moment, la DCN a l'utilité de l'atelier des Bâtiments en Fer et de la cale du Point du Jour jusqu'à mi-2005.

Pour M. de Senneville, les exposés du contre-amiral Forissier et de M. Dehaye montrent que le partage du Salou entre des activités civiles et militaires pourrait s'opérer à relativement brève échéance. Deux modalités sont concevables : la plus simple serait un statu-quo domanial et l'utilisation d'AOT par le ministère de la Défense pour accueillir des activités civiles dans l'arsenal; la seconde serait un recul des limites de l'arsenal, qui exigerait de résoudre des problèmes complexes (transferts domaniaux, réseaux etc...), mais aurait une toute autre portée sur le plan du fonctionnement de la ville. Il aimerait connaître la préférence de la CUB entre ces deux solutions.

Selon M. Lamandé une occupation civile majeure du site ne paraît pas possible avant longtemps compte tenu de l'outil industriel qui continuera à être utilisé par DCN et la Marine. Néanmoins, l'ouverture du site présente un enjeu stratégique pour la ville, car elle rendrait possibles de nouvelles liaisons qui bouleverseraient les habitudes de déplacements.

M. le Sous-préfet reconnaît qu'il existe encore des incertitudes sur le calendrier de libération des espaces du Salou, mais que cela n'entrave en rien la réalisation des études préparatoires.

En réponse à la question de M. de Senneville, M. Labbey affirme que l'objectif de la CUB est le repositionnement des portes de l'arsenal le plus rapidement possible. Il s'étonne, par ailleurs, de la position de la DCN qui souhaite conserver une capacité de construction neuve de coques à Brest, alors que les structures des BPC ont été réalisées en Pologne ou sous-traitées aux Chantiers de l'Atlantique. Il souhaite, pour éclaircir ce débat, relancer l'étude "coques" qui avait été engagée en partenariat avec la CCI. Il s'interroge sur la domanialité possible du sol en relevant que la Marine souhaite rester propriétaire de ses installations et des bassins.

Le contre-amiral Forissier précise que la Marine est ouverte à toute solution sur la propriété des terrains en dehors des ateliers et des bassins. Le statut des emprises est à examiner : il est concevable que des espaces publics puissent être transférés du domaine public militaire au domaine public maritime ou au domaine communal.

M. Labbey évoque le problème de la remise en état du site avant un éventuel transfert à la CUB, rappelant que la dépollution ne saurait être à la charge de la CUB.

Le contre-amiral Forissier précise que la pollution pyrotechnique des sols ne lui semble pas problématique, le rocher étant peu profond. La qualité des eaux, parfois stagnantes aux abords de la presqu'île du Salou, semble plus incertaine.

M. Robino précise qu'une étude économique sur la construction/réparation navale et les services associés a été réalisée dans le cadre de la reconversion des emprises à Lorient. Cette étude, qui dépasse largement le cadre lorientais, pourrait utilement être communiquée aux membres de la mission Penfeld. Avec l'accord de M. Schneider, représentant la MRAI propriétaire de l'étude, il est convenu que M. Ollivier, pilote de cette étude, la diffusera.

2.4 – Organisation du travail

Afin de poursuivre la réflexion engagée sur le Salou, M. de Senneville propose d'entreprendre quatre tâches, en tenant compte des responsabilités de chacun :

- La première, entièrement de la responsabilité de la Marine, consiste pour celle-ci, comme vient de le faire oralement le contre-amiral Forissier, à définir clairement sur un fond de plan les emprises qu'elle a l'intention de conserver et celles qu'elle est prête à libérer dans le fond de Penfeld.

- La seconde action, à mener en commun par la Marine et la CUB, est l'examen des problèmes techniques et domaniaux à résoudre pour permettre à une partie de cette zone de perdre son statut militaire : transfert de terrains et de voies de circulation, réseaux, dépollution, entretien des falaises... Il serait bon qu'un groupe de travail mixte soit constitué à cet effet, dont les deux responsables seraient désignés l'un par la Marine, l'autre par la CUB. L'ADEUPa et Mme Souquière apporteraient leur concours à ce groupe.

- La troisième action, relevant entièrement de la CUB et de son conseil l'ADEUPa, est de réfléchir à l'organisation du fond de Penfeld dans le cadre des politiques de déplacement et d'urbanisme de la ville, en cohérence avec les grands projets de l'agglomération à court terme et à long terme.

- La dernière action consiste à rechercher quels types d'activités civiles pourraient s'implanter sur la zone, à court terme ou à long terme, sans se limiter aux seules activités industrielles. Elle pourrait être confiée à un groupe de travail qu'animerait l'ADEUPa, où l'on trouverait la CUB, la CCI, DCN et d'autres participants...

Une réunion de la mission d'études Penfeld pourrait avoir lieu d'ici trois mois pour prendre connaissance des premiers travaux des uns et des autres et poursuivre la réflexion commune à partir de ces nouveaux éléments de réflexion, qui appelleront bien évidemment des interrogations mutuelles.

Ce dispositif ayant recueilli l'assentiment général, il est convenu que les groupes de travail seront constitués dans un délai d'environ quinze jours pour se mettre à l'œuvre sans tarder.

Liste des participants
à la réunion du 28 janvier 2004

M. Roland MEYER, sous-préfet de Brest
M. François CUILLANDRE, président de la communauté urbaine et maire de Brest

M. Gérard de SENNEVILLE, inspecteur général de l'Équipement, animateur de la mission d'études Penfeld
Mme Anne SOUQUIERE, déléguée de site pour les Restructurations de Défense
M. Jacques ROBINO, ingénieur divisionnaire des Travaux publics de l'État

*

Marine nationale

Contre-Amiral FORISSIER, adjoint territorial au commandant de la Région maritime Atlantique

Ingénieur général des Travaux maritimes OLLIVIER, directeur des Travaux maritimes de l'Atlantique

Capitaine de vaisseau CAVELIER, chargé de mission auprès de l'adjoint territorial
Commissaire en chef ARTRU, chef de la division Infrastructure
Ingénieur divisionnaire des Travaux publics de l'État VASSOR, Travaux maritimes de l'Atlantique

M. Yves GUIRRIEC, Travaux maritimes de l'Atlantique

Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale

Mme Magali DEBATTE, chargée de mission

Mission pour la Réalisation des Actifs immobiliers du ministère de la Défense

M. Michel SCHNEIDER, négociateur pour l'ouest

DCN

M. Vincent DEHAYE, directeur adjoint de DCN Brest
M. Christian CLEMENT, chargé de mission

Direction départementale de l'Équipement du Finistère

M. Bernard BIZIEN, architecte

Service départemental de l'Architecture et du Patrimoine du Finistère

M. Lorenzo DIEZ, architecte des Bâtiments de France, adjoint au chef de service

*

Communauté urbaine de Brest

M. Marc LABBEY, vice-président

M. Alain MASSON, vice-président, premier adjoint au maire de Brest

M. Jacques GROSSI, chargé de mission

M. Guy LAMANDE, directeur de l'agence de développement et d'urbanisme du pays de Brest

M. François BERNEZ, directeur de l'économie au pôle développement

M. Patrice HEIZ, architecte urbaniste au pôle développement

M. Noël GRAVOT, pôle développement

M. Grégory GUERIN, pôle développement

Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest

M. Michel GOURTAY, directeur général

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU 23 juin 2004 consacrée au fond de la Penfeld

Lors de la réunion du 28 janvier 2004 consacrée au fond de la Penfeld, un plan de travail comportant quatre éléments avait été fixé. La réunion d'aujourd'hui a pour but de faire le point, question par question, du travail engagé.

1 – Insertion du fond de la Penfeld dans le schéma des déplacements de Brest

A l'aide de plans, M. Lamy, directeur du pôle urbanisme et déplacements de la CUB, décrit l'organisation du réseau de voirie de l'agglomération de Brest, puis présente les objectifs du plan de déplacements urbains. Il affiche la fréquentation par les automobilistes des principales voies du centre ville.

Le fond de la Penfeld est situé à proximité de voies qui jouent un rôle important pour la desserte du centre et, de ce fait, très fréquentées. Mais le relief place le fond de la Penfeld à l'écart. Il est donc douteux que cette zone puisse être utilisée pour créer un nouvel axe structurant. En revanche, il convient de veiller à la bonne desserte du site existant de développer, de manière modérée, de nouvelles liaisons inter-quartiers. Dans cette perspective, des aménagements de voirie sont à prévoir sur le site, notamment aux portes de l'arsenal, et dans ses liaisons avec les axes principaux. La transformation du fond de la Penfeld en zone mixte, civile et militaire, peut également se révéler intéressante dans l'organisation de "modes doux" de déplacements, notamment entre le parc de la Penfeld et le Salou.

La CUB compte effectuer des analyses pour pouvoir présenter à l'automne 2004 des premières esquisses, qui devront tenir compte à la fois de la future occupation du site et de l'évolution des flux de circulation de l'arsenal.

M. Meyer, sous-préfet de Brest, tire deux conclusions de l'exposé de M. Lamy : du fait de l'encaissement, le fond de la Penfeld ne sera jamais un axe majeur dans la circulation à Brest; la vocation de cette zone est d'être une zone portuaire ou industrielle.

2 – Les intentions de la Marine

Au début de son intervention, le contre-amiral Forissier, tient à rappeler que les trois sites qui font l'objet des travaux de la mission Penfeld obéissent à des problématiques différentes :

- le plateau des Capucins est situé au même niveau que la ville et appelé de ce fait à s'y intégrer : le ministère de la Défense le cédera sans réticence;
- l'aménagement du port du Château sera bénéfique pour tous, c'est pourquoi la Marine a tenu à le favoriser;
- mais, en ce qui concerne le fond de la Penfeld, la Marine ne souhaite rien et se contenterait parfaitement du statu quo; les propositions qu'elle peut faire aujourd'hui sont inspirées par le seul souci de répondre au souhait de ses partenaires de réaliser une meilleure interface entre l'espace civil et l'espace militaire,.

Pour répondre à la demande exprimée à la fin de la réunion du 28 janvier dernier, le contre-amiral Forissier présente les intentions de la Marine concernant l'avenir du fond de la Penfeld :

- cette zone constitue le point de contact entre les deux rives de la Penfeld; c'est pourquoi la Marine, même si elle est prête à abandonner la propriété de la route, continuera à l'utiliser pour assurer des liaisons entre les deux parties de l'arsenal, car ces liaisons ne peuvent pas toutes s'effectuer à l'aide des pontons flottants;
- la date d'arrêt des activités de tôlerie de la DCN dans l'atelier des bâtiments en fer et la cale du Point du Jour n'est pas connue;
- le cœur du dispositif de la Marine dans cette zone est la presqu'île du Salou avec ses trois bassins; le bassin 4 revêt une importance particulière, car il est indispensable à l'entretien de navires qui seront en service jusqu'en 2050; la presqu'île doit être reliée au reste de l'arsenal, c'est pourquoi, dans l'hypothèse d'un recul des limites de l'arsenal, la nouvelle porte en rive droite serait placée à la hauteur de l'entrée de la presqu'île; cependant, une utilisation civile des bassins étant envisagée à certains moments, un sas à triple entrée pourrait être installé afin de permettre un accès facile des véhicules civils aux bassins durant les périodes où cela serait nécessaire;
- le plan d'eau du fond de la Penfeld restera un plan d'eau militaire;
- la desserte de l'atelier des bâtiments en fer par le rail, la route et l'eau rend cet immeuble bien adapté à une fonction logistique; c'est pourquoi une partie de "l'atelier" est utilisée par la Marine comme principal magasin de stockage des pièces détachées; l'autre partie est utilisée par la DCN; la Marine n'envisage donc pas de s'en séparer;
- le tunnel du chemin de fer restera dans le domaine militaire;
- le garage des Mouvements généraux de la DCN sera repris par la Marine pour y installer le centre d'entretien de ses véhicules et libérer ainsi le terrain situé au bord du port du Château; c'est donc un élément clé de l'opération tiroir qui doit permettre l'aménagement du port du Château;
- le GESMA abrite une activité sensible qui doit être protégée, mais il est concevable de transférer dans le secteur civil la route qui monte du Salou au plateau des Capucins, à condition d'y interdire strictement tout stationnement.

Ainsi, pourraient être transférés à la communauté urbaine après la cessation d'activité de la DCN dans la zone de l'atelier des bâtiments en fer et de la cale du Point du Jour :

- la route du fond de la Penfeld et son environnement immédiat,
- la cale du Point du Jour (également nommée Hall de Prémontage),
- le Magasin DRE Douanes,
- le magasin secondaire des Dragues.

Ce transfert serait subordonné à un certain nombre de servitudes:

- maintien des réseaux enterrés,

- poursuite du fonctionnement de la voie ferrée,
- utilisation de la route pour le trafic routier entre les deux rives de l'arsenal.

Les portes de la nouvelle enceinte de l'arsenal seraient localisées:

- en rive droite, à la hauteur de l'entrée de la presqu'île,
- en rive gauche, à proximité du poste électrique.

A l'issue de l'exposé du contre-amiral Forissier, un document de travail établi par la Marine nationale est remis aux participants : il indique en bleu les voies et emprises qui pourraient être cédées à la CUB après la réalisation des aménagements nécessaires sur des crédits qui ne seraient pas ceux de l'Etat, en rouge les emprises conservées par la Marine nationale et en vert des emprises actuellement occupées, mais susceptibles d'être cédées selon un planning à déterminer.

M. de Senneville, remercie le contre-amiral Forissier de cette présentation et de ce document de travail très précis, qui répondent parfaitement à ce qui avait été demandé en janvier. La remise de ce document permet de franchir un cap dans les études sur l'avenir du fond de la Penfeld, puisque les intentions de la Marine sont désormais connues avec précision et qu'il est possible sur cette base d'engager une réflexion concrète sur l'organisation de la future zone partagée où coexisteront des activités civiles et militaires. Il souligne également l'intérêt pour la desserte du plateau des Capucins de pouvoir envisager le transfert au domaine civil de la rampe qui monte du fond de la Penfeld aux Capucins; ceci répond à un souhait exprimé par la CUB. Le contre-amiral confirme qu'il a été autorisé à faire état de cette possibilité à la suite d'une réunion des services concernés au sein du ministère de la Défense.

En réponse à une question de M. Morvan le contre-amiral Forissier précise que les emprises figurant en rouge sur le plan resteront dans le domaine militaire, mais que cela n'exclut pas pour autant des usages partagés entre activités militaires et activités civiles. Tel pourrait être le cas des bassins.

En réponse à une question de M. Cuillandre, président de la CUB, M. Dehaye, directeur adjoint de DCN Brest, répond que l'atelier des bâtiments en fer est le seul endroit à Brest où peuvent être fabriquées les pièces des coques de navire. La DCN ne souhaite donc pas abandonner ce bâtiment, car cette décision entraînerait de renoncer définitivement à l'activité de construction de coques à Brest.

Le contre-amiral Forissier tient également à réaffirmer que les quais de la Penfeld en aval du pont de l'Harteloire constituent un élément fondamental du dispositif de maintenance de la flotte et que, de ce fait, il est exclu, même à un horizon lointain, de les retirer du domaine militaire.

A une question de Madame Cleac'h concernant l'île Factice, le contre-amiral précise que la réponse n'est pas de sa compétence, puisque l'île Factice est affectée à la DGA et non à la Marine. Cependant les activités qu'elle abrite actuellement ne paraissent pas interdire d'envisager un jour un transfert à la CUB : il s'agit, en effet, d'une activité de stockage et de l'atelier "bois" de la DCN, dont la localisation sur ce site ne paraît pas obligée. Rien n'interdit, un jour venu, d'aborder la question avec la DGA. M. Dehaye confirme que l'usage de l'atelier "bois" est intermittent et qu'il pourrait fonctionner dans un autre lieu.

3°) Le groupe de travail mixte Marine – CUB

Ce groupe de travail a été constitué à la suite de la réunion de janvier pour étudier tous les problèmes juridiques et techniques qu'il importe de résoudre pour pouvoir transférer dans le secteur civil une partie du fond de la Penfeld. Ce groupe est co-présidé par le capitaine de vaisseau Cavelier et M. Morvan, directeur du pôle développement de la CUB. Il s'est réuni pour la première fois au début du mois de juin.

M. Lamandé, directeur de l'ADEUPa, expose le programme de travail adopté à la suite de cette réunion. Il comporte quatre volets :

- la constitution d'une base de données géographiques,
- les problèmes domaniaux et la gestion,
- les voies et les réseaux,
- les bâtiments et le génie civil.

M. Lamandé insiste sur la nécessité d'étudier parfaitement tous les problèmes de réseaux avant de faire des travaux sur la voie du fond de la Penfeld. Il souligne également que la CUB est confrontée à un problème difficile de stockage des eaux pluviales du bassin versant de Kérinou.

M. de Senneville souligne que le document remis par la Marine permet de cadrer plus facilement les réflexions du groupe de travail. Il suggère, par exemple, que celui-ci prenne l'hypothèse du transfert de la voie du fond de la Penfeld, dont le principe a été accepté par la Marine, pour décliner tous les problèmes qui doivent être résolus pour réaliser ce transfert. Le fait de s'attacher à un objet précis aurait pour avantage de donner un caractère très concret aux réflexions.

M. Morvan souligne la nécessité d'une réflexion d'ensemble, qui interdit de vouloir brûler les étapes. Pour dissiper toute ambiguïté, M. de Senneville précise qu'il avance une proposition de méthode pour donner un cadre précis et une tournure concrète aux études à effectuer, mais qu'il n'entre nullement dans son esprit de vouloir hâter à tout prix le transfert de la voie. Pour conclure cet échange de vues, M. le Sous-Préfet indique qu'il ne voit aucune contradiction entre dans le fait de conduire en même temps des études concrètes et une réflexion d'ensemble.

Enfin, le contre-amiral Forissier insiste sur le fait que le travail technique à réaliser est lourd, alors que les Travaux maritimes ont d'autres tâches importantes et que leurs moyens humains sont limités. Il trouverait donc sage d'adopter un rythme de travail qui, sans arrêter le mouvement, tienne compte de cette contrainte.

4°) Potentiel des lieux et activités

Madame Augauvre présente l'étude effectuée par l'ADEUPa pour analyser le potentiel de chacune des emprises du site. L'accent est mis sur les points suivants :

- le fond de la Penfeld n'est pas un territoire homogène : une véritable continuité physique existe sur la rive gauche, "au pied des facs", alors que la presque-île du Salou est isolée;

- la presqu'île et ses bassins, ainsi les appontements le long des quais, constituent pour la Marine un espace stratégique;
- l'atelier des bâtiments en fer, desservi par la route, la voie ferrée et la mer constitue un excellent site logistique;
- le bâtiment des mouvements généraux permettra de réaliser une opération tiroir nécessaire à l'aménagement du port du Château, mais l'espace et les bâtiments qui la jouxtent paraissent propices à l'implantation d'activités diversifiées; la porte de la Brasserie et les espaces qui la prolongent constituent de ce fait le premier site du "partage possible";
- la porte de l'Arrière Garde constitue l'articulation entre les rives de la Penfeld et le plan d'eau;
- enfin la route qui monte le long du GESMA est une liaison intéressante avec les Capucins.

M. Lamandé précise que l'analyse du potentiel du site devra être complétée à la rentrée par une réflexion sur les activités susceptibles d'être intéressées par celui-ci.

Après avoir souligné l'intérêt de cette analyse du site, M. de Senneville indique qu'à partir d'aujourd'hui les études d'urbanisme doivent prendre une tournure plus précise. En effet, jusqu'ici, chacun, tout en échangeant des informations, a conduit sa propre réflexion. Aucune hypothèse n'était interdite. Maintenant que la Marine, après avoir pris en considération différents souhaits de ses partenaires, a fait connaître avec précisions ses intentions, celles-ci doivent être respectées, c'est à dire que le document de travail remis par la Marine devient le point de départ des études d'urbanisme, celles-ci ayant pour objet de définir l'organisation des espaces qui peuvent être libérés en recherchant une bonne cohérence entre leur fonctionnement et celui de l'arsenal dans les nouvelles limites proposées.

*

La réunion d'aujourd'hui permet donc de franchir un cap dans la réflexion sur l'avenir du fond de la Penfeld. Il convient maintenant, à partir du document de travail de la Marine, que:

- le groupe mixte Marine/CUB entreprenne l'étude des problèmes domaniaux et techniques,
- l'ADEUPA, sous l'égide de la CUB, définisse la vocation et l'organisation de la future zone mixte.

Il sera rendu compte de l'état d'avancement du dossier au prochain comité de suivi, qui se tiendra le 14 septembre prochain.

Liste des participants

M. Roland MEYER, sous-préfet de Brest
 M. François CUILLANDRE, président de la communauté urbaine et maire de Brest

M. Gérard de SENNEVILLE, inspecteur général de l'Équipement, animateur de la mission d'études Penfeld

*

Marine nationale

Contre-Amiral FORISSIER, adjoint territorial au commandant de la Région maritime Atlantique
 Capitaine de vaisseau CAVELIER, chargé de mission auprès de l'adjoint territorial
 Commissaire en chef ARTRU, chef de la division Infrastructure
 M. Vincent AUGUSTIN, directeur adjoint des Travaux maritimes de l'Atlantique
 M. Eric VASSOR, Travaux maritimes de l'Atlantique
 M. Yves GUIRIEC, Travaux maritimes de l'Atlantique

DCN

M. Vincent DEHAYE, directeur adjoint de DCN Brest
 M. Christian CLEMENT

Direction départementale de l'Équipement du Finistère

M. Bernard BIZIEN, architecte

Service départemental de l'Architecture et du Patrimoine du Finistère

M. Christian DOUALE

*

Communauté urbaine de Brest

Mme Annick CLEACH, première vice-présidente
 M. Alain MASSON, vice-président, premier adjoint au maire de Brest
 Mme Marif LOUSSOUARN, vice-présidente

M. Michel MORVAN, directeur du pôle développement
M. Jean-Philippe LAMY, directeur du pôle urbanisme et déplacements
M. Noël GRAVOT, pôle développement,
M. Patrice HEIZ, architecte, pôle développement
Mme Marie-Paule LE GOFF, pôle développement
M. STOUFF, pôle urbanisme et déplacements

Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Brest (ADEUPa)

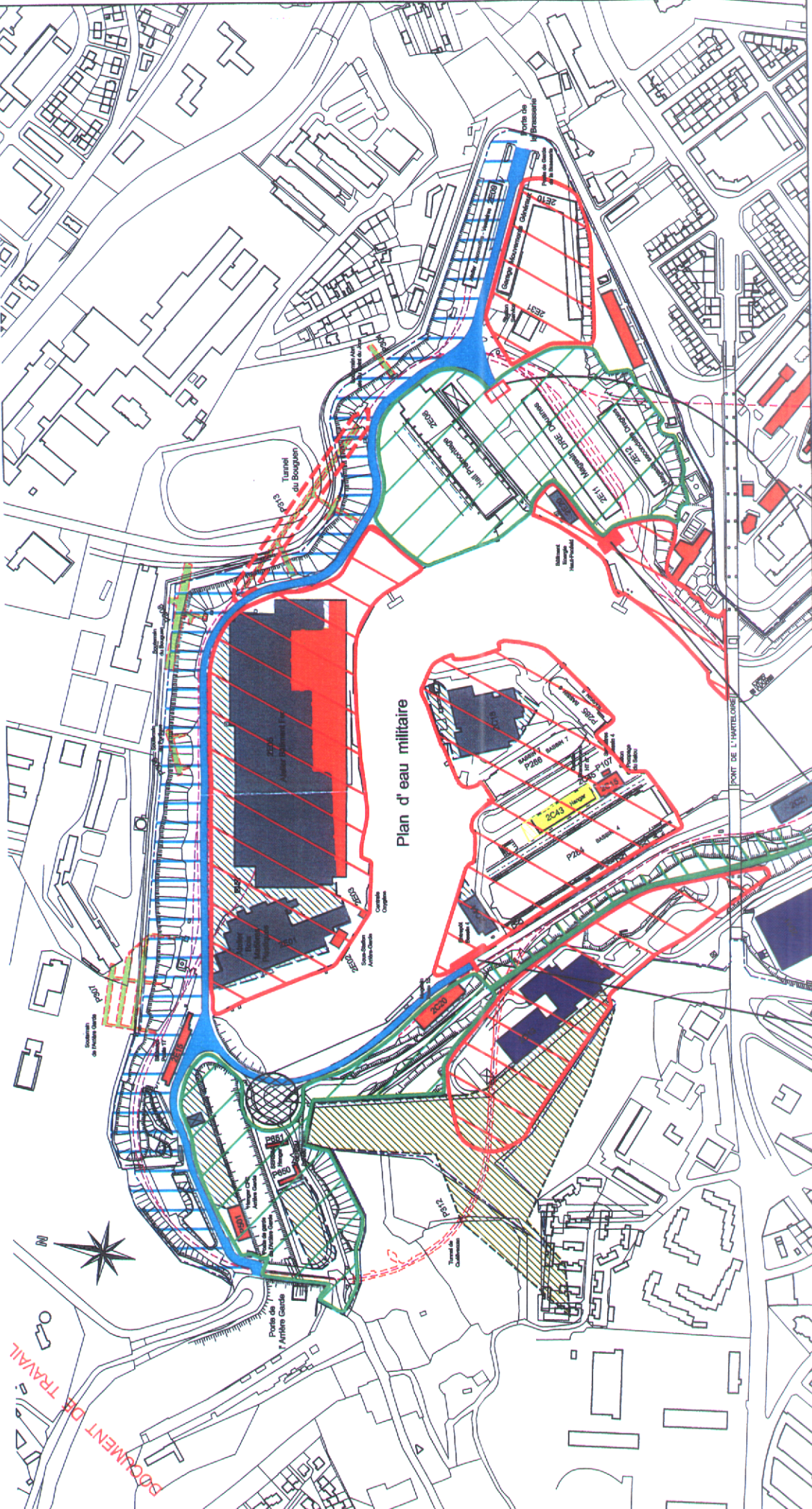
M. Guy LAMANDE, directeur
Mme Monique AUGAUVRE, chargée d'études
Mme ARGOUARCH, chargée d'études

Chambre de commerce et d'Industrie de Brest

M. Raoul LAURENT

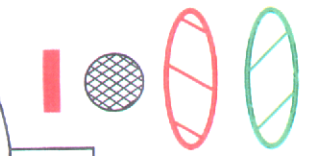
*

DOCUMENT DE TRAVAIL



DIRECTION DES TRAVAUX MARITIMES DE LA REGION ATLANTIQUE
 BP 16 29240 BREST NAVAL
 TELEPHONE TELECOPIE
 02.98.22.70.13 02.98.22.58.58
 dtmirif@cc-brest.fr

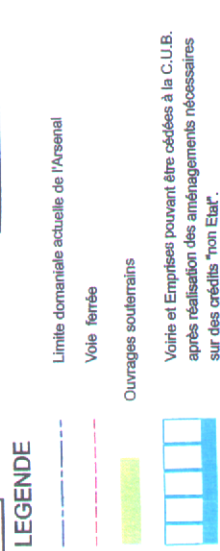
Postes de garde (Accès Arsenal)
 Problématique de la Route d'accès au GESMA (Fermeture de la route jusqu'à libération du Plateau des Capucins)
 Emprises conservées par la Marine Nationale
 Emprises pouvant être cédées suivant planning à déterminer. (actuellement occupées)



Accès à l'Arsenal (Porte provisoire qui pourrait être ensuite déplacée en fonction de la libération des terrains.)

Accès à l'Arsenal (remplacera à terme la Porte de la Brasserie)

Accès à l'Arsenal et à la Zone du SALOU (remplacera la Porte de l'Amirale-Garde) Porte à trois volets suivant activation de la Zone du SALOU



LEGENDE

**PORT DE BREST
 BASE NAVALE**

PARTAGE FOND DE PENFELD

Document de Travail

D.T.M. ATLANTIQUE C.O.
 18 Juin 2004
 ECHELLE : 1/4000

**Ministère
de l'Équipement,
des Transports,
de l'Aménagement
du Territoire,
du Tourisme
et de la Mer**

Conseil général
des ponts et
chaussées

5ème Section
Affaires
d'aménagement
et
d'environnement

Affaire suivie par : **G. de Senneville**

Tél. : 01 40 81 23 61

Fax : 01 40 81 23 95

25 octobre 2004

Rapport sur l'état d'avancement de la mission d'études Penfeld à Brest

1°) La réunion interministérielle du 5 mars 2002 a assigné deux objectifs à la "mission d'études Penfeld" : "préparer les conditions d'un projet d'aménagement à long terme du secteur Penfeld" et "engager une première tranche significative de travaux avant le terme du contrat de plan Etat-Région".

2°) Dès le départ, la Marine nationale, la Communauté urbaine de Brest (CUB), DCN et la direction départementale de l'Équipement (DDE) sont tombées d'accord pour étudier ensemble l'avenir de trois secteurs appelés à évoluer : le port du Château, le plateau des Capucins et le fond de la Penfeld, également dénommé le Salou. Les secteurs choisis et la nature des problèmes posés ont conduit à définir trois programmes d'études distincts, qui se déroulent chacun selon son calendrier et obligent à raisonner à des horizons différents.

3°) En ce qui concerne le port du Château, la CUB a avancé d'emblée une proposition précise de programme : la création d'un port civil pouvant servir à la fois d'escale pour la navigation de plaisance et d'accueil pour des événements nautiques. La Marine en a accepté l'idée dès lors que trois conditions seraient respectées : la poursuite de l'activité de son club nautique, l'accès à la petite darse et la compatibilité avec les activités militaires dans le voisinage immédiat, en particulier l'atterrissage d'hélicoptères. Sur cette base précise, il a été possible d'entreprendre toutes les études détaillées nécessaires à la mise au point du projet : établissement du programme, études techniques, organisation de la navigation entre le port militaire et le port d'intérêt national, fonctionnement du port de plaisance, définition du processus juridique et domanial. Elles permettent d'aboutir aujourd'hui à un projet opérationnel pouvant faire l'objet de décisions, qui, si elles étaient prises, devraient permettre l'engagement des travaux avant la fin de l'été 2005.

4°) Dès le début du processus de travail, DCN a annoncé son intention de quitter les ateliers du plateau des Capucins à la fin de l'année 2004 et le ministère de la Défense celle de les céder. La CUB s'est déclarée favorable à la reprise du site en vue de réaliser une opération d'urbanisme, mais personne n'avait alors la moindre idée du programme à y réaliser. La première tâche était donc de le concevoir. Après une première étude exploratoire, il a été décidé de confier à trois agences

d'urbanisme et d'architecture différentes une étude de définition. A l'issue de celle-ci, en mars 2005, la CUB sera en mesure de choisir un programme, un parti d'urbanisme et un maître d'œuvre pour en réaliser l'élément principal. Elle pourra alors entrer dans la phase de montage de l'opération, qui devrait durer au moins une année. Il restera également à négocier avec le ministère de la Défense l'avenir du plateau de Quéliverzan : il est inclus dans l'étude de définition et il est acquis de pouvoir y faire passer des voies, mais le déménagement du centre de formation de la DGA et celui du centre informatique de la Marine n'ont pas encore été discutés. C'est donc vraisemblablement vers la fin de l'année 2006 ou le début de 2007 que pourra être décidée la cession des terrains d'assiette d'une importante opération d'urbanisme, dont la réalisation devrait durer entre cinq et dix ans.

5°) Une étape décisive pour l'avenir du Salou a été franchie le 25 juin dernier, lorsque le vice-amiral d'escadre, commandant la Région maritime Atlantique, a présenté un document de travail proposant un partage possible du fond de la Penfeld entre activités civiles et militaires allant de pair avec une modification de l'enceinte de l'arsenal. Cette proposition était le fruit de plusieurs réunions et surtout d'un important travail de la Marine nationale pour modifier le schéma directeur de l'arsenal. A partir de ce document un programme de travail a été arrêté. Il convient d'abord d'étudier l'organisation de la future zone mixte en liaison avec le fonctionnement de l'arsenal et celui du reste de l'agglomération. Par ailleurs un groupe de travail Marine/CUB a été mis en place pour étudier tous les problèmes qui doivent être résolus avant de procéder aux transferts envisagés : problèmes juridiques et domaniaux, conditions de remise des ouvrages, dépollution, voirie et réseaux, sécurité, évaluation des travaux etc... Mais il a été clairement précisé dans la lettre de transmission du document de travail de la Marine nationale que "l'ouverture de la zone au public ne paraît pas envisageable tant que l'activité de grosse tôlerie de DCN sera effective sur le site sachant que l'échéance de son arrêt n'est toujours pas déterminée." C'est donc seulement quand un schéma industriel aura été défini pour la construction du second porte-avions – c'est à dire au plus tôt au milieu de l'année 2006 - que pourront être prises les décisions permettant d'engager l'évolution du Salou.

6°) Le travail effectué sur ces trois zones, tel qu'il vient d'être résumé, permettra d'atteindre d'ici le printemps 2005 le premier objectif fixé à la mission : une vision commune d'un schéma d'évolution de la Penfeld appelé à se réaliser dans les dix ou quinze prochaines années. Déjà connu pour une grande part, ce schéma, du point de vue de la politique urbaine de la CUB, représente deux grandes avancées par rapport à la situation antérieure : le partage du plan d'eau du port du Château en vue de la création d'un port d'escale pour la navigation de plaisance; la transformation du fond de la Penfeld pour y organiser une zone de statut civil partagée entre activités civiles et militaires. Ceci représente deux concessions de la part de la Marine nationale, mais, en contrepartie, ce schéma lui apporte deux avantages : le ministère de la Défense trouvera acquéreur pour les ateliers des Capucins, dont il n'a plus l'usage, et l'amélioration de l'image de Brest résultant de l'aménagement du port du Château bénéficiera aussi à la Marine.

Etant le fruit d'un travail en commun, ce schéma est parfaitement assumé par chaque partenaire, car il respecte ses intérêts fondamentaux et se trouve intégré à ses propres prévisions. Il coïncide avec le schéma directeur de l'arsenal établi par la Marine, avec le plan industriel de DCN-Brest, avec une nouvelle délimitation du port d'intérêt national et avec la politique d'urbanisme et d'organisation des déplacements que met au point la CUB. Chacun a établi ses prévisions financières en fonction de l'échelonnement prévisible des opérations et du

rôle qu'il allait avoir à y jouer. Ceci est surtout important pour la CUB en raison du poids que ces trois opérations représenteront pour elle.

Il est donc essentiel à l'avenir de respecter toutes les données de l'accord, afin de ne pas en fausser l'équilibre.

7°) En ce qui concerne le second objectif fixé à la mission d'études Penfeld – "engager une première tranche significative de travaux avant le terme du contrat de plan" – seule l'opération d'aménagement du port du Château permet de l'atteindre. Alors que le processus de travail entrepris sur les Capucins et le Salou ne permettra pas, dans les meilleures hypothèses, d'y engager de travaux avant 2007, l'opération du port du Château est prête. Sur le plan technique, l'avant projet est achevé depuis avril; les procédures domaniales de transfert du plan d'eau et des terrains du ministère de la Défense au ministère de l'Equipement sont arrivées à leur terme depuis la mi-septembre : la signature du procès verbal de transfert a été suspendue dans l'attente des décisions de financement, mais peut avoir lieu du jour au lendemain. Si les décisions de financement sont bientôt prises, le déroulement des procédures et des études pourra se poursuivre, de telle manière que les travaux puissent commencer avant la fin de l'été 2005 et se poursuivre tout au long de l'année 2006.

8°) Telle qu'elle est proposée, l'opération d'aménagement du port du Château correspond non seulement aux objectifs d'évolution du site de la Penfeld, mais aussi à ceux de la politique d'accompagnement des restructurations des industries de Défense. Celle-ci a pour objet de compenser la baisse d'activité de ces industries en aidant les agglomérations touchées à trouver de nouveaux secteurs de développement. Dans cette perspective, Brest mise fortement sur sa vocation maritime, dans tous ses aspects.

Le nouveau port d'escale doit être un facteur d'animation important pour Brest, aussi bien dans son fonctionnement quotidien que dans le cadre des événements nautiques dont il facilitera l'organisation. Le projet se situe clairement dans le prolongement de la politique poursuivie depuis plusieurs années, qui vise à faire du front de mer un des lieux les plus animés de la ville; le nouveau port d'escale devrait contribuer fortement à en augmenter l'attrait et la fréquentation. Les retombées économiques attendues du projet sont grandes, aussi bien par les activités qu'il engendrera directement ou indirectement que par la création d'une motivation supplémentaire de venir à Brest.

Le coût du projet s'élève à 23 millions d'euros. Du fait de l'orientation du plan d'eau, de sa profondeur et de la nature du fond, tout aménagement portuaire à cet endroit implique la réalisation d'ouvrages de protection coûteux. Si l'objectif de l'opération avait été seulement de créer des anneaux supplémentaires pour le stationnement des bateaux de plaisance, il est évident que ce site n'aurait pas été choisi, car le coût des ouvrages de protection au regard du nombre de places créées est trop élevé pour que l'opération soit rentable. Mais, l'objectif poursuivi ne peut être atteint que dans ce lieu puisqu'il consiste à amener au cœur même de Brest la navigation de plaisance et des événements nautiques, avec toute l'animation et les activités qu'entraînent l'une et les autres, sans parler du bénéfice pour l'image de la ville. C'est aussi la justification d'un programme qui ne se limite pas à des places de stationnement permanent, mais comporte d'autres fonctions : escale et capacité d'accueil de grands bâtiments ("vieux gréments" ou bateaux de course au large). Autre facteur d'augmentation du coût.

Ces raisons expliquent pourquoi le nouveau port ne peut être financé que par l'impôt et non par des emprunts amortis par les recettes de l'opération. Compte tenu des ressources et de la situation financière de la CUB, le projet n'est envisageable que si la plus grande partie du financement est assurée par des subventions non remboursables de la communauté européenne, de l'Etat, de la région et du département. Il est important de parvenir à financer de cette manière l'aménagement du port du Château, car il ne pourra voir le jour autrement. Or la réalisation de la première opération du schéma d'évolution de la Penfeld est essentielle pour préserver la crédibilité de l'ensemble.

Gérard de SENNEVILLE
Inspecteur général de l'Équipement
chargé d'animer la mission d'études Penfeld

Destinataires :

M. le Délégué interministériel aux Restructurations de Défense
M. le Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale

Mme. la Préfète de la Région Bretagne

M. le Préfet du Finistère
Le Vice-Amiral d'escadre, commandant la Région maritime Atlantique,
préfet maritime de l'Atlantique
M. le Président de la Communauté urbaine de Brest

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU 26 JANVIER 2005

M. Meyer, sous-préfet de Brest, ouvre la réunion en accueillant le contre-amiral Straub, nouvel adjoint territorial du commandant de la Région maritime Atlantique, puis invite les participants à aborder l'ordre du jour.

I – Communication sur les principes de zonage de la base navale

Le capitaine de vaisseau Bru présente le schéma de principe du zonage de la base navale de Brest. Il rappelle que l'arsenal dispose d'un espace limité, sans possibilité d'extension, car entouré de falaises ou de bâtiments. L'évolution de l'implantation de la Marine est indispensable pour faire face à plusieurs exigences :

- faire ressortir à l'air libre les services actuellement localisés dans des souterrains qui ne sont plus adaptés à la réglementation sur l'hygiène et la sécurité du travail,
- adapter les implantations au plan de stationnement 2015 : navires plus volumineux, effectif plus restreint, besoins en soutien à terre plus importants,
- hébergement et soutien à terre des équipages selon les nouvelles normes.

La redistribution des espaces liée à la nouvelle organisation de DCN, qui se recentre sur la zone de la Pointe, est une occasion unique de réorganiser les implantations de la Marine et repenser les interfaces entre civils et militaires.

Le schéma directeur des infrastructures du port de Brest à l'horizon 2015 prévoit un zonage de principe :

- zone de Laninon : activités de stationnement et de soutien, à moderniser pour accueillir les équipages et les bâtiments de combat futurs,
- zone du Château : préfecture maritime et base navale avec une proposition de partage du foncier sur le terre-plein au pied du château pour permettre l'aménagement du port civil destiné à la navigation de plaisance,
- zone de la Penfeld : entretien des petits bâtiments, zone industrielle autour des bassins 2 et 3, activités tertiaires de stockage en fond de Penfeld. La zone de la Penfeld est appelée à devenir le cœur de l'activité routinière de la Marine. Les quais sont très importants pour accueillir les petits bâtiments remontant de Laninon.
- zone de la Pointe : activité industrielle de la DCN.

Les résultats des premières réflexions relatives à un projet de partage du fond de Penfeld ont été communiquées par courrier en date du 25 juin 2004. L'implantation des activités de stockage y est importante ainsi que l'espace destiné au service auto. L'étude en cours « Cap 2005 », qui sera achevée à la fin du premier trimestre 2005, a pour but de définir les conditions d'ouverture à la concurrence des marchés d'entretien de la flotte autrefois confiés à la seule DCN.

A une question posée par M. Cuillandre, président de la CUB, le contre-amiral Straub répond qu'il n'a pas d'éléments complémentaires à apporter sur l'éventualité d'une remontée des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) à Brest, mais que les hypothèses d'aménagement de l'arsenal ont été établies en prenant en compte cette option.

En ce qui concerne la construction du second porte-avions, M. Dubreuil-Chambardel, directeur de DCN Brest, précise que DCN est associée avec THALES au sein d'une société commune pour assurer la maîtrise d'œuvre du projet. Le contrat de construction devrait être notifié d'ici deux ans, c'est à dire vers la fin 2006 au plus tôt. La volonté de DCN est qu'une partie importante de la valeur ajoutée pour la construction de ce navire soit apportée par Brest. Cette possibilité a été prise en compte dans les projets d'implantation de DCN Brest, mais la décision finale ne dépend pas uniquement des acteurs locaux de la DCN.

M. Labbey, vice-président de la CUB, réagit à l'exposé sur le zonage de la base navale en interrogeant les représentants de la Marine sur la possibilité d'intégrer les conclusions de l'étude Cap 2005 dans un contexte plus large : des fonctions pourraient-elles éventuellement être localisées sur des emprises extérieures à l'arsenal tout en restant très proches, comme la zone du Vernis qui paraît adaptée pour les activités logistiques ? De façon plus générale, les besoins de la Marine pourraient-ils éventuellement donner lieu à plusieurs scénarii d'implantation, dans et hors l'arsenal, avec le soutien des services de la CUB.

En réponse à cette question, le capitaine de vaisseau Bru précise que la Marine ne souhaite pas disperser ses activités de stockage et que les propositions d'implantations éventuelles doivent présenter les mêmes avantages qu'en fond de Penfeld : dessertes maritime, ferroviaire et routière aisées, implantation à proximité des utilisateurs. Dans ce cadre, et sous réserve de conserver un coût équivalent, la réflexion est ouverte. C'est déjà ce qui avait été proposé pour l'implantation du service auto qui doit quitter le terre-plein du port du Château.

II – Etat d'avancement des études engagées sur le fond de la Penfeld

M. de Senneville, animateur de la mission Penfeld, rappelle que le document de travail transmis le 25 juin 2004 par le commandant de la région maritime Atlantique propose un premier zonage de principe du secteur dit du "fond de Penfeld" en vue d'un désengagement partiel de la Marine nationale de cette zone, à partir duquel des études peuvent être entreprises sur l'avenir du site. La lettre de l'amiral précise qu'à ce stade de la réflexion de nombreux paramètres ne sont pas encore stabilisés et que, en particulier, l'ouverture de cette zone au public ne sera pas envisageable tant qu'y subsistera l'activité « tôlerie » de DCN, actuellement assurée dans l'atelier des bâtiments en fer. Or la décision de conserver ou non cette activité sur le site ne pourra être prise avant la fin 2006 au plus tôt, ainsi que vient de le spécifier M. Dubreuil-Chambardel. Ce cadre de travail étant précisé, il convient de présenter les études relatives aux possibilités d'usage du site : l'analyse technique de l'hypothèse d'ouverture de la route aux usagers civils et l'étude d'urbanisme qui permet de définir les potentialités de la zone et de proposer plusieurs scénarii d'utilisation.

M. Morvan, directeur du pôle développement de la CUB, précise que l'ouverture de la voirie doit s'insérer dans le schéma de voirie de la CUB : il faut analyser l'intérêt de cette ouverture et les contraintes qui l'accompagnent.

M. Stouf, du pôle urbanisme et déplacements de la CUB, présente les études de circulation réalisées par les services de la CUB dans l'éventualité d'une ouverture à la circulation de la voie Arrière-garde – Brasserie. Cette ouverture induirait des modifications importantes de circulation sur les axes de liaison avec le réseau structurant qui présente plusieurs nœuds de saturation. Les travaux pourraient être phasés comme suit :

- Phase 1 - aménagements indispensables pour ouvrir la voie : réalisation de ronds points à la porte de l'Arrière-Garde et sur l'anse Saupin. C'est le scénario minimaliste qui ouvre une voie de type « zone industrielle » non aménagée pour les déplacements doux. Le coût des travaux, y compris le recul des portes et de la clôture des zones militaires est estimé à 2,5M€
- Phase 2 - aménagements des carrefours sur les voiries de liaison au réseau structurant, hors arsenal. Ces travaux sont indispensables pour ne pas engorger la circulation en ville en cas de fréquentation importante de ce nouvel axe. Le coût correspondant est estimé à environ 1M€
- Phase 3 - remise à un niveau « urbain » de la voirie et aménagements de sécurité. Le coût des travaux est de l'ordre de 3M€ sans intégrer la problématique des réseaux (déplacement – partage – dédoublement etc.).

L'ouverture de la voie permettrait d'accueillir 14 000 véhicules par jour dans l'hypothèse d'un flux de transit (à comparer aux 2500 véhicules/jour actuels). Néanmoins, les possibilités de raccordement au réseau structurant sont limitées et les itinéraires d'accès, traversant des zones résidentielles, sont complexes. Cette nouvelle voie permettrait donc d'accueillir un trafic significatif mais essentiellement constitué de déplacements locaux.

Le contre-amiral Straub précise, au sujet de la route Arrière-Garde – Capucins, qu'il est possible d'isoler le GESMA afin de rendre cet axe public. M. Stouf évalue le coût d'aménagement de cet axe entre 1 et 1,3M€ Il ajoute que le trafic serait très réduit, en-dehors de celui qui pourrait être généré par l'aménagement du plateau des Capucins.

M. Debry, directeur général des services de la CUB, souligne que les phases 1 et 2 ne peuvent pas être séparées : il faudra immédiatement procéder à des aménagements complémentaires si ce nouvel axe draine un trafic important. Il insiste sur le faible intérêt de la voie de desserte des Capucins en-dehors de la réalisation du projet urbain prévu sur le plateau: il serait donc inutile et dispendieux de déconnecter les deux projets en engageant les travaux de voirie avant l'opération d'urbanisme.

M. Ollivier, directeur des Travaux maritimes de l'Atlantique, insiste sur l'importance qu'attache la Marine à la réalisation de cette phase 2 en cas de fort trafic, car il serait impensable de provoquer la congestion de la voie de desserte d'une importante zone industrielle de la Marine.

M. de Senneville souligne que la modification très coûteuse des réseaux enterrés sous les voies ne serait envisageable que dans le cadre d'un vaste projet d'utilisation civile des espaces, mais que le traitement de la voirie en surface, sans toucher aux réseaux et sans transfert des terrains d'assiette, pose un problème juridique qu'il convient d'étudier. M. Morvan précise que le problème juridique du partage des voiries a déjà été rencontré sur le port de commerce et qu'il existe une solution connue. La difficulté provient des réseaux : la CUB ne peut prendre la responsabilité de réseaux qui ne lui appartiennent pas.

M. le Sous-Préfet conclut cette partie de la discussion en traduisant l'opinion générale : il est indispensable d'avoir un projet d'ensemble sur le Salou avant de pouvoir définir les travaux à réaliser.

*

M. Lamandé, directeur de l'ADEUPa, et Mme Argouarch, chargée d'études, présentent les études d'urbanisme de l'ADEUPa sur le site du fond de la Penfeld. Celui-ci peut être découpé en quatre zones ayant chacune une logique interne forte :

1. L'Arrière-Garde. Cette zone pourrait très rapidement trouver un usage civil en liaison avec le parc des rives de la Penfeld. Elle constitue un lien stratégique aussi bien entre les deux rives qu'avec le plateau des Capucins.
2. La Brasserie. Ce lieu pourrait être partagé : il recouvre 16 000 m² d'ateliers qui permettraient l'accueil d'activités industrielles civiles et militaires. Il est important pour la CUB, car il lui permettrait de trouver une solution pour le stockage des eaux pluviales en provenance du bassin de Kérinou.
3. La presqu'île du Salou. Prioritairement militaire, l'outil industriel pourrait admettre des activités civiles sous réserve de certaines contraintes. Cette option pourrait être facilitée lors du choix d'un nouvel opérateur de bassin par la Marine.
4. L'atelier des bâtiments en fer occupé par la Marine pour une longue durée.

L'ADEUPAa tient à souligner l'impossibilité d'un usage civil du plan d'eau puisque la police restera assurée par la Marine. Tout usage ludique du plan d'eau se trouve donc exclu.

Il peut exister une demande importante d'implantations civiles sur le site du fond de la Penfeld; il faut donc organiser ses fonctions potentielles pour ne pas hypothéquer l'avenir. Les voiries devront être d'usage entièrement mixte pour assurer la liaison entre les différents ensembles.

M. Lamandé achève son exposé en présentant le planning de réalisation des études qu'il suggère.

M. Dubreuil-Chambardel précise que, du point de vue de l'organisation industrielle de DCN, l'atelier des bâtiments en fer et la cale du Point du Jour sont indissociables. Un partage de ces installations pourrait être envisagé en fonction de leur planning d'utilisation, mais on ne peut envisager de déplacer les activités de tôlerie sur la zone de la Pointe pour des contraintes de coût et de surface disponible sur cette zone.

Le contre-amiral Straub rappelle que les conclusions de Cap 2005 pourraient faire apparaître de nouveaux besoins d'infrastructures en fonction de la contractualisation de l'entretien des bâtiments de la flotte. La mise en concurrence pourrait faire intervenir de nouveaux prestataires dans l'arsenal, qui demanderaient que l'on réponde à leurs besoins spécifiques (infrastructures, moyens, espaces etc.). Les zones non occupées seront mieux définies dès la fin 2005 et la mise à jour du schéma directeur de la base navale. Cette étude ne remettra pas en cause le schéma de zonage de principe du fond de Penfeld de juin 2004, mais peut avoir une incidence sur le planning de partage des zones.

M. de Senneville souligne que, l'ouverture du site ne pouvant être décidée qu'à la fin 2006 ou au début 2007, ce délai peut être mis à profit par la Marine et la CUB pour approfondir ensemble différents scénarii d'utilisation du site et conduire toutes les études concrètes qui doivent permettre de définir les travaux liés à cette ouverture. Mais il est clair que ces derniers ne pourront pas être engagés avant la fin 2006 ou le début 2007, ce qui est bien tard pour respecter les règles d'utilisation des fonds européens. En revanche, ne pourrait-on pas envisager, dans le cadre d'AOT, l'implantation d'activités industrielles civiles à l'intérieur de l'arsenal sans attendre le recul de ses murs ?

A cette question, le contre-amiral Straub répond que, s'il apparaissait à la fin 2005 que certains ateliers ou certaines emprises devenaient disponibles, des entreprises civiles pourraient être accueillies à l'intérieur de l'arsenal dans le cadre d'AOT.

M. de Senneville souligne l'intérêt de cette formule qui permettrait de préfigurer un usage mixte de la zone sans attendre le recul des portes de l'arsenal. Il serait intéressant de pouvoir financer les travaux directement liés à l'implantation de ces entreprises civiles en utilisant les crédits européens et les crédits du FRED "sanctuarisés" pour l'ouverture du Salou, puisqu'ils trouveront difficilement d'autres usages utiles d'ici la fin 2006.

M. le Sous-Préfet demande à M. Pincemin, délégué régional aux Restructurations de Défense, si les crédits sanctuarisés par la préfecture de Région pour le Salou pourraient être affectés à ce type de travaux. M. Pincemin rappelle qu'un montant de 2 millions € de travaux sur le fond de Penfeld a été pris en considération, pour lesquels des enveloppes de 520 000 € pour le FEDER et de 800 000 € pour le FRED ont été sanctuarisées. Les travaux financés au titre de la sous mesure 321 de l'axe 3 du DOCUP peuvent avoir pour objet l'adaptation d'équipements qui restent dans le domaine militaire pour en permettre un usage mixte civil et militaire.

M. Morvan souligne que la démarche d'ouverture du fond de la Penfeld exige de pouvoir poursuivre en 2005 et 2006 les études nécessaires pour la préparer. Aussi s'étonne-t-il qu'aucun crédit d'études n'ait été sanctuarisé : il est pourtant normal que les études précèdent les travaux ! Il souligne que le problème est identique sur les Capucins : le montage de l'opération exigera encore des études importantes au lendemain de l'étude de définition. La CUB peut difficilement en assumer seule la charge.

M. de Senneville prend note du problème posé par le financement de ces études, qui devra être présenté au prochain comité de suivi.

M. Pincemin précise que, lors de la CRPE du 18 janvier dernier, la totalité des crédits du FEDER et du FRED disponibles dans le cadre du contrat de plan a été sanctuarisée, ce qui ne laisse plus de possibilité. Les reliquats éventuels dégagés sur les programmes de l'axe 3 seront en priorité réaffectés aux opérations de réhabilitation d'emprises militaires.

III – Calendrier de la phase finale de l'étude de définition sur les Capucins

M. Morvan présente l'avancement de l'étude de définition. Les trois équipes rendront leurs conclusions le 10 mars 2005. La commission d'appel d'offres spécifique se réunira le 22 mars pour en prendre connaissance. La CUB mènera en avril et mai des réunions de

concertation et de communication à destination des habitants. La commission d'appel d'offres se réunira à nouveau en juin pour choisir le ou les lauréats. Le dossier final sera présenté lors du conseil de communauté prévu le 24 juin.

En parallèle, différents groupes de travail continueront leurs études : image et son, parcours et centre d'interprétation, grands équipements publics et culturels, économie et commerce...

IV – Le Port du Château

M. le Sous-Préfet rappelle que la réunion du 18 janvier à la préfecture de région a pris en considération le projet du port du Château et "sanctuarisé" 5M€ de FEDER et 4,5M€ de FRED pour participer à son financement. M. Cuillandre et M. Labbey précisent qu'à l'exception du FEDER les participations demandées aux différents financeurs ne seront pas modifiées par rapport au plan de financement initialement envisagé : cela permettra de réunir 18,943M€.

M. Morvan présente le nouveau projet de port élaboré par la CUB. Le coût du projet initial était de 23M€; le nouveau projet a été élaboré sur la base d'un coût d'objectif de 19M€ pour tenir compte des possibilités de financement. Il contribue à la fois à l'ouverture de l'espace Penfeld et à la politique de réaménagement du front de mer depuis le Moulin Blanc.

Contraintes et objectifs étant ainsi rappelés, le nouveau programme est présenté. Il tient compte de la principale modification apportée au projet : l'implantation plus au nord de la digue sud, qui réduit la surface du plan d'eau protégé et limite son accès à des unités inférieures à 40 mètres. L'espace conservé par la Marine nationale (1,6 ha au lieu de 1,7) permet d'accueillir 150 bateaux, l'espace "plaisance" (4,8 ha au lieu de 5,9) permet d'accueillir 487 bateaux et l'espace "escale et animation" conserve à peu de choses près les mêmes dimensions (2,3 ha au lieu de 2,4).

La grille d'accueil des navires augmente les capacités d'accueil du port grâce à une taille moyenne inférieure à la grille initiale, mais supérieure à celle du Moulin Blanc. L'espace plaisance pourra accueillir également l'escale de grandes unités.

Les très grands navires (plus de 40m) ne pourront avoir accès au nouveau port. Ils ont jusqu'à présent été accueillis soit au port militaire, soit au port de commerce : cette option est conservée. Sa mise en œuvre pourra être l'occasion de remettre à jour le schéma de référence du port de commerce avec l'Etat, les collectivités locales et la CCI.

La nouvelle digue de protection sud est entièrement sur pieux, alors que celle du projet précédent conservait trois pontons sur chaînes et corps-morts : cette solution est plus satisfaisante. L'appel d'offre sera lancé sur les différents types de digues (digue à caissons ou pontons flottants) permettant de respecter les contraintes d'agitation résiduelle du plan d'eau fixées par le programme.

Les décisions de financement devront être confirmées par les différents partenaires, qui seront saisis par le président de la CUB dès que le conseil de communauté du 28 janvier aura délibéré. Le planning général de l'opération reste inchangé :

Etudes et procédures	2004/2005
Aménagement du plan d'eau	2005/2007
Aménagement du terre-plein de l'amirauté	2008/2010
Aménagements urbains (ZAC du port de commerce)	2008/2010

Le principe général reste d'implanter au port du Château le minimum d'équipements techniques pour une maintenance légère.

M. Morvan regrette que la démarche partenariale qui avait présidé à l'élaboration du premier avant-projet n'ait pu être poursuivie pour ce nouveau projet, mais les délais fixés pour l'élaborer ne l'ont pas permis. Il souhaite qu'elle puisse reprendre maintenant.

M. La Prairie, chef du service maritime de la DDE, n'a pu prendre connaissance que très récemment du nouveau projet. Il comprend que les contraintes financières aient pesé sur sa conception. Néanmoins, il regrette que la nouvelle position de la digue sud n'optimise pas le plan masse, car la surface du plan d'eau protégée a été notablement réduite. Une consultation suffisamment souple permettra sans doute de tirer parti d'éventuelles opportunités si le projet n'est pas figé. M. La Prairie rappelle que le premier bassin du port de commerce est déjà densément occupé. La remise à jour du schéma de référence portuaire est légitime, elle devra optimiser l'allocation de l'espace dans les trois premiers bassins, voire au-delà.

M. Gourtay, directeur général de la chambre de commerce et d'industrie, est réservé sur l'utilisation par l'escale des bassins du port de commerce qui accueillent déjà de nombreux services indispensables au bon fonctionnement du port (pilotes, remorqueurs) ainsi que les navires passagers, les pêcheurs etc. L'implantation dans cet espace de la fonction « escale » nécessite a minima de modifier le schéma de référence du port, en partenariat avec la CCI, les collectivités locales et l'Etat.

M. Morvan précise que le principe d'insertion urbaine du port du Château et la réduction du projet conduiront à poser le problème de l'accueil des très grandes unités, mais que l'intention de la CUB n'est pas d'annexer le port de commerce !

*

Après la présentation du nouveau projet de port, la suite de la réunion est consacrée à la relance des procédures un instant suspendues, car, maintenant que la possibilité de financer le projet est confirmée, il convient de reprendre sans tarder les démarches interrompues, afin d'être en mesure de respecter le calendrier de travaux qui vient d'être rappelé.

M. La Prairie est donc invité à présenter le déroulement des procédures tel qu'il peut être envisagé aujourd'hui. Les procédures domaniales sont pratiquement achevées : le procès verbal de transfert du plan d'eau et des terrains du ministère de la Défense au ministère de l'Équipement est prêt depuis septembre, mais sa signature a été suspendue dans l'attente des décisions de financement. Une fois que la gestion du plan d'eau et des terrains aura été transférée, la DDE pourra procéder à la nouvelle délimitation du port d'intérêt national de Brest. Ainsi la direction des ports sera compétente pour lancer la procédure formelle « code des ports ». "En temps masqué", le projet de concession lui a été transmis : elle dispose de deux mois pour le valider. De même, une date a été retenue en juin pour le passage en grande commission nautique. Le schéma PERT des procédures sera remis à jour en conséquence.

Concernant la réunion des financements, M. Labbey précise que le conseil général et le conseil régional doivent bientôt faire délibérer leurs commissions permanentes. Les décisions officielles pourraient être obtenues sous deux mois.

M. de Senneville souhaite que les Travaux maritimes et la DDE n'attendent pas toutes les décisions d'attribution de subvention pour signer le procès verbal de transfert de gestion. Dès lors que le nouveau plan de financement peut être considéré comme fiable – ce qui semble être le cas depuis la "sanctuarisation" les crédits du FEDER et du FRED – le motif qui avait conduit à suspendre la signature disparaît : il faudrait donc que cette signature puisse intervenir à bref délai pour permettre le déroulement de toutes les procédures qui sont subordonnées au transfert de gestion.

M. Ollivier partage ce point de vue, d'autant plus que le projet d'acte de transfert prévoit une clause de retour en cas de non réalisation du projet. Le tracé définitif de la partie du plan d'eau rétrocédée à l'Équipement pourra être ajusté ultérieurement.

M. de Senneville suggère que la mise au point du projet de port tel qu'il vient d'être présenté soit réalisée par le groupe de travail réunissant la CUB, la DTM et la DDE, de telle manière que la concertation puisse jouer à nouveau.

M. Cuillandre rappelle enfin que les trois dossiers Penfeld relèvent de calendriers différents. Le Port du Château est le plus avancé, c'est le seul projet brestois qui permette d'éviter le dégagement d'office de crédits du FEDER. Le nouveau projet a été replacé dans le contexte plus large du port de commerce, dont on ne peut le séparer. Il prend en compte une sécurisation plus importante du plan d'eau du fait de la mise en oeuvre de tous les pontons flottants sur pieux. L'avancement de ce dossier est très satisfaisant.

V – Elaboration d'un document présentant le schéma d'évolution de la Penfeld issu des travaux de la mission

M. de Senneville conclut la réunion en rappelant que sa mission personnelle, commencée en mars 2002, s'achève. Dans le cadre des décisions prises lors de la réunion interministérielle du 5 mars 2002, il avait été chargé d'animer la phase de démarrage de la mission d'études Penfeld, consistant à passer des échanges de vues au stade opérationnel. La lettre de mission que lui ont adressée le délégué interministériel aux Restructurations de Défense et le délégué à l'Aménagement du Territoire lui assignait deux objectifs : le lancement d'une première opération et l'élaboration d'un schéma d'évolution de la Penfeld faisant l'objet d'un consensus entre l'Etat et la CUB. Aujourd'hui ces deux objectifs sont en passe d'être atteints. Le travail opérationnel va se poursuivre, Mme Souquière continuera à veiller à son bon déroulement.

Au moment d'achever sa tâche, il lui semble de bonne méthode d'élaborer un document qui puisse servir de référence dans la poursuite du travail de la mission Penfeld. Il propose donc de préparer un rapport final présentant les grandes lignes de ce schéma d'évolution et précisant, pour chacun des trois sites appelés à évoluer, ce qui est acquis, ce qui reste à voir et le mode opératoire pour la poursuite des projets. Si ses deux co-présidents en étaient d'accord, le comité de suivi pourrait se réunir en mars pour la présentation de ce

rapport. Ce serait l'occasion d'évoquer quelques problèmes qui doivent encore être réglés et de préciser le plan de travail pour la suite.

M. Cuillandre souhaite conclure en remerciant M. de Senneville du travail accompli, qui a permis d'avancer rapidement dans l'évolution de l'espace Penfeld.

Liste des participants

M. Roland MEYER, sous-préfet de Brest

M. François CUILLANDRE, président de la communauté urbaine et maire de Brest

M. Gérard de SENNEVILLE, inspecteur général de l'Équipement, animateur de la mission d'études Penfeld

*

Marine nationale

Contre-Amiral STRAUB, adjoint territorial au commandant de la Région maritime Atlantique

Capitaine de vaisseau BRU, chargé de mission auprès de l'adjoint territorial

Commissaire en chef ARTRU, chef de la division Infrastructures

M. Alain OLLIVIER, directeur des Travaux maritimes de l'Atlantique

M. Eric VASSOR, Travaux maritimes de l'Atlantique

M. Yves GUIRRIEC, Travaux maritimes de l'Atlantique

Sous-Préfecture de Brest

M. Guy TOSSER, secrétaire général

Délégation interministérielle aux Restructurations de Défense

M. Paul-André PINCEMIN, délégué régional

Mme Anne SOUQUIERE, déléguée de site

DCN

M. Yves DUBREUIL-CHAMBARDEL, directeur de DCN Brest

M. Christian CLEMENT, DCN Brest

Direction départementale de l'Équipement du Finistère

M. Xavier LA PRAIRIE, chef du service maritime
M. Bernard BIZIEN, architecte

Service départemental de l'Architecture et du Patrimoine du Finistère

M. Vincent JOUVE, architecte des Bâtiments de France

*

Communauté urbaine de Brest

Mme Annick CLEAC'H, première vice-présidente
M. Alain MASSON, vice-président, premier adjoint au maire de Brest
M. Marc LABBEY, vice-président

M. Bernard DEBRY, directeur général des services
M. Michel MORVAN, directeur du pôle développement
M. Jacques GROSSI, chargé de mission
M. François KERAVAL, pôle développement
Mme Josiane MASSE, pôle développement
M. STOUFF, pôle urbanisme et déplacements

Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Brest (ADEUPa)

M. Guy LAMANDE, directeur
Mme Anne-Marie ARGOUARCH, chargée d'études

Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest

M. Michel GOURTAY, directeur général

SEMAEB

M. Patrick PRIGENT, directeur

*

**COMPTE RENDU DE LA REUNION
DU COMITE DE SUIVI
DU 24 MARS 2005**

Le vice-amiral d'escadre Mérer, commandant la région maritime Atlantique, accueille les participants et rappelle le contexte dans lequel s'inscrit la mission d'étude Penfeld du point de vue de la Marine. Celle-ci doit adapter le port militaire au nouveau format de la flotte 2015 : des bâtiments de plus gros tonnage avec un équipage plus restreint et nécessitant plus d'équipements en bord de quai. La rationalisation des espaces dans le cadre du schéma directeur de la base navale est conduite en cohérence avec le schéma industriel de DCN ainsi qu'avec les besoins des autres acteurs éventuels (nouveaux industriels de la réparation navale). La démarche d'ouverture de la Marine a permis de mener ses propres projets de modernisation en harmonie avec les projets de la collectivité, notamment au sein de la mission d'étude Penfeld. Après trois ans de travaux, cette mission est parvenue à des résultats tangibles. Il convient pour l'avenir de conserver cette culture de la concertation et du travail en commun dans le respect des objectifs et des contraintes de chacun.

M. Friederici, préfet du Finistère, souligne l'importance du travail en commun effectué pour parvenir à une vision partagée de l'avenir de l'espace Penfeld et remercie l'ensemble des acteurs qui y ont contribué, tout particulièrement M. Aubert pour son appui constant. Le président de la communauté urbaine de Brest a informé le préfet de son souhait de poursuivre les travaux de la mission d'étude Penfeld au-delà de la phase de démarrage, dont l'animation a été confiée M. de Senneville et qui s'achève aujourd'hui. C'est également la volonté du préfet du Finistère de maintenir cette instance et la préfète de Région en a été informée. Brest est en effet un pôle fort du développement régional, identifié comme deuxième métropole régionale dans le plan d'action stratégique de l'Etat en région. Enfin, le préfet fait état d'une lettre que vient de lui adresser le délégué à l'Aménagement du Territoire pour s'excuser de ne pouvoir être représenté à cette réunion du comité de suivi, mais l'assurer que la DATAR continuera à s'intéresser à la poursuite du travail de la mission Penfeld.

M. Cuillandre, président de la communauté urbaine de Brest, rappelle que les destins du port militaire et de la ville ont toujours été liés. Les travaux de la mission Penfeld ont permis de définir une vision partagée de l'avenir de ces espaces. M. Cuillandre remercie M. de Senneville, ainsi que M. Aubert, pour le travail accompli.

M. Aubert, délégué interministériel aux Restructurations de Défense, qui a eu le privilège de suivre tout le déroulement de cette opération, mesure les étapes franchies et remercie M. de Senneville pour la qualité de son intervention au sein de la mission. La Marine a joué un rôle essentiel dans ce processus par son esprit d'ouverture. Dans un climat de confiance réciproque, la CUB a progressivement intégré l'évolution de ces espaces et c'est

naturellement qu'elle pourra prendre progressivement le pilotage opérationnel de cette opération majeure. Pour l'avenir, après la fin de la tâche personnelle de M. de Senneville, liée à la phase de démarrage, il faut prolonger la mission d'étude Penfeld: le ministère de la Défense soutient cette continuité. Il est en effet nécessaire de poursuivre les travaux de clarification pour les trois prochaines années au moins. A cette fin, Mme Anne Souquière restera à la disposition du préfet du Finistère et du préfet Maritime.

Au moment de présenter le bilan de la phase de démarrage de la mission d'étude Penfeld, M. de Senneville, chargé d'animer celle-ci, en rappelle l'origine. La réunion interministérielle du 5 mars 2002 a décidé la création de la mission d'étude Penfeld, et l'a placée sous l'autorité du préfet du Finistère et du Président de la communauté urbaine, qui président conjointement son comité de suivi. L'appellation « mission » recouvre aucune structure nouvelle, mais un processus de travail en commun rassemblant les ministères et les collectivités qui doivent y contribuer. Le rôle de M. de Senneville est d'animer la phase de démarrage de la mission. Le Délégué interministériel aux restructurations de Défense a également mis en place l'un de ses agents – Mme Souquière - comme soutien local des travaux de la mission.

La durée de cette phase de démarrage, initialement fixée un an, a été prolongée jusqu'à la fin de l'année 2004 par le délégué interministériel aux Restructurations de Défense et le délégué à l'Aménagement du Territoire, mais ses objectifs sont restés inchangés. Ils sont au nombre de deux : créer un consensus sur un schéma d'évolution du site de la Penfeld et proposer les décisions nécessaires à l'engagement d'une première opération avant la fin du contrat de plan.

Dès le début de la mission, les principaux partenaires sont tombés d'accord pour étudier ensemble l'évolution de trois secteurs. Les problèmes rencontrés n'étant pas les mêmes, trois programmes d'études distincts ont été mis en route successivement :

- en ce qui concerne *le port du Château*, l'idée de programme proposée d'emblée par la CUB – un port d'escale pour la navigation de plaisance – a été tout de suite adoptée, car compatible avec la poursuite des activités de la Marine sur le site : sur cette base il a été possible d'engager des études détaillées qui permettent aujourd'hui au projet d'entrer dans sa phase de réalisation; le premier objectif fixé se trouve donc atteint;
- la DCN ayant annoncé son intention de quitter les ateliers du *plateau des Capucins* à la fin de l'année 2004, la CUB s'est déclarée favorable à la reprise du site en vue d'y réaliser une opération d'urbanisme, mais personne n'avait alors la moindre idée du programme à y réaliser et du parti d'urbanisme à adopter, d'où le lancement d'une étude de définition qui vient de s'achever. Elle devrait permettre à la CUB de choisir un programme et un parti d'urbanisme, puis de s'engager dans la phase de montage de l'opération, qui devrait prendre au moins une année;
- enfin, l'idée de transformer *le fond de la Penfeld*, en amont du pont de l'Harteloire, en une zone mixte, ouverte au public, dans laquelle coexisteraient activités civiles et militaire, a été retenue; la Marine a proposé, à titre de document de travail, un plan possible de partage, mais en précisant que l'ouverture de ce site au public n'est pas envisageable tant qu'y subsistera l'activité "tôlerie" de DCN : l'avenir du site est donc suspendue au schéma industriel qui sera adopté, fin 2006 ou début 2007, pour la construction du second porte-avion.

Ce travail effectué en commun pendant près de trois ans permet d'aboutir à une vision commune d'un schéma l'évolution de la Penfeld parfaitement assumé par chaque partenaire, car il se trouve intégré à ses propres prévisions : il coïncide avec le schéma directeur de la base navale établi par la Marine nationale, avec le plan industriel de DCN-Brest, avec une nouvelle délimitation du port d'intérêt national et avec la politique d'urbanisme et d'organisation des déplacements que met au point la CUB.

Les deux objectifs de la phase de démarrage étant ainsi atteints, celle-ci s'achève et avec elle la tâche d'animation dévolue à M. de Senneville. Mais il lui semble de bonne méthode d'élaborer un rapport qui puisse servir de document référence pour la suite. Il présentera le schéma d'évolution de la Penfeld, qui fait aujourd'hui l'objet d'un consensus, et rappellera, pour chacun des sites appelés à évoluer, ce qui est acquis, ce qui reste à traiter et le mode opératoire pour la suite.

Un projet de rapport est alors distribué aux participants à titre de document de travail. La réunion du comité de suivi est l'occasion, à la fois, de vérifier l'accord de tous sur le contenu de ce document et d'évoquer l'organisation du travail pour la poursuite de la démarche.

M. le Préfet propose d'ouvrir la discussion à la suite de la présentation de chacune des parties du projet de rapport.

I – Schéma général d'évolution de la Penfeld

Une carte projetée schématise cette vision commune de l'avenir de la Penfeld. Les zones appelées à évoluer y figurent en bleu. Elles sont au nombre de trois : le port du Château, le plateau des Capucins et le fond de Penfeld. L'évolution de chacun de ces espaces sera détaillée dans les prochaines planches.

Les zones destinées à rester durablement dans le domaine militaire sont en rouge. L'île Factice qui n'a pas fait l'objet d'études jusqu'à présent, mais dont l'évolution n'est pas exclue à moyen terme, apparaît en vert. Enfin, les espaces militaires cédés à la CUB avant le début des travaux de la mission apparaissent en bleu sombre.

M. de Senneville souligne que cette carte aurait pu être présentée dès la mise en place de la mission et propose d'adopter dans son rapport une présentation légèrement différente, plus évocatrice, car tenant mieux compte du travail effectué. Y apparaîtraient en rouge, y compris dans les zones appelées à évoluer, tous les espaces destinés à rester durablement à l'intérieur de l'enceinte de la base navale, c'est à dire qu'on teinterait de cette couleur la partie du plan d'eau qui restera militaire dans le port du Château et, dans le fond de la Penfeld, la presqu'île du Salou et le plan d'eau. Le reste des zones appelées à évoluer demeurerait en bleu, même si, comme le montreront les planches suivantes, la Marine y conservera des espaces. Ainsi présentée la carte apporterait une distinction intéressante sur le plan de l'urbanisme : en rouge, les espaces militaires destinés à rester durablement à l'intérieur de l'enceinte de l'arsenal, en bleu les zones destinées à évoluer pour être ouvertes au public, même si des immeubles militaires y subsisteront.

M. Cuillandre demande s'il ne faudrait pas apporter des nuances, car la presqu'île du Salou (en rouge) restera durablement propriété de la Marine, mais une utilisation partielle des

bassins pour des usages civils est possible, alors qu'au fond de Penfeld, dans la zone mixte de couleur bleue, l'atelier des bâtiments en fer restera propriété non partagée de la Marine.

M. Dubreuil-Chambardel souligne qu'effectivement, la DCN souhaite conserver « en rouge » l'atelier des bâtiments en fer pour maintenir l'activité de construction neuve qui a lieu au fond de Penfeld, mais cette volonté est suspendue aux décisions d'organisation industrielle pour les nouveaux bâtiments (porte-avions principalement).

Pour répondre à ces observations, M. de Senneville rappelle que la première carte n'est qu'une vision d'ensemble et que les détails propres à chaque zone seront explicités dans le texte du rapport et dans les plans détaillés présentés pour chacune d'entre elles.

II – Le Port du château

M. de Senneville évoque rapidement le montage de l'opération d'aménagement du port du Château, car tous les accords sont acquis sur chacun des points. Elle doit permettre d'y créer un port d'escale pour la navigation de plaisance, tout en conservant ses fonctions militaires actuelles.

Les conditions posées par la Marine pour le partage du terre-plein et du plan d'eau (poursuite des activités du club nautique de la Marine, accès à la petite darse de la direction du port militaire, compatibilité avec l'héliport voisin) ont été prises en compte. Le projet initial a été réduit, mais les trois espaces (Marine, plaisance et escale) ont été maintenus; ils permettront d'atteindre les objectifs poursuivis.

Les démarches qui conduiront à la réalisation seront successivement le transfert du plan d'eau et des terrains du domaine militaire au domaine public maritime, puis l'intégration de ces emprises dans le port d'intérêt national, enfin l'attribution de la concession à la CUB, qui assurera la réalisation des travaux de protection et d'aménagement intérieur à l'exception des pannes et "catways" du club nautique de la Marine.

Pour permettre la réalisation de l'opération, la Marine restituera au ministère de l'Équipement une partie du plan d'eau dont la gestion lui avait été remise en 1951 (elle conservera notamment la fraction du plan d'eau au droit de la petite darse, où son club nautique poursuivra son activité), et lui transfèrera la gestion de deux terrains situés sur la rive nord du plan d'eau : le terrain supportant les installations du club nautique de la Marine et celui supportant les garages du Service Auto Engins de la Marine. Bien que la libération de ce dernier implique un déménagement de ses installations à la porte de la Brasserie, entièrement pris en charge par la Marine, celle-ci a accepté que les transferts de gestion des deux terrains soient réalisés à titre gracieux.

Le terrain du Service Auto sera transféré ultérieurement, lors de son déplacement vers la porte de la Brasserie, mais le transfert de la gestion du plan d'eau et celui du terrain du club nautique peuvent avoir lieu immédiatement : M. Ollivier, directeur des Travaux maritimes de l'Atlantique, signe les deux procès verbaux de transfert en séance. M. de Senneville souligne que ces deux signatures constituent le premier acte opérationnel prévu dans le processus. Elles marquent l'entrée dans la phase de réalisation.

Le montant du projet s'élève à 18 943 000 euros. Le conseil de la CUB l'a approuvé, le 28 janvier dernier, et autorisé son président à accomplir tous les actes nécessaires à sa réalisation. Le projet de rapport énumère toutes les décisions de programmation qui permettent aujourd'hui à la CUB d'être assurée de réunir tous les financements prévus, en provenance du FEDER, du FRED, du FNADT, du conseil régional de Bretagne et du conseil général du Finistère.

Désormais, c'est le service maritime de la direction départementale de l'Équipement qui jouera le rôle majeur dans la conduite des procédures, prévues par le Code des Ports et le Code de l'Environnement, qui permettront au préfet du Finistère d'attribuer la concession à la CUB et d'autoriser les travaux.

L'amiral Méreer tient à souligner que cette opération coûte 2 à 3 M€ au budget de la Défense pour la sécurisation de l'héliport et le déplacement du garage, alors que le maintien en l'état actuel du port ne lui aurait coûté que 1 à 1,5M€

M. Cuillandre estime que tous peuvent se féliciter de cette opération qui apportera beaucoup à Brest, aussi bien pour la vie de l'agglomération que pour la Marine. Il souligne que l'objectif majeur est désormais de tenir les délais.

M. le Préfet rappelle que le respect des délais est effectivement essentiel pour les opérations bénéficiant de fonds européens et qu'il n'y a donc plus de temps à perdre.

III – Le plateau des Capucins

La DCN ayant quitté les ateliers des Capucins à la fin 2004 et le ministère de la Défense n'ayant plus l'usage de ces bâtiments, ils peuvent être cédés à la CUB qui a l'intention d'y réaliser une opération d'urbanisme et a engagé des études à cette fin.

M. de Senneville commente la carte du périmètre d'étude défini dans le cadre de la mission Penfeld, qui est présentée aux participants. Il comprend d'abord un "périmètre opérationnel" où figurent en bleu le plateau des Capucins et le terrain de la Madeleine, dont le principe de la cession à la CUB est acquis. Le plateau de Quéliverzan est actuellement occupé par le centre de formation de la DGA et le centre informatique du Service de Soutien de la Flotte (SSF), qui peuvent, l'un et l'autre, fonctionner dans un environnement civil, ce qui rend possible la suppression de l'enceinte de l'arsenal à cet endroit et le passage de voies de dessertes; en revanche, le déménagement de ces deux équipements, s'il n'est pas exclu, n'est pas encore d'actualité : on a donc fait figurer cette zone en vert sur la carte pour indiquer que sa cession n'est qu' "envisageable".). Il convient enfin de rajouter aux espaces dont la cession à CUB est envisageable la route qui descend vers la porte de l'Arrière Garde, car, si sa cession n'était pas envisagée au départ, elle l'est devenue à la suite du travail sur le fond de la Penfeld.

Au périmètre opérationnel s'ajoute un périmètre de réflexion. Il comprend des espaces qui ne changeront pas de statut, mais qu'il est intéressant de prendre en compte dans les études d'urbanisme : des franges du quartier de la Recouvrance et de la cité Montgolfier, ainsi que le terrain des casernes, qui restera militaire.

L'amiral Mérer indique que, contrairement à ce qui est indiqué sur la carte présentée, la Marine souhaite conserver le terrain de la Madeleine. Il peut être utile à la mise en valeur et à la sécurité du bâtiment aux Lions, destiné à rester durablement dans le domaine militaire. La discussion montrant qu'une cession partielle pourrait néanmoins être envisagée si les projets respectifs se révélaient conciliables, il est alors convenu de faire figurer ce terrain en vert sur la carte.

L'amiral Straub précise que la Marine souhaite conserver le bâtiment du SSF sur le plateau de Quéliverzan, car elle n'envisage pas le déménagement du centre informatique.

M. Cuillandre s'étonne que la cession à la CUB du plateau de Quéliverzan soit seulement "envisageable", car les projets urbains présentés par les équipes d'architectes-urbanistes l'intègrent dans une réflexion globale sur l'ensemble du périmètre d'étude qu'il n'est pas possible de découper. Un site de remplacement pourrait sans doute être trouvé pour le service informatique du SSF, afin de ne pas rendre impossible tout projet urbain sur cet espace.

M. le préfet du Finistère rappelle que plan présenté représente l'état actuel des positions. Cela ne les empêchera pas de pouvoir évoluer par la suite.

Poursuivant la présentation de son projet de rapport, M. de Senneville expose les questions qui resteront à examiner après la phase de démarrage de la mission Penfeld. Comme l'a montré la discussion, l'usage du plateau de Quéliverzan est la première d'entre elles : le passage des voies de dessertes à travers le plateau est acquis, mais non le déplacement des équipements. Si la CUB souhaite utiliser le plateau, de nouvelles négociations devront donc s'ouvrir le moment venu.

Concernant les conditions de cession des terrains, la collectivité a toujours souhaité la gratuité ou un prix symbolique. Il lui a toujours été répondu que la détermination du prix des terrains ne pourrait être abordée qu'au vu du programme de l'opération, et de l'évaluation des dépenses et des recettes. En ce qui concerne une éventuelle cession du plateau de Quéliverzan, il conviendrait également de tenir compte du coût de l'installation du centre de formation et du centre informatique à d'autres endroits.

Enfin le financement des études complémentaires que la CUB devra entreprendre pour aboutir au montage de l'opération reste pour le moment un problème non résolu, alors que, dans le cadre de phase de démarrage de la mission Penfeld, la CUB n'avait eu à supporter qu'un peu plus de 20% de la totalité des études entreprises.

Pour la poursuite de la préparation de l'opération des Capucins, la Mission de réalisation des Actifs immobiliers (MRAI) du ministère de la Défense sera le principal interlocuteur de la CUB. Elle pourra servir d'intermédiaire avec d'autres éléments du ministère de la Défense. C'est dans ce cadre que les questions évoquées à l'instant pourront être posées et des négociations entreprises.

S'agissant d'une opération de restructuration d'emprise militaire, M. Morvan, directeur du pôle développement de la CUB, souligne que la collectivité souhaite la financer dans la continuité du contrat de plan Etat-Région, avec le soutien de l'Etat. Par ailleurs, le projet de ville pour les Capucins ne peut pas s'inscrire dans un parcellaire restreint mais doit

englober l'ensemble du périmètre intégrant les deux plateaux, sans léser la Marine. Il faut trouver une solution en commun pour le centre de formation de la DGA et le bâtiment du SSF.

M. Schneider, représentant de la MRAI, considère le plateau des Capucins comme un bien inutile à la Défense. Par conséquent son déclassement et sa vente à la collectivité sont déjà possibles. Les terrains « verts » accueillent le centre de formation de la DGA et le centre informatique du SSF : ils sont utiles à la Défense et relèvent d'une autre logique : il convient de trouver une solution de remplacement pour ces activités. M. Schneider tient à préciser que les prix ne sont pas déterminés par la MRAI mais par les services fiscaux.

M. Cuillandre souhaite ne pas dissocier les deux plateaux, car le projet d'urbanisme en cours de mise au point est global. De plus, la réutilisation des ateliers des Capucins représentera un coût important pour la collectivité (réhabilitation des nefs, nombreux programmes publics), tandis que le plateau de Quéilverzan permettrait de réaliser des recettes importantes par la commercialisation des charges foncières : c'est là, en effet, que seraient situés la plupart des bureaux et des habitations. Ainsi, sur le plan financier, un plateau équilibrerait l'autre : le projet ne peut être envisagé que dans sa globalité.

L'amiral Mérer souhaite simplement rappeler que le centre informatique du SSF fonctionne correctement dans son bâtiment actuel et que la Marine n'a aucune raison de vouloir le déplacer. S'il devait l'être pour libérer le terrain, l'intégralité du coût du déménagement et du nouvel immeuble devrait être supportée en dehors du budget du ministère de la Défense.

IV – Le fond de Penfeld

L'hypothèse de travail adoptée dès le départ est la transformation du fond de la Penfeld, au nord du pont de l'Harteloire, en une zone mixte, ouverte au public, où coexisteraient des activités civiles et militaires.

A l'issue d'un important travail de réflexion interne effectué au cours du premier semestre 2004, la Marine nationale, dans un document de travail transmis le 25 juin 2004, a proposé un plan de partage possible permettant d'imaginer l'avenir du fond de Penfeld. Ce document est accompagné de plusieurs réserves, la principale étant que l'ouverture de cette zone au public n'est pas envisageable tant que l'activité « tôlerie » de DCN se poursuivra sur le site, or la décision de la poursuivre ou de l'interrompre ne sera connue que vers la fin 2006 ou le début 2007. Il est clair, d'autre part, que la Marine n'étant pas demanderesse de ce partage, les investissements nécessaires au déplacement de l'enceinte de la base navale ne seront pas financés par le ministère de la Défense.

L'ouverture au public de la route qui monte de la porte de l'Arrière Garde au plateau des Capucins sera d'un grand intérêt lorsque la première tranche de l'opération d'aménagement sera achevée, mais il ne faut pas l'effectuer avant.

La CUB a réalisé des études détaillées sur le coût d'ouverture au public de la route du fond de la Penfeld, mais n'a pris en compte que les aménagements de surface. L'adaptation des réseaux à un fonctionnement mixte de la zone n'a pas été étudiée : elle sera certainement

coûteuse. Or l'engagement de coûts importants pour séparer les réseaux ne se justifierait que si des transferts de terrains conséquents étaient envisagés.

A plus court terme, la Marine serait prête à accueillir, dans le cadre d'AOT, à l'intérieur de l'enceinte actuelle de la base navale, des entreprises privées désireuses de s'implanter sur le site. D'éventuels travaux liés à ces implantations pourraient être financés en utilisant les crédits que la commission régionale de programmation européenne a décidé de réserver pour l'ouverture du fond de la Penfeld. Mais, la Marine ne connaîtra les espaces qui pourraient être effectivement proposés qu'à la fin de 2005, lorsqu'elle aura précisément évalué les contraintes liées aux contrats qu'elle est en train de passer avec les entreprises auxquelles sera confié l'entretien de la flotte.

L'ouverture du fond de Penfeld dépend ainsi de trois échéances :

- fin 2005, le schéma d'organisation de la Marine suite au projet « Cap 2005 »,
- en 2006, la mise au point du phasage de l'aménagement du plateau des Capucins,
- fin 2006 ou début 2007, les décisions d'organisation industrielle de DCN, qui maintiendra ou non une activité tôlerie en fond de Penfeld,

Il paraîtrait judicieux que la Marine nationale et la CUB puissent profiter de ce délai de 18 mois à 2 ans pour étudier les problèmes qui n'ont pu l'être durant la phase de démarrage de la mission Penfeld et mettre au point ensemble un scénario réaliste d'ouverture.

V – La poursuite de la mission d'étude Penfeld

A l'issue de cet exposé il apparaît qu'une des opérations projetées est entrée dans sa phase de réalisation et que les études doivent se poursuivre sur les deux autres, sans qu'il soit encore possible d'en préciser l'échéancier.

Les bonnes relations de travail qui se sont nouées durant la phase de démarrage de la mission d'étude Penfeld devraient permettre la poursuite de la démarche dans de bonnes conditions, entre :

- la DDE, la CUB et la Marine pour le port du Château,
- la MRAI, la Marine et la CUB sur le plateau des Capucins,
- la Marine et la CUB sur le fond de Penfeld.

Le délégué interministériel aux Restructurations de Défense, assisté localement par Mme Souquière, continuera à veiller au bon déroulement des travaux, et la DATAR continuera à s'y intéresser.

Le comité de suivi, sous la présidence conjointe du préfet du Finistère et du président de la CUB, restera le lieu de coordination entre les différents partenaires.

Enfin, M. de Senneville soumet au comité une dernière réflexion. Les résultats tangibles de la phase de démarrage sont dus au fait qu'elle s'est inscrite dans le cadre d'une procédure contractuelle – le volet du contrat de plan Etat-Région destiné à accompagner la restructuration des industries liées à la Défense – qui a permis le financement des études, puis celui de l'opération d'aménagement du port du Château. Lorsque les autres opérations

parviendront à leur tour au stade où elles pourront être engagées, la recherche d'un cadre de financement approprié deviendra nécessaire.

M. Aubert soutient les conclusions que vient de présenter M. de Senneville quant à la poursuite du travail de la mission Penfeld. Il précise qu'il ne faut pas passer à côté des moyens encore disponibles pour le plateau des Capucins sur le contrat de plan Etat-Région ou le FEDER. Ce point devra être tranché pour la fin de l'année 2005. La Mission Penfeld doit poursuivre son action sous une forme adaptée pour préparer les phases opérationnelles successives de l'opération d'aménagement du plateau des Capucins, qui sera plus lourde que l'opération du port du Château. Dans l'esprit qui est celui de la mission, la CUB prendra naturellement en main la conception de ces projets, en association avec la Défense.

M. Cuillandre se félicite que la réflexion entreprise en commun ait permis de parvenir à un échelonnement plein de sagesse des différentes opérations qui permettront de faire évoluer le site de la Penfeld. L'aménagement du port du Château vient de toute évidence en premier et peut être engagé immédiatement. L'opération des Capucins, dont la définition est maintenant bien avancée, devrait lui succéder. Le fond de Penfeld, pour lequel tous les problèmes ne sont pas encore levés, viendra à son heure. Le comité de suivi étant co-présidé par l'Etat et la CUB, l'animation de la mission Penfeld, sous sa nouvelle forme, pourra être co-assurée par les mêmes acteurs, à savoir Mme Souquière pour l'Etat et M. Morvan pour la CUB.

M. le Préfet conclut la réunion en constatant que le projet de rapport présenté par M. de Senneville exprime bien l'avis des participants, puisque le nombre des corrections proposées en séance est très réduit. Le rapport sera ainsi précisé et servira de référence pour la suite de la démarche.

Afin de remercier M. de Senneville pour le travail accompli, M. le Préfet lui remet une médaille « mission Penfeld 2002-2005 » et M. Cuillandre la médaille de la Ville de Brest.

Liste des participants

M. Gonthier FRIEDERICI, préfet du Finistère
 M. François CUILLANDRE, président de la communauté urbaine de Brest
 co-présidents

*

M. Roland MEYER, sous-préfet de Brest
 M. Gérard de SENNEVILLE, inspecteur général de l'Equipement, animateur de la mission

*

Marine nationale

Vice-Amiral d'escadre MERER, préfet maritime et commandant de la région maritime Atlantique
 Contre-Amiral STRAUB, adjoint territorial au commandant de la région maritime Atlantique
 Capitaine de vaisseau BRU, chargé de mission
 Commissaire en chef ARTRU, chef de la division Infrastructures
 Mme Laure LE BARON, division Infrastructures
 Capitaine de vaisseau KERVAZO, commandant la base navale de Brest
 Ingénieur général OLLIVIER, directeur des Travaux maritimes de l'Atlantique
 M. VASSOR, chef de la division Etudes et Prospectives des Travaux maritimes de l'Atlantique

Délégation interministérielle aux Restructurations de Défense

M. Jean-Pierre AUBERT, délégué interministériel aux Restructurations de Défense
 M. Guy FLEURET, adjoint du délégué interministériel
 M. Paul-André PINCEMIN, délégué régional aux Restructurations de Défense
 Mme Anne SOUQUIERE, déléguée de site aux Restructurations de Défense

Mission pour la réalisation des Actifs immobiliers du ministère de la Défense

M. Michel SCHNEIDER, négociateur

DCN

M. Yves DUBREUIL-CHAMBARDEL, directeur de DCN Brest
 M. Christian CLEMENT, directeur de la prospective

Direction départementale de l'Équipement du Finistère

M. Jean-Michel VALENTIN, adjoint de la directrice
M. Bernard BIZIEN, architecte

Service départemental de l'Architecture et du Patrimoine du Finistère

M. KERGUILLEC

*

Département du Finistère

M. Yves MENESGUEN, conseiller général

Communauté urbaine de Brest

Mme Annick CLEAC'H, première vice-présidente
M. Alain MASSON, vice-président
M. Patrick GARDET, vice-président
M. Jacques MAIRE, vice-président
M. Yves PAGES, maire de Plouzané, vice-président
M. Henri PALLIER, maire de Guipavas, conseiller communautaire

M. Jacques GROSSI, chargé de mission
M. Michel MORVAN, directeur du pôle Développement
Mme Josiane MASSE, pôle Développement
M. Noël GRAVOT, pôle Développement
M. Grégory GUERIN, pôle Développement

Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest

M. GOURTAY, directeur général

Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Brest

M. Guy LAMANDE, directeur

SEMAEB

M. Patrick PRIGENT, directeur

TABLE

1 – Chronologie	p. 1
Chronologie de la mission d'étude Penfeld	p. 3
2 – Comptes rendus	p. 7
Visite – 13 et 14 mai 2002	p. 9
Réunion de travail – <i>Port du Château</i> - 24 juin 2002	p. 13
Comité de suivi – 11 octobre 2002	p. 17
Réunion de travail – <i>Les Capucins</i> – 14 janvier 2003	p. 25
Réunion de travail – <i>Les Capucins</i> – 10 avril 2003	p. 31
Réunion de travail – <i>Port du Château</i> – 5 juin 2003	p. 35
Comité de suivi – 1er juillet 2003	p. 39
Réunion sur les procédures administratives préalables à l'aménagement du <i>port du Château</i> – 14 octobre 2003 :	
- conclusions	p. 49
- compte rendu	p. 57
Comité de suivi – 3 novembre 2003	p. 63
Prolongation de la phase de démarrage de la mission Penfeld - Lettre du 5 novembre 2003	p. 75
Réunion de travail – <i>Fond de la Penfeld</i> – 28 janvier 2004	p. 77
Réunion de travail – <i>Fond de la Penfeld</i> – 23 juin 2004	p. 85
Rapport sur l'état d'avancement de la mission d'étude Penfeld - 25 octobre 2004	p. 95
Réunion de travail – <i>Fond de la Penfeld et port du Château</i> - 26 janvier 2005	p. 99
Comité de suivi – 24 mars 2005	p. 109
Table	p. 121

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DÉFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45