

Claire Guihéneuf,

Directrice générale, BMa - Brest Métropole aménagement

Avec le soutien de **François Cuillandre,**

Maire de Brest, Président de Brest Métropole



© Brest Métropole aménagement

**LES CAPUCINS : FAIRE RENÂÎTRE LA VIE,
L'ÉCONOMIE... ET LA POÉSIE DANS LA VILLE**

La métropole brestoise se rénove, se développe, valorise son passé pour rendre plus beau, plus humain et plus international son futur. BMa l'accompagne dans ses projets depuis des années autour d'une valeur phare, la qualité offerte aux usagers. Et aussi dans la très réussie réalisation d'un symbole né de l'histoire militaire et maritime de la ville : les Ateliers des Capucins. Cet espace économique, culturel, de loisirs, ouvert à tous auquel on accède... par les airs.

Brest Métropole aménagement (BMa) est une SEM (Société d'Économie Mixte) d'aménagement créée en 2006. Son histoire est toutefois bien plus ancienne puisqu'elle est issue de la Semaeb (aujourd'hui SemBreizh) que les évolutions ont conduit à la création de la SEM dont l'actionnaire majoritaire est Brest métropole. *« BMa est donc une jeune société anonyme d'économie mixte, mais elle a dans son histoire un patrimoine, une culture intimement liés à la ville de Brest et à ses grands équipements... »*

Sa vocation : être l'outil d'aménagement et de mise en œuvre des politiques urbaines de Brest métropole, et offrir aux autres collectivités et opérateurs publics un outil de production de leurs projets. Elle fonctionne essentiellement aujourd'hui sur le modèle de la concession, en extension urbaine et en renouvellement urbain, avec aussi quelques singularités. *« BMa a effectivement développé une capacité d'intervention en milieu maritime. Nous avons par exemple été mandataire pour la marina du Château, un port de plaisance en centre-ville, et assistant maître d'ouvrage pour le port de l'Aber Wrac'h. Nous avons également déplacé récemment une prise d'eau de mer pour Océanopolis, un projet aux contraintes très techniques et très environnementales. »*

En 2015, BMa fusionne avec la SEM du TCSP (Transport en commun en site propre) qui a livré la première ligne de tramway en 2012 puis le téléphérique en 2016. Deux opérations conduites sous une forme innovante via un groupement d'entreprises entre la SEM du TSCP (désormais BMa) et une entreprise privée, Egis Rail. *« La SEM gère les relations avec la collectivité, la gestion administrative et financière, et le pilotage de l'opération, Egis Rail*

apportait dans la corbeille ses compétences techniques. » Le groupement a développé la marque SemTram, BMa intègre donc cette compétence en transport public. La collectivité la mobilise sur le projet encore en réflexion de l'évolution du transport en site propre (nouveau tracé pour les futures lignes et définition du mode, tramway ou busway), et sur un projet d'ascenseur urbain entre le port et la rue de Siam.

En octobre 2017, la Ville de Brest et Brest métropole créent BMa SPL. Ces deux actionnaires ont pour objectif de donner du souffle à leur volonté de rénover thermiquement leurs bâtiments publics. Dans une ville très marquée par la reconstruction, le patrimoine public nécessite un vrai plan de rénovation, et l'angle d'attaque de la rénovation énergétique est vertueux pour le Plan Climat du Gouvernement, ainsi que pour les dépenses des collectivités, car la facture augmente... BMa SPL a d'ores et déjà engagé le travail avec la ville de Brest pour un lot d'écoles.

DES LOTISSEMENTS AUX GRANDS QUARTIERS DURABLES : UNE DÉMARCHE DE PROJET

BMa, comme tout aménageur de véritables « *morceaux de ville* », s'adapte constamment pour toujours anticiper le rythme de la ville, ses mutations et ses besoins.

« Il y a quelques années, nous étions résolument positionnés sur des opérations importantes sur le plan spatial, avec une vraie pensée d'ensemble. L'objectif de la collectivité était alors de sortir du modèle des lotissements, souvent élaborés sous forme de petits ensembles, assez fermés sur eux-mêmes et très homogènes, pas toujours bien desservis. Brest métropole a souhaité travailler de façon plus durable, en pensant de nouveaux grands quartiers d'extension, intégrant des formes diversifiées d'habitat et une prise en compte environnementale beaucoup plus importante. La SEM produit ainsi des opérations de grande ampleur, sur 15 à 20 ans, lourdes à porter sur le plan administratif et financier, mais qui garantissent une vision d'ensemble et une cohérence grâce à un projet porté à la fois par la

collectivité, l'aménageur et le maître d'œuvre. Ces grands quartiers durables offrent des équipements publics, y compris des "équipements verts" (parcs, aires de jeux), et l'ouverture à la production de tranches de logements au fur et à mesure des besoins. Les questions de l'eau, de la voirie, de l'énergie des bâtiments sont pensées avec un certain niveau d'exigence, pour l'aménagement des espaces publics comme pour les constructions privées. Cet effort porte ses fruits et répond à une grande partie de nos besoins. Pourtant, ce modèle de grands quartiers rencontre aujourd'hui des limites. La recevabilité par la population n'est pas forcément très bonne, et ce modèle ne peut plus être le seul... D'où la nécessité pour BMA d'évoluer. »

L'AVENIR : LE GRAND BRASSAGE URBAIN

D'autant plus que, depuis une vingtaine d'années, les collectivités mènent une importante réflexion sur la réutilisation de leur foncier urbain. Friches militaires, industrielles, mais aussi économiques, dont le recyclage est lancé avant la fin de l'activité. Cette question du renouvellement urbain rejoint deux préoccupations des élus : l'économie du foncier, qui réutilise des terrains déjà urbanisés plutôt que de poursuivre l'extension sur les emprises agricoles, et la revitalisation des centres villes en réintroduisant des fonctions urbaines pour les rendre plus fonctionnelles, plus attractives.

« La métropole brestoïse s'est engagée à produire la moitié de ses logements neufs dans son tissu urbain existant, ce qui suppose une veille constante et des actions multiples. BMA est déjà intervenue dans un objectif de renforcement de la centralité, soit sur de la mutation d'activité, soit sur des fonciers qui n'ont jamais été très bien exploités, avec un tissu relativement lâche, soit sur des friches diverses. Ces opérations sont complexes sur le plan technique et longues car elles s'accompagnent souvent de "jeux de chaises musicales". Il faut acquérir le foncier au moyen de négociations, le rendre propre à la nouvelle activité, parfois déconstruire puis reconstruire, parfois réaménager entre deux étapes. Par contre, s'ils ont été bien pensés, les résultats sont très positifs. Les équilibres économiques sont plus difficiles à

trouver et exigent un investissement des collectivités plus important qu'en extension urbaine. Vu du côté de l'intérêt public, il y a bien sûr beaucoup d'autres considérants. L'attractivité des centres villes en est un. Celle-ci est cruciale pour l'équilibre et la dynamique urbaine. Il nous faut des habitants de la centralité. Si vous améliorez l'image de la centralité, le tissu commercial et toutes les fonctions urbaines s'en trouveront redynamisés. La ville (quelle que soit sa taille) sera plus dynamique. L'attractivité est un cercle vertueux. Et dans l'équation toujours mouvante de la production de logements, qui exige des réponses diversifiées en typologie et en prix pour l'ensemble de la population, la rénovation urbaine ouvre des possibilités intéressantes. Notamment dans le rapport entre habitat et équipements publics. Sur le volet habitat donc, il y a une grande convergence des réflexions et une augmentation des projets. Cela s'avère plus plus compliqué pour le volet économique. Lorsque des zones économiques se retrouvent enserrées dans le tissu urbain ou que leur position ne correspond plus aux besoins des entreprises, il reste plus difficile de les faire muter. Il semble que personne n'ait vraiment trouvé la solution pour ces zones aux activités déclinantes ou abandonnées. Les bâtiments sont peu utilisables en l'état, la déconstruction est onéreuse, souvent il faut dépolluer... Et là, vous ne trouvez pas forcément l'équilibre économique pour le recyclage. Il y a donc encore de beaux sujets à explorer... À condition que les collectivités et les citoyens soient prêts à y mettre les moyens en comprenant les enjeux et en plaçant bien le curseur des bénéfiques. »

UNE ENVIE DE QUALITÉ ET DE COLLECTIF DE PLUS EN PLUS MARQUÉE

« Une réflexion s'est engagée sur la qualité des infrastructures et la qualité de vie, des valeurs toujours davantage prises en compte, y compris dans les parcs d'activités économiques. Et l'on sent un intérêt croissant des entreprises sur un certain nombre de sujets environnementaux. Entre autres, le traitement de l'eau et l'énergie... »

Deux questions sensibles à la pointe bretonne. Du fait d'un sous-sol

BREST MÉTROPOLE AMÉNAGEMENT

granitique, l'eau bien qu'abondante reste superficielle, donc sensible aux pollutions, et l'approvisionnement en énergie est une question récurrente du fait de l'éloignement des centrales de production. *« Nous avons expérimenté des bassins de retenue collectifs, à l'échelle de parcs d'activité. Ils supposent ensuite la mise en place d'associations d'entreprises pour gérer et entretenir ces équipements communs, ce qui est plutôt bien accueilli. Plus généralement, j'observe une aspiration au collectif, une attention plus importante des entreprises à la qualité de vie de leurs salariés et des citoyens à créer des lieux ou des événements festifs pour se rencontrer, partager. Il y a une recherche de convivialité... En tout cas, c'est ainsi que nous le recevons en tant qu'aménageur. Comme faisant partie d'une demande que nous n'avions pas ou peu autrefois. »*

C'est pourquoi BMA développe des rencontres dans ses quartiers d'habitat, invitant sur le site les futurs acquéreurs, les nouveaux installés et les voisins. Cette formule a toujours beaucoup de succès.

« Vous présentez à chacun ce que vous auriez dit en réunion publique. Les personnes, y compris celles qui ne sont pas contentes, peuvent vous parler directement, ce qui n'est pas toujours facile dans une salle. Nous essayons au maximum de multiplier les occasions de contacts, les relations directes. Le responsable d'opération est accessible, on peut l'appeler s'il y a un problème. C'est une demande forte, c'est aussi une réponse d'efficacité aux petits problèmes quotidiens. Que nous ne manquons pas de causer ! Nous réalisons des travaux, nous faisons du bruit, de la poussière, parfois il y a quelques anicroches, donc il faut réagir, constater, réparer, arranger. Et les gens ont besoin que cela se fasse vite, ils n'ont pas envie d'être confrontés à une administration. Nous allons vers une humanisation de nos métiers, qui se ressent aussi sur les programmes. Nous ne pouvons plus imposer une opération totalement finalisée et figée. Ça a été très frappant dans l'opération des Capucins. Il faut laisser de la place à une prise en main par des usagers et par la société. Pour des propositions. Or ces propositions ne peuvent s'exprimer que lorsque les individus, les groupes, ont accès à ce qu'on leur livre. »

LES CAPUCINS, UNE HISTOIRE BRESTOISE DE MER, DE COUVENT, DE DÉFENSE NATIONALE ET DE CULTURE

Brest s'est bâti sur un promontoire, magnifique point de vue sur la rade de Brest, et sur les deux rives du fleuve Penfeld qui lui permet de protéger ses bateaux. Sur ce fleuve, le port se déploie alors, port de construction navale, de commerce et militaire : navires du roi, bateaux marchands et bateaux de pêche animent toujours plus la ville. Au milieu du 19^e siècle, l'encombrement est tel que l'on construit 60 hectares gagnés sur la mer pour développer l'activité portuaire. La Deuxième Guerre mondiale, et la destruction puis la reconstruction de la ville qu'elle entraîne, marque un tournant dans l'organisation urbaine. C'est la consécration du mouvement de clôture de l'activité militaire sur les rives de Penfeld.

« L'histoire de Brest est intimement liée à son rapport à la mer et à l'activité de défense, puisque celle-ci est à l'origine de la création de la ville. Cette histoire, comme celle de tous les organismes vivants, n'a jamais cessé d'évoluer. C'est à la fois l'histoire de la défense nationale dans ses différentes composantes, dont certaines peu connues comme celles de la formation (l'École des mousses aujourd'hui à Brest comme l'École navale sur la presqu'île de Crozon) ou de la sécurité des navires, et l'histoire industrielle, de la construction et de la rénovation navale. La Marine nationale s'est affranchie au cours du temps de sa localisation initiale sur les rives de Penfeld pour se déployer sur de nombreux sites de la rade de Brest, l'un des plus connus étant l'Île Longue à Lanvéoc. »

La première pierre des Capucins est posée sur le plateau par Vauban en 1695. Celle d'un couvent et d'une église fondés par les frères capucins rattachés aux Franciscains, qui fournissent les aumôniers de la Marine. À peine un siècle plus tard, sous l'impulsion de la Révolution française, la Marine réquisitionne les bâtiments et les transforme en caserne pour apprentis canonnières. Entre 1841 et 1864, le couvent et l'église sont détruits, des bâtiments industriels sont édifiés pour des ateliers de fabrication, d'assemblage et de réparation des machines à vapeur, lignes d'arbres et moteurs de vaisseaux de guerre. Très

endommagés durant la Seconde Guerre mondiale, seuls les murs en pierre de taille résistent. Les ateliers sont réparés, livrés à l' Arsenal de Brest en 1953, fidèles à l'architecture du 19^e siècle. À partir des années 1980, l'activité évolue et en 2000, un CIAT (Comité Interministériel pour l'aménagement du territoire) décide de l'abandon de l'activité de construction navale sur le site. En 2002, une « mission Penfeld » réunit les grandes collectivités autour de l'État pour élaborer un projet partagé sur le devenir des espaces militaires en évolution. Le site sera vendu à Brest métropole en 2010.

« Le site des Capucins comprenait 16 hectares. Des bâtiments sans intérêt patrimonial qui ont été déconstruits et puis les Ateliers. C'est un très beau bâtiment de pierres, emblématique, dans une ville qui en compte peu puisque Brest a été fortement détruite. Il est le témoignage d'une période extrêmement importante – la ville entre dans l'ère moderne, dans l'ère de l'activité industrielle du fer et de la vapeur – et de la manière dont on construisait un bâtiment d'activités pour qu'il dure très longtemps... »

Brest métropole a alors pour objectif d'accélérer la revitalisation de la rive droite.

Longtemps quartier populaire animé par les marins, Recouvrance s'était étioilé. Touché par une paupérisation croissante, le commerce avait chuté. La collectivité décide alors d'y déployer de gros moyens avec une opération OPAH-RU (Opération programmée d'amélioration de l'habitat de renouvellement urbain), des programmes d'aménagement et l'arrivée du tramway. Mais il faut aller au-delà, arrimer ce quartier à la centralité brestoise dont il est partie depuis l'origine. Il faut réaffirmer le lien entre les deux rives ; les Capucins le permettent.

UN PROGRAMME ÉVOLUTIF AU FUR ET À MESURE DE SA RÉALISATION

Aujourd'hui, le plateau des Capucins devient un quartier d'habitat et d'activités qui comptera près de 600 logements libres et conventionnés et 25 000 m² d'activité tertiaire. Une première centaine de logements est déjà livrée. On y trouve également la Cité internationale pour l'accueil, dans des studios

avec vue sur Penfeld, de chercheurs et doctorants étrangers de passage à Brest, un Centre de mobilité et une Maison de l'International. Brest, capitale européenne des sciences et technologies de la mer, se veut un port ouvert et accueillant, facilitateur d'échanges.

Dans les Ateliers, trois nefs. L'espace central, une halle de 10 000 m² ouverte aux expositions, spectacles, salons, aux enfants en trottinette et aux ados qui se retrouvent pour écouter de la musique, danser... Une magnifique médiathèque avec un tropisme affirmé pour le numérique et le jeu, conçue par Atelier Canal. Une rue commerçante en cours de chantier. Et à l'étage, une rue tout en parquet traverse le bâtiment dans sa plus petite longueur pour accueillir la station du téléphérique et relier la rue de Siam au Plateau et, au-delà, au quartier de Recouvrance. Le bâtiment n'est pas entièrement occupé malgré son ouverture au public en 2017 ; d'autres programmes sont imminents comme le cinéma, en cours de conception, le Pôle des Excellences Maritimes, ou à venir.

Les Ateliers restent fidèles à leur histoire d'outil de production, cette fois à vocation économique, culturelle et de loisirs. Avec, pour faire incuber toute cette énergie créative, une plate-forme collaborative, un accélérateur de startups numériques, un coworking privé dédié aux acteurs culturels, des espaces réservés aux entreprises dans la rue commerçante. Le mobilier intérieur et extérieur a été conçu en mode participatif par la Fabrique citoyenne et poétique. La SPL des Ateliers des Capucins développe un programme d'animations. Toute une vie s'organise.

« Bruno Fortier, l'architecte en chef de cette opération, a été extrêmement respectueux du bâtiment, tout en lui autorisant d'autres façons de fonctionner. Et c'est un très beau travail architectural. Ce projet a été pour nous une maîtrise d'ouvrage complexe, puisque quatre chantiers se sont déroulés en même temps, la rénovation du bâtiment, l'aménagement du plateau à l'extérieur, le téléphérique et la médiathèque. Nous étions maître d'ouvrage du plateau et des Ateliers, mais pas du téléphérique (nous n'avons pas encore fusionné) ni de la médiathèque (maîtrise d'ouvrage Ville de Brest). Cela a demandé un peu de coordination ! Là aussi je pense

BREST MÉTROPOLE AMÉNAGEMENT

que nous sommes sur des nouvelles formes d'aménagement : avant la livraison, nous avons régulièrement fait visiter le chantier, notamment les Ateliers et, surtout, nous avons livré en janvier 2017 un bâtiment dont le seul équipement public ouvert était la médiathèque. Aujourd'hui encore, une grande partie n'est toujours pas occupée. Parce que nous savions dès le début que nous ne savions pas... Les boutiques des commerces, par exemple. Les espaces sont réservés, ils n'ont toutefois pas été construits en même temps que l'enveloppe du bâtiment était rénovée. En effet, comment les commerçants, les porteurs de projet auraient-ils pu se projeter ? Les Ateliers ne ressemblent à rien d'existant. Ce n'est pas vraiment un équipement public, ni un centre commercial, il est desservi par un téléphérique urbain, on crée une rue qui traverse le bâtiment qui n'est donc pas vraiment une rue... Il fallait avancer avec des hypothèses. Et s'il n'avait pas été possible de mettre des commerces, nous aurions proposé autre chose.

La manière de penser le temps aussi a changé. Les opérations sont plus longues, d'autant que le volet réglementaire s'est considérablement alourdi. Pour le bien de tous, évidemment, on ne fait plus les choses comme dans les années 1970. Nous sommes maintenant d'une prudence extrême avant d'entamer une opération. Et puis en même temps, le monde bouge de plus en plus vite. Cela crée une difficulté à figer l'objet final. Il est donc nécessaire de garder une capacité d'adaptation, de souplesse. Sans que l'on puisse nous reprocher, à la fin, de ne pas être conforme à ce qui était prévu. C'est une réelle difficulté... On attend des élus qu'ils s'engagent et qu'ils soient souples et réactifs. Il faut jouer avec ces deux injonctions. Et expliquer aux citoyens que certaines choses ne se décrètent pas... »

LE TÉLÉPHÉRIQUE, OU COMMENT FAIRE RÊVER LA VILLE...

L'opération Capucins a débuté alors que la solution technique pour y accéder n'avait pas été définie. Passerelle, pont, téléphérique ? « *En termes de coût, nous savions qu'un pont permettant le passage du tramway n'était pas possible. À lui seul, il représentait au moins trois fois le budget du*

téléphérique. La passerelle piétonne était également chère. Et puis il y avait la notion de l'impact environnemental. Le téléphérique, avec juste son pylône, a une faible empreinte. C'était la meilleure solution environnementale. »

Aujourd'hui, le téléphérique brestois est le premier en fonctionnement en France et, de fait, le seul à être intégré dans le réseau de transports en commun, avec un débit potentiel de 1 200 passagers à l'heure, 675 000 voyages par an espérés, près de 600 000 effectifs à août 2017 selon Keolis Brest, l'exploitant.

« Le téléphérique... C'était quand même une drôle d'idée. Beaucoup ont pensé que ce serait un gadget. Et il est devenu ce lien entre les deux rives, singulier, poétique. Il est une autre façon de se déplacer, plus ludique. Les enfants l'adorent ! Il est peut-être aussi une façon, par l'aménagement, de remettre quelque chose de joyeux et de léger dans la ville, de la faire aimer... »



Les Ateliers des Capucins, de la Navale à un lieu de vie culturelle et économique
© Panoramic Bretagne

BREST MÉTROPOLÉ AMÉNAGEMENT



Le téléphérique, l'union de deux rives et un transport en commun intégré dans la ville
© Mathieu Legall



Le téléphérique
© Franck Betermin