

# FACTEUR 4 **PLU**

Pour une métropole plus durable



**PLAN LOCAL D'URBANISME DE BREST MÉTROPOLE**

## **2. PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES**

---

Approbation - 20 janvier 2014

---

# SOMMAIRE

# 01 INTRODUCTION

---

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Une ambition métropolitaine ..... | 06 |
|-----------------------------------|----|

# 02 ORIENTATIONS GÉNÉRALES

## des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection et de préservation ou de remise en état des continuités écologiques

---

|   |    |
|---|----|
| Faire de la mer l'emblème de la métropole brestoise .....                                   | 12 |
| Assumer le rôle moteur de Brest métropole dans le pôle métropolitain du Pays de Brest ..... | 19 |
| Répondre au défi démographique grâce à la qualité résidentielle .....                       | 24 |
| Construire la ville des proximités .....  | 28 |
| Optimiser l'armature des grands réseaux structurants du développement du territoire .....   | 31 |

# 03 ORIENTATIONS THÉMATIQUES

## concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial et le développement économique et les loisirs

---

|  |    |
|--|----|
| Orientations thématiques de l'habitat .....                                | 36 |
| Orientations thématiques des déplacements .....                            | 40 |
| Orientations thématiques développement des communications numériques ..... | 46 |
| Orientations thématiques de l'équipement commercial .....                  | 48 |
| Orientations thématiques de développement économique .....                 | 52 |
| Orientations thématiques loisirs-tourisme-culture .....                    | 57 |

# 04 OBJECTIFS DE MODÉRATION

## de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain

---

|   |    |
|---|----|
| Diminuer significativement la consommation foncière à l'échelle du Pays de Brest .....  | 62 |
| Conforter la vocation de l'agglomération brestoise comme cœur du pôle métropolitain tout en maîtrisant la consommation d'espace ..... | 63 |



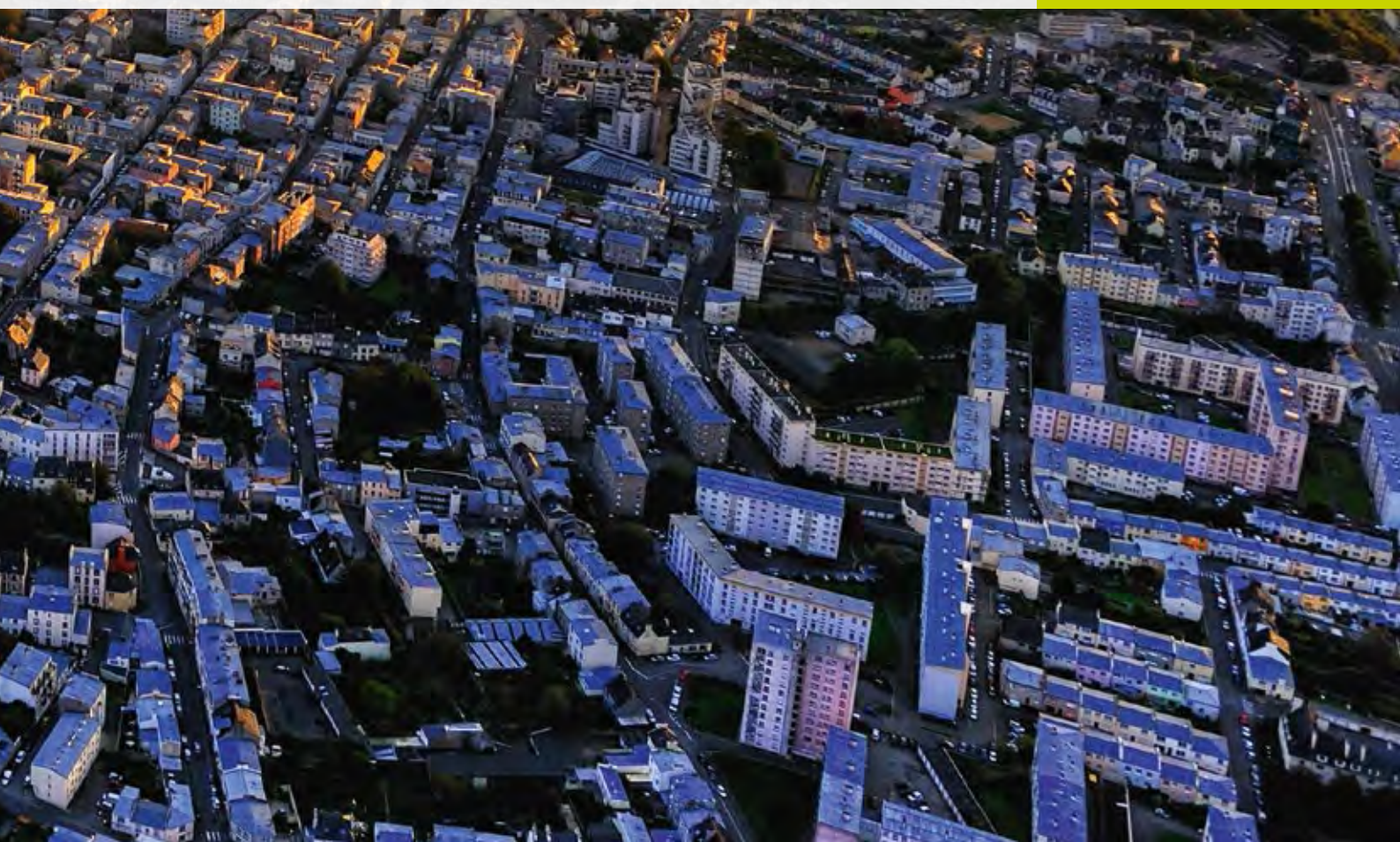
Le PLU facteur 4 fait converger des démarches qui faisaient l'objet auparavant de plusieurs documents : le plan local d'urbanisme (PLU), le programme local de l'habitat (PLH) et le plan de déplacements urbains (PDU). Il les met en cohérence avec le Plan Climat Énergie Territorial.





# INTRODUCTION

01





# UNE AMBITION MÉTROPOLITAINE

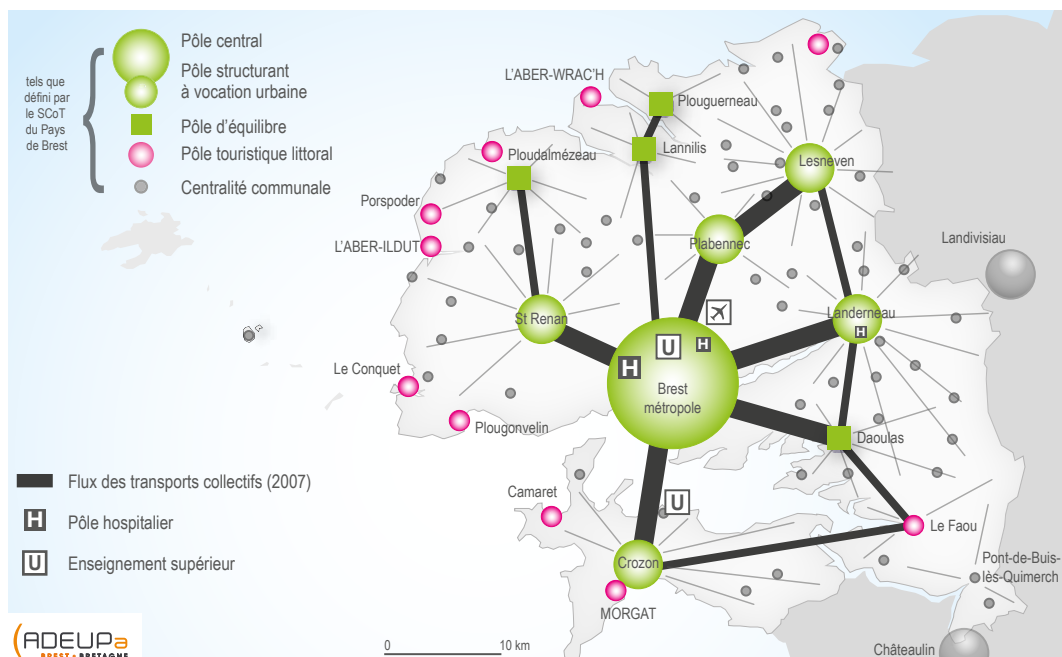
Territoire équilibré entre ville, terre et mer, Brest métropole affirme son ambition métropolitaine autour de sa vocation maritime et par ses valeurs d'ouverture au monde, d'innovation économique et culturelle, de cohésion sociale et de qualité de la vie.

## UN PROJET POUR UN TERRITOIRE DE 400 000 HABITANTS

Le Pays de Brest constitue le véritable bassin de vie de la métropole brestoise. Un développement équilibré et pérenne implique que l'agglomération brestoise assure un rôle central à cette échelle et qu'elle rayonne et coopère bien au-delà. De fait, elle concentre de nombreuses fonctions métropolitaines qui irriguent un territoire bien plus étendu que le pôle métropolitain du Pays de Brest. Toutefois, la population de l'agglomération a

stagné ces dernières années, dans un contexte d'augmentation des emplois et de croissance démographique à l'échelle du pays de Brest. Ces tendances fragilisent les équipements métropolitains et les équipements de proximité, les services et les réseaux publics de l'agglomération. Brest métropole souhaite donc infléchir cette dynamique en visant une répartition équilibrée de l'habitat et de l'emploi sur l'ensemble du bassin de vie. Elle entend pour cela miser sur ses domaines d'excellence tout en renforçant l'attractivité de ses équipements comme la qualité de son espace public.

### ORGANISATION URBAINE DU PAYS DE BREST





## L'EXCELLENCE MARITIME INTERNATIONALE ET NATIONALE

Tirant profit de sa situation géographique en bord de rade, à la proue de l'Europe dans l'Atlantique, la collectivité a su développer ses atouts dans le domaine maritime et se rendre visible à l'échelle internationale par l'inscription dans des réseaux d'excellence nationaux et internationaux. La Défense, la mer et l'ouverture internationale sont les trois vocations historiques de Brest. Dans un monde largement ouvert, ces fonctions fixent l'activité économique et confortent le rayonnement et la lisibilité du bassin de vie.

Brest métropole souhaite rendre plus lisibles encore ces fonctions métropolitaines, dans les différents domaines de la Défense, de la Recherche, de l'Enseignement supérieur, de la Formation, des Technologies de l'Information et des Communications. Elle entend réunir pour cela les conditions favorables au développement de ces activités : mise à disposition d'espaces qui favorisent la réalisation des projets, renforcement de l'intégration dans les réseaux internationaux par la généralisation du très haut débit, amélioration de l'accès à des moyens performant de transport. Plus globalement l'amélioration des conditions de vie et d'accueil des personnes fait partie des priorités de la métropole.

Brest métropole entend promouvoir la même excellence dans le domaine de la culture et du sport ; les fêtes maritimes internationales de Brest en sont l'illustration. En termes de déve-

loppement urbain, la poursuite de l'aménagement du front de mer et le projet atelier des Capucins contribuent à faire davantage encore de Brest la ville de la mer. La rade figure au cœur d'un projet touristique pour l'ensemble du pôle métropolitain du Pays de Brest.

## LA MÉTROPOLE ATTRACTIVE

Brest métropole entend cultiver ses pôles d'excellence afin de maintenir et créer les emplois nécessaires à sa vitalité économique. Attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux habitants suppose également de développer l'attractivité du territoire métropolitain tant en termes de logements et d'équipements que de qualité de l'espace public.

Les grands équipements métropolitains, par leur présence et leur lisibilité dans l'espace public, enrichissent le cadre de vie. Brest métropole dispose d'une offre riche à l'échelle de la Bretagne occidentale (enseignement supérieur, équipements hospitaliers, culturels, sportifs, commerciaux, touristiques...) et répond de façon satisfaisante aux attentes de ses habitants au quotidien (commerces et services marchands, équipements petite enfance et scolaires, médicaux, sportifs, sociaux). Elle souffre néanmoins d'un déficit d'image dû à sa réputation de ville reconstruite et à son architecture souvent jugée à tort quelconque ; elle entend y remédier en valorisant davantage son patrimoine bâti et en développant la qualité résidentielle notamment par un travail sur la qualité de l'espace public et la structuration de l'armature verte urbaine.



## LA MÉTROPOLE DU MIEUX VIVRE ENSEMBLE

La cohésion sociale est une composante essentielle de l'attractivité territoriale. Pour développer la qualité et l'intensité des relations entre les habitants, Brest métropole souhaite approfondir :

- ▶ l'organisation urbaine multipolaire fondée sur les centralités (centres des communes et des quartiers,...) qui sont des espaces de vie favorisant les relations sociales et les échanges commerciaux ;
- ▶ la présence des emplois dans le tissu urbain. L'agrément des centres villes repose sur la forte mixité des fonctions qui génère et renforce l'animation des équipements et des services ;
- ▶ la diversification de l'offre d'habitat, en produits et en prix en adéquation avec l'évolution des modes de vie et des attentes des ménages.

## LA MÉTROPOLE AU QUOTIDIEN

La qualité de vie au quotidien s'exprime dans une ville accessible et agréable à vivre pour tous, sachant que de nouveaux enjeux sociétaux et de nouvelles pratiques de mobilité apparaissent. Le maillage et la hiérarchie des équipements et des services doivent répondre aux besoins des usagers tout en intégrant le souci de performance économique et écologique.

Au-delà de l'accès aux services et équipements publics ou marchands, il importe de tenir compte dans les quartiers et nouveaux aménagements du paysage, du calme, de la nature, des ambiances culturelles en lien avec le patrimoine ou la mémoire, lesquelles

favorisent l'identité et le sentiment d'appartenance. La qualité de vie en ville et le rayonnement de l'agglomération s'appuient également sur la reconnaissance par tous de lieux, architecture ou paysage, qui sont comme les emblèmes de Brest. Le port, le château, la rue de Siam, la place de la Liberté, le Petit Minou, la presqu'île de Plougastel, l'église de Gouesnou, la plage du moulin blanc et ses abords en sont des exemples. L'aménagement de l'espace doit favoriser la création de ces « marques » de Brest métropole en les valorisant et surtout en créant les emblèmes de demain, par le projet d'aménagement des Capucins par exemple.

## INNOVER POUR UNE MÉTROPOLE RENOUVELÉE

Brest métropole veut innover pour incarner une métropole durable, c'est-à-dire s'approprier les atouts naturels du territoire et les enjeux du développement durable (plan climat, mobilité responsable, économie d'espace, biodiversité, espaces naturels, qualité de l'eau et des milieux associés) comme autant de leviers d'un développement responsable et d'un cadre de vie préservé et désirable. C'est tout le sens de l'élaboration du PLU facteur 4, qui fait converger le plan local d'urbanisme, le programme local de l'habitat, le plan de déplacements urbains avec le Plan Climat Énergie Territorial. Il s'agit ainsi de tendre vers l'objectif du Facteur 4, c'est-à-dire la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

Brest métropole souhaite conforter une agglomération bien structurée qui apporte ainsi une contribution importante à la maîtrise globale de l'énergie et de la consommation de l'espace,





d'où une priorité plus forte encore à l'innovation et au renouvellement urbain pour l'habitat et pour les activités, comme la reconquête de quartiers délaissés ou d'espaces militaires ou industriels jusqu'ici coupés de la ville. L'orientation de mixité fonctionnelle habitat – activités sera privilégiée sauf en cas d'incompatibilités manifestes.

Les réseaux de transports et de déplacements joueront un rôle majeur dans cette recherche d'agglomération compacte, notamment par le choix des tracés du transport en commun en site propre, des nœuds d'échange, et des solutions de rabattement vers les transports en commun.

L'innovation architecturale sera encouragée. Celle-ci se fonde d'abord sur la qualité de la construction et sur celle des espaces intérieurs. Elle s'exprime aussi en façade par la « peau » des bâtiments. L'évolution des modes de vie et le souci d'une architecture bioclimatique sont propices à cette innovation.

Enfin, l'innovation demande une approche privilégiant un urbanisme de projet. Le projet d'aménagement et de développement durables souligne cet objectif en lien avec l'évolution de la législation sur le sujet en recherchant la qualité des espaces publics, en encourageant les liens (passages, lieux de rencontre...), en révélant le végétal et l'eau comme valeurs urbaines.

## **LA MÉTROPOLE AU PATRIMOINE PRÉSERVÉ**

Le territoire communautaire se présente comme un paysage qui associe la terre et la mer, la ville et la campagne. Brest métropole

affirme l'importance de ces atouts comme les leviers d'un développement responsable et d'un cadre de vie préservé. En mettant en exergue la rade, il s'agit de trouver un point d'équilibre entre les usages de loisirs, les usages professionnels et la préservation de la biodiversité. La qualité de la collecte et du traitement des eaux pluviales et usées est ici primordiale, en limitant les impacts directs et indirects dans le milieu récepteur.

Le patrimoine bâti, culturel et environnemental participe à l'attractivité résidentielle et touristique. Le désir de nature des citoyens s'exprime à la fois par la volonté d'intégrer des espaces verts à l'habitat urbain, et de disposer d'espaces naturels peu ou pas artificialisés à proximité des lieux de résidence. Dans le cas de l'agglomération brestoise, le réseau des continuités vertes et bleues est le support de cette orientation.

Les entrées de ville (entrées de l'agglomération et les axes de pénétration dans le tissu urbain des différentes communes) sont des lieux emblématiques pour l'image de l'agglomération. Ils sont souvent attractifs pour le commerce. Brest métropole souhaite maintenir les contrastes d'ambiance qui font la qualité de ces espaces. Parallèlement au renforcement des continuités vertes et bleues qui étayent la perception positive de ces espaces, des dispositions spécifiques visant à réguler l'implantation commerciale sont proposées.

Le projet d'aménagement et de développement durables souligne le rôle du patrimoine comme élément devant être pris en compte dans le cadre des opérations d'aménagement et notamment dans le renouvellement urbain.





# ORIENTATIONS GÉNÉRALES

# 02





# FAIRE DE LA MER

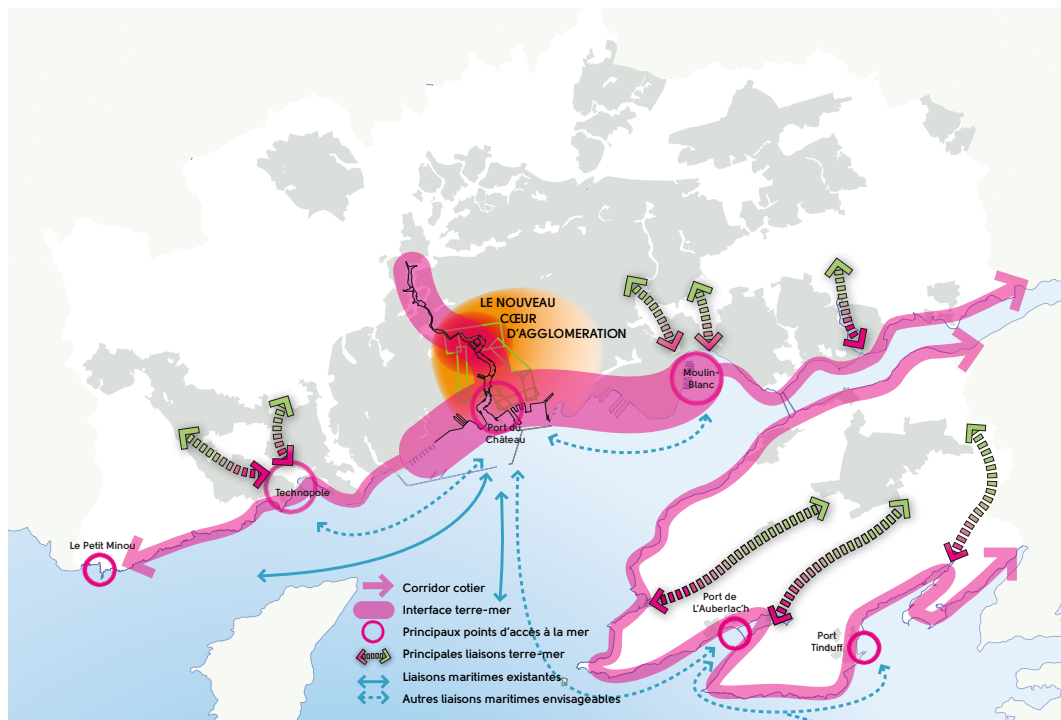
## L'EMBLÈME DE LA MÉTROPOLE BRESTOISE

Brest métropole affiche ses atouts spécifiques au plan de l'excellence économique, de son paysage urbain et maritime, de ses espaces de loisirs et de ses richesses écologiques : c'est la mer, et plus spécifiquement la relation fondatrice du port et de la ville qui constitue la « marque » du territoire.

En liant excellence économique, environnementale, sociale et culturelle sur ce thème, Brest dispose d'un levier incomparable pour s'affirmer dans le concert des villes et des territoires. Elle valorise ainsi son image, conformément aux orientations du schéma de cohérence territoriale du pôle métropolitain du

Pays de Brest. Au quotidien toutefois, l'accès des habitants à la mer reste difficile compte tenu tout à la fois de la topographie et de l'implantation des installations industrielles et militaires, ce qui nécessite des actions d'aménagement volontaristes.

### LA MER EMBLÈME DE BREST



---

## Consolider la métropole brestoise comme pôle mondial des sciences et techniques de la mer : Brest, la mer par excellence

---

Brest métropole dispose d'un pôle reconnu en sciences et techniques de la mer : océanographie, biologie marine, géophysique ainsi que l'hydrodynamique marine, l'acoustique sous-marine, les technologies de l'information et des communications appliquées au domaine maritime, les énergies renouvelables. Cette excellence la place en première position en Europe et au sommet au niveau mondial.

Brest métropole affirme sa volonté de mobiliser tous les potentiels pour mettre à disposition des acteurs scientifiques et économiques les ressources foncières et immobilières nécessaires à leur développement. Cet objectif doit cependant être atteint avec le souci de limiter la consommation d'espace, au moyen de la densification des projets et de la réhabilitation des espaces économiques existants.

### POURSUIVRE L'AMÉNAGEMENT ÉCONOMIQUE DU FRONT DE MER

La façade maritime accueille des activités industrielles, commerciales et tertiaires depuis le technopôle, à l'ouest, jusqu'à l'Elorn à l'est. Il s'agit donc de poursuivre le développement actuel et de favoriser l'accueil d'activités économiques innovantes afin d'offrir à la population des emplois variés en lien avec les atouts spécifiques du littoral, tout en visant le maintien de la qualité des eaux et des milieux marins et littoraux, préservant ainsi les intérêts économiques liés aux activités maritimes.

Le développement des activités économiques autour du technopôle Brest-Iroise et du Port de commerce doit s'accompagner d'un effort particulier pour promouvoir de nouvelles pratiques industrielles dans l'objectif de réduire l'impact environnemental de ces activités et d'optimiser ainsi la compétitivité de ces acteurs dans un contexte d'énergies carbonées de plus en plus chères. Il convient de penser, dans ce cadre, le développement des connexions logistiques avec les réseaux ferrés et maritimes pour, progressivement, réduire le recours aux transports de marchandises par camion.

En encourageant la structuration sur son territoire d'une filière dédiée aux énergies marines, Brest métropole entend concilier développe-

ment économique et écologique, tant il est vrai que les énergies marines renouvelables seront essentielles pour atteindre l'objectif du Facteur 4 (division par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 par rapport à 1990), à l'échelle régionale et nationale.

### LE TECHNOPOLE BREST-IROISE

Le site du technopôle accueille une grande part de la recherche nationale ou européenne dans le domaine des sciences et techniques de la mer ainsi que des acteurs qui participent au pôle de compétitivité télécommunications et audiovisuel « Images et réseaux » et au pôle de compétitivité agroalimentaire « Valorial ».

Brest métropole soutient le rôle de mise en réseau des compétences et la recherche de synergies qui sont les emblèmes du technopôle. Elle mobilise des réserves foncières spécifiques pour permettre son développement et améliorer sa lisibilité. Elle entend également poursuivre les efforts d'amélioration de son accessibilité.

### LE FRONT DE MER

Le port de Brest dispose de qualités nautiques remarquables et d'installations performantes. Sa position stratégique en fait un site de choix au cœur de l'Arc Atlantique comme porte d'entrée en Europe, en lien avec un hinterland constitué par la première région européenne pour l'industrie agroalimentaire.

Le port ambitionne de doubler son trafic d'ici 2020. Le schéma de développement portuaire régional prévoit une première phase de travaux afin de s'adapter à l'évolution de la flotte mondiale et d'accueillir des bateaux présentant des tirants d'eau plus importants. Grâce à une extension de 20 000 m<sup>2</sup>, la plate-forme multimodale actuelle pourra doubler sa capacité de traitement des conteneurs. La partie est du site possède des réserves foncières sous forme de polder afin de répondre à des programmes industrio-portuaires comme par exemple les énergies marines renouvelables.

## CONFORTER ET FACILITER LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ NAVALE, CIVILE ET MILITAIRE

La base navale de Brest est le cœur de la base de défense. La présence militaire induit un certain nombre d'activités civiles industrielles et de services, d'où l'importance du maintien et du développement de l'activité navale militaire pour le tissu économique local. Il importe donc que Brest métropole et la marine se confortent mutuellement pour dynamiser et réorganiser ce territoire, et pour améliorer son

accessibilité. Brest métropole soutient tous les efforts visant à développer les synergies et les compétences dans le domaine. La plate-forme technologique est l'outil retenu pour renforcer la filière maritime dans son ensemble. Cette plate-forme, qui se compose de centres de ressources, de lieux d'expérimentation et de démonstration, offre à une communauté d'utilisateurs des ressources technologiques de haut niveau, grâce à la mutualisation d'équipements et de moyens humains.

---

## Révéler le caractère maritime de l'agglomération

---

La rade de Brest et sa frange littorale forment une entité paysagère et écologique majeure au plan de la géographie, de l'histoire et de la culture. Elles possèdent de fortes potentialités d'appropriation qui doivent se traduire en mise en valeur urbaine, touristique et de loisirs tout en préservant la qualité des eaux et des milieux.

Un projet urbain lisible passe donc par la mise en valeur de l'interpénétration terre-mer qui est la marque du territoire. Cette relation est encore timide pour des raisons historiques et géographiques. La construction d'une image forte s'appuyant sur la mer repose ainsi sur la mise en valeur de l'ensemble de l'espace côtier de Plouzané à Plougastel-Daoulas, partie intégrante du littoral du Pays de Brest, dans sa richesse et grande diversité à travers les caractéristiques patrimoniales et environnementales spécifiques (grèves, falaises, rias, cordons de galets) et ceci dans un souci d'appropriation par les habitants.

La poursuite et la mise en valeur du sentier littoral participe à cette découverte et à l'appropriation de la rade de Brest.

## PROMOUVOIR UNE POLITIQUE TOURISTIQUE

La Bretagne est la quatrième région touristique française, le Finistère le septième département. L'agglomération brestoise et sa région constituent une véritable destination touristique : une porte d'entrée pour la « machine » à rêves que sont les îles du Ponant et pour le vaste espace de découverte touristique que forme le patrimoine naturel, terrestre et maritime du Pays de Brest. Le territoire concentre

les traits identitaires de la Bretagne, tant dans son authenticité que dans sa modernité.

Ses atouts sont importants : une image maritime puissante et spécifique (technologique, militaire et scientifique, l'événementiel « Tonnerre de Brest », plaisance,...), des équipements à fort rayonnement (Océanopolis, ports de plaisance...). Mais cette destination touristique reste en partie à construire en termes d'organisation, de développement et de communication. Le principal enjeu consiste à promouvoir l'existant mais aussi à développer deux domaines :

- ▶ le tourisme individuel de petits séjours
- ▶ le tourisme des séminaires et congrès.

## LE PLATEAU DES CAPUCINS

En complément des équipements touristiques et de loisirs comme Océanopolis, le Quartz, le conservatoire botanique national, les ports de plaisance du Château et du Moulin Blanc, le plateau des Capucins doit créer les conditions favorables au développement d'un véritable tourisme culturel urbain.

Brest disposera ainsi de plusieurs pôles qui favoriseront la mise en place de courts séjours en milieu urbain. La valorisation de la Penfeld et du plateau des Capucins revêt ici une dimension stratégique. Elle doit permettre à Brest, par de-là la destruction de la ville en 1944, de renouer avec son histoire et son patrimoine, de continuer à se réinventer, et de disposer ainsi d'un capital culturel appréhendable par tous. Le bon agencement des liens entre ces pôles doit concrétiser le tourisme urbain des courts séjours.

Plus globalement, la mise en place de circuits d'interprétation va irriguer l'agglomération et

révéler le patrimoine, la mémoire collective, le paysage urbain. L'aménagement des espaces publics, les belvédères, les vues, devront être conçus pour faciliter la déambulation des visiteurs et des touristes entre les équipements, les quartiers et les espaces emblématiques.

### FAVORISER L'APPROPRIATION DE LA RADE ET DE LA PENFELD EN TIRANT PARTI DE LA TOPOGRAPHIE

Il s'agit de mettre en scène le spectacle et l'accès à la rade et à la Penfeld à partir des cheminements, vues, accès, belvédères en lien avec le réseau de transports publics (y compris le transport par câble...). L'espace côtier doit être aussi pensé pour optimiser le développement des mobilités douces et les liaisons multimodales de façon à réduire en tendance le recours à l'automobile lors des déplacements le long de la côte. Dans le respect des impératifs de sécurité, on évitera autant que possible les dispositifs qui contraignent l'espace comme les murs et les grilles, tout en privilégiant le confort des piétons. Mais cette mise en valeur nécessite aussi de favoriser l'implantation d'opérations emblématiques dans le domaine de l'habitat, de l'économie et des équipements en lien physique ou visuel avec la mer et la Penfeld. Même si la frange littorale se montre délicate à aménager du fait de la topographie et de son impact sur l'environnement, il importe de favoriser ces implantations dans le respect du tissu urbain existant.

Plus globalement, il s'agit de faire de la rade et du littoral le nouvel espace de développement et de lien avec le bassin de vie et d'emploi. Le projet de liaison maritime vers la presqu'île de Crozon concourt à la réalisation de cet objectif. Le littoral et la rade sont les lieux emblé-

matiques de la métropole. Déjà marqués par Océanopolis, le technopôle, le Moulin Blanc, les ports..., ils pourraient être prolongés avec de grands projets emblématiques dans et hors de Brest métropole. La mer est, en ce sens, le territoire commun et partagé du Pays de Brest.

### METTRE EN SCÈNE UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS TRADUISANT LES LIENS DU CŒUR DE VILLE AVEC LA PENFELD ET LE FRONT DE MER

Le changement d'échelle évoqué précédemment se traduit par l'élargissement du centre de Brest autour de la Penfeld. La mise en réseau des espaces publics qui constituent le tour de ville, avec les Capucins au centre du dispositif, permet de (re) fonder l'image d'un centre élargi qui évoque, tout en le dépassant, le tracé des anciennes fortifications.

L'espace public doit être considéré comme un volume comprenant le sol des rues, les places, les rives, les façades, les limites visuelles incluant les silhouettes urbaines ou végétales. Cet espace à forte charge symbolique comporte aussi des strates historiques : il nourrit la transformation de la ville entre mémoire et projet. Il intègre enfin les constructions publiques et privées où se déroule la vie collective de la cité : le Château, le cours Dajot, la gare, le Quartz, l'Université, les Capucins, le pont de Recouvrance, la tour Tanguy...

La qualité de ces espaces publics repose sur la mise en résonance du patrimoine bâti et du végétal afin de révéler plus fortement la nature en ville et de gérer au mieux la silhouette urbaine (question des hauteurs optimales et du profil futur de la ville).

#### PRINCIPE DE BOUCLE DU CŒUR DE PENFELD



Liste des édifices, des espaces publics et espaces verts pouvant participer à la boucle :

1. Place du château – Château
2. Cours Dajot = belvédère et interface ville – port et rade. Salaün-Penquer – Jardin Kennedy
3. Square Alphonse Juin
4. Square John Kennedy
5. Gare – Entrée de ville – Belvédère
6. Avenue Clémenceau – Quartz – Cinémas – Université
7. Place de la Liberté – Mairie – Croisement axe historique hôpital Morvan (monument classé)
8. Université Victor Segalen
9. Piscine Foch
10. Hôpital militaire Clermont-Tonnerre
11. Porte de la Brasserie
12. Université du Bouguen
13. Porte de l'Arrière-Garde
14. Kervallon
15. Fortifications Quéliverzan – Les Capucins
16. Pont de l'Harteloire
17. Axe Tram. Recouvrance/Anciens glacis
18. Rue de la Porte
19. Pont de Recouvrance
20. Tour Tanguy
21. Jardin des explorateurs

- Principaux espaces verts ou publics existants
- Axe de composition urbaine
- Liaison téléphérique
- Tramway : ligne n°1
- Principe de mise en boucle

---

## Préserver et conforter les continuités vertes et bleues existantes

---

Brest métropole est située au cœur d'un environnement naturel d'exception, riche de sa diversité végétale et aquatique. Le réseau des continuités vertes et bleues dessiné par ce patrimoine écologique remplit trois grands types de fonctions :

- ▶ environnementales, sous la forme de corridors écologiques mettant en relation des noyaux de biodiversité et des zones tampon avec l'urbanisation, et jouant le rôle de puits de carbone,
- ▶ économiques et fonctionnelles, par la régulation naturelle de l'érosion, des crues, la prévention des pollutions et la protection des sols et des récoltes,
- ▶ sociales et paysagères, dans ses lieux de détente, de récréation, d'activités sportives, de jardinage...

L'ensemble des continuités vertes et bleues contribue à l'attractivité et à l'identité de la ville multipolaire. La mise en valeur de cet environnement constitue un des piliers du projet de l'agglomération.

Brest métropole entend mieux introduire ce réseau dans le tissu urbain en favorisant des continuités à partir des espaces verts existants et des espaces publics. Ailleurs, c'est la prolongation des vallons et de la Penfeld en ville et vers la mer qui pourra être sollicitée. Plus globalement, ce réseau sera conforté en assurant son bon état écologique et en ménageant des respirations vertes dans la tache urbaine de l'agglomération. Les aménagements renforçant les continuités vertes et bleues doivent servir aussi à développer les interconnexions au service des mobilités douces et de l'intermodalité.

Cette trame est une infrastructure naturelle. Prenant appui sur les caractéristiques naturelles du territoire, elle devient le support de projets qui valorisent l'agglomération en lui apportant aménité et attractivité. Elle ren-

force les aménagements plus ponctuels des espaces publics ou paysagers en les incluant dans un cadre global à l'échelle de l'agglomération voire du Pays.

### **LIER ET HIÉRARCHISER LE RÉSEAU DES ESPACES VERTS DANS UN CONTINUUM DE CONTINUITÉS VERTES ET BLEUES**

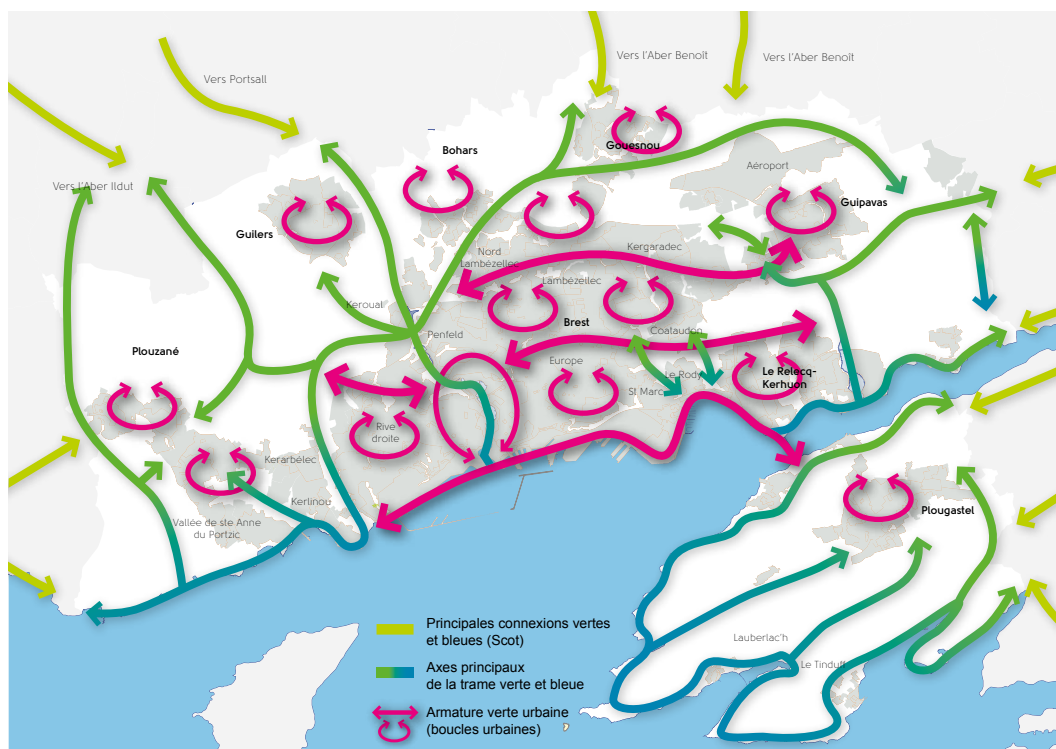
Brest métropole souhaite améliorer le rôle des espaces verts dans la ville au bénéfice de la vie quotidienne des habitants et du plaisir des visiteurs. En effet, l'agglomération dispose de nombreux espaces naturels souvent en lien avec le réseau hydrographique (vallons) et de nombreux espaces verts de proximité plus ou moins accessibles ainsi que les sentiers côtiers. Une recomposition de ces espaces est nécessaire pour éviter la fragmentation et faciliter son utilisation par le public. L'amélioration de l'accessibilité est la condition pour en faire des lieux de cohésion sociale, favorisant la rencontre et les usages récréatifs. Certains espaces publics comportant des alignements d'arbres ou de la végétation pourront être intégrés à ce réseau.

Une seconde condition résulte de la prise en compte du patrimoine naturel (arbres remarquables,...), architectural (bâtiments liés à la mémoire historique et symbolique des lieux), à même de nourrir l'appropriation et donc le respect des lieux.

Dans le tissu urbain constitué, la mise en évidence de ces espaces verts et de ce patrimoine dans un réseau simplifié et lisible est un objectif important du PLU facteur 4 : corridor côtier, corridors urbains, tour d'agglomération, boucle urbaine du cœur de Penfeld. Le développement des modes doux y participent fortement.



## CONCEPT DE L'ARMATURE VERTE URBAINE



### DÉFINIR CES CONTINUITÉS SELON L'USAGE ET LA DESTINATION

Le PLU facteur 4 définit le statut du réseau vert et bleu selon deux grandes catégories qui se recoupent en partie :

► La trame verte et bleue, à dominante écologique, comprend les espaces naturels supports de la biodiversité (vallons, zones humides, boisements, espaces naturels littoraux, bocage...). Il s'agit de préserver et de restaurer les continuités écologiques au sein de ce réseau fonctionnel, aussi bien terrestre (trame verte) qu'aquatique (trame bleue). Dans certains cas, on visera à rétablir l'intégrité des biotopes en élargissant l'épaisseur de la trame verte et bleue de façon à éviter la fragmentation des habitats et à favoriser le déplacement des espèces.

Outre son rôle de préservation de la biodiversité, la trame verte et bleue constitue aussi un outil d'aménagement et de mise en valeur du territoire communautaire notamment en maintenant des espaces de respiration entre

les composantes de l'agglomération.

► L'armature verte urbaine, à dominante promenade, loisirs, paysage, est constituée de deux éléments : d'une part une sélection de la trame verte et bleue jouant un rôle clef pour l'identité des communes et de l'agglomération, d'autre part des boucles urbaines dans Brest et dans les centres des communes. Ces boucles relient les espaces verts de toute catégorie et les mettent en réseau avec les espaces naturels présents dans le tissu urbain constitué. Elles sont la réponse à une demande sociale de nature en ville. Elles sont le support des modes actifs et permettront l'accès quotidien aux parcs, squares et jardins familiaux, et plus exceptionnellement aux parcours de randonnée au travers de l'agglomération. Néanmoins la biodiversité ordinaire reste un enjeu mais adaptée aux conditions de la vie urbaine.

Dans le cas où les continuités jouent à la fois un rôle social et un rôle écologique, il importera de vérifier si la fréquentation des espaces est compatible avec la pérennité des biotopes des espèces sauvages.



## **VALORISER ET PROTÉGER LES EAUX DE LA RADE**

La qualité des eaux de la rade de Brest est un enjeu important puisqu'elle détermine les conditions de préservation de la biodiversité, mais aussi la pérennité d'usages économiques (pêche, conchyliculture,...) ou de loisirs (pêche à pied, baignade,...). Que ce soit en termes de pollution et de contamination, les rejets peuvent dégrader durablement des écosystèmes côtiers, tel celui de la partie de la rade de Brest qui forme une masse d'eau fragilisée par sa configuration confinée. Brest métropole porte une attention particulière à la réduction des impacts de l'agglomération sur la qualité des eaux, des têtes de bassin jusqu'à la mer. Gérer et minimiser l'impact des rejets, qu'ils proviennent d'activités industrielles, portuaires, nautiques, d'eaux pluviales ou d'eaux usées, nécessite de soutenir et de poursuivre les efforts déjà effectués par la collectivité et ses partenaires depuis de nombreuses années.

## **CONFIRMER L'AGRICULTURE COMME ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET COMME MODE DE GESTION DE L'ESPACE**

Épaulant les continuités vertes et bleues, la « campagne » est d'abord le lieu d'une activité économique structurante qui a besoin de disposer d'un foncier garanti à moyen et long

terme. Elle peut être aussi considérée par les citoyens comme un espace de vie à partager. Les enjeux quant à l'avenir de l'espace agricole sont tout à la fois économiques (maintien d'une agriculture performante, diversification des pratiques agricoles), urbanistiques et paysagers (maîtrise de l'étalement urbain, conservation des espaces ouverts, réduction des risques de nuisances et pollutions), alimentaires (rapprochement des producteurs et des consommateurs de produits agricoles), écologiques (garantie de la qualité et de la pérennité des ressources naturelles), sociaux (création d'espaces accessibles au public, de lieux publics et collectifs de mixité sociale, de lieux pédagogiques) et politiques. Répondre à ces enjeux nécessite de mettre l'innovation au cœur des débats et des initiatives pour articuler agriculture et développement urbain. Brest métropole reconnaît l'importance de l'agriculture comme activité économique et comme mode de gestion de l'espace tout en étant sensible à la diversification des usages et des pratiques. Il s'agit avant tout de s'engager dans une logique de sobriété foncière permettant la préservation des terres agricoles et de leur potentiel agronomique, ce qui renvoie à une nouvelle culture de l'aménagement privilégiant le renouvellement urbain et la rationalisation des zones d'activités. Par ailleurs, un dispositif partagé de veille foncière en partenariat avec la Chambre d'Agriculture sera mis en place.



ASSUMER

# LE RÔLE MOTEUR

DE Brest métropole DANS LE PÔLE  
MÉTROPOLITAIN DU PAYS DE BREST

---

Le schéma de cohérence territoriale du Pays de Brest place l'agglomération brestoise au premier rang pour l'accueil des fonctions métropolitaines. Il faut donc considérer le devenir du territoire communautaire à l'échelle d'un bassin de vie de 400 000 habitants. Brest métropole affirme sa volonté d'assumer ainsi tout son rôle dans le pôle métropolitain du Pays de Brest. Il s'agit de fournir les conditions favorables à l'économie métropolitaine, de promouvoir la qualité des politiques publiques, et d'affirmer le rôle du cœur d'agglomération en actant son changement d'échelle.

---

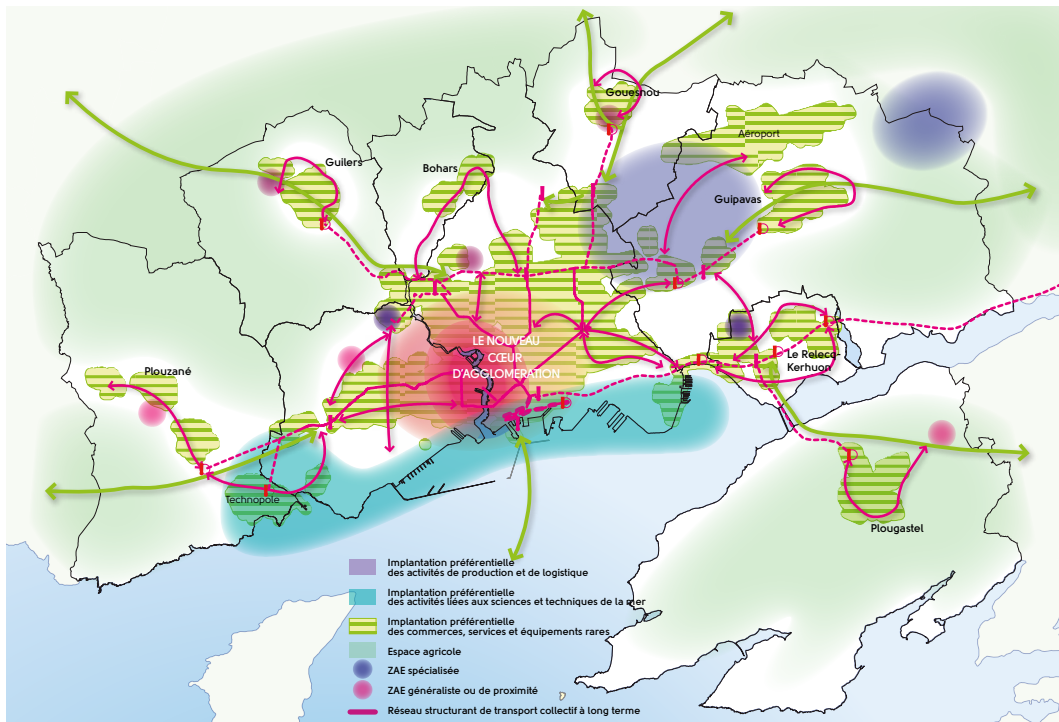
## Favoriser les conditions de la création d'emplois et du développement d'une économie métropolitaine

---

Un développement économique créateur d'emplois est au cœur de l'ambition métropolitaine, grâce au renforcement de ses domaines d'excellence et à l'accueil de nouvelles activités. Le soutien à l'implantation et à la croissance des entreprises constitue donc un enjeu majeur pour l'avenir de Brest métropole. Mais celui-ci doit s'effectuer en visant une utilis-

tion rationnelle et optimale de l'espace, grâce notamment à la mise en place d'une gouvernance foncière aux échelles du Pays de Brest et de Brest métropole, et en améliorant la mobilité quotidienne par l'adaptation et le développement du réseau de transports publics.

## DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



### UNE RÉPARTITION ÉQUILBRÉE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Brest métropole, soucieuse à la fois de satisfaire les besoins formulés par les entreprises et de réduire la consommation d'espace, a conduit un diagnostic approfondi des besoins des entreprises et des disponibilités foncières permettant leur développement. Ce diagnostic fait apparaître l'intérêt de disposer d'une bonne visibilité foncière notamment à moyen et long terme. Pour les bureaux, la prise en compte des surfaces existantes permettra de répondre aux besoins à condition de mettre l'accent sur le renouvellement urbain et sur une logique de densification notamment le long des transports en commun en site propre. Pour les locaux d'activités industrielles, artisanales et logistiques, il sera nécessaire de prévoir de nouvelles surfaces en raison de la pénurie constatée lors de la décennie précédente, mais ces extensions pourront être limitées grâce à une politique de renouvellement urbain, en particulier sur les parcelles vieillissantes dont le bâti ne répond plus aux exigences des entreprises.

Le PLU facteur 4 vise l'optimisation des implantations en spécifiant les orientations souhaitables en matière d'aménagement afin d'atteindre une consommation raisonnée du foncier à vocation économique. La relation au réseau de déplacements de l'agglomération est à cet égard un élément déterminant.

La redynamisation de l'attractivité des centres

urbains pour les activités tertiaires est un enjeu prioritaire. Plus globalement, Brest métropole a pour objectif le renforcement des activités tertiaires dans le tissu urbain. Pour les activités de production, de stockage ou de logistique, dont la cohabitation est plus difficile avec les autres fonctions urbaines, l'aménagement des zones d'activité mettra l'accent sur le renouvellement urbain et les aménagements permettant de réduire la consommation d'espace liée au stationnement. Le PLU facteur 4 propose des orientations en matière de qualité de construction, d'aménagement (minimisation de l'impact des zones sur le milieu environnant, notamment sur l'eau) et de mixité fonctionnelle.

La collectivité mobilisera les outils fonciers permettant d'atteindre ces objectifs, notamment les droits de préemption simple et renforcé.

### CONFORTER L'ORGANISATION COMMERCIALE MULTIPOLAIRE

Le commerce assure une fonction structurante dans le développement urbain. Composante importante de l'attractivité, de l'identité et du cadre de vie des villes et des quartiers, cette fonction urbaine se situe au croisement entre le projet de développement de l'habitat et des déplacements et le projet de développement économique de l'agglomération. Le rayonnement de l'équipement commercial de Brest métropole s'exerce ainsi sur l'ensemble

du Pays de Brest, du Finistère et des départements voisins en raison de l'attractivité globale et des emplois qu'il génère.

Brest métropole entend assurer cette diversité commerciale en tenant compte de la dynamique du commerce soumise à une évolution constante des comportements des consommateurs et de l'offre de nouveaux services (e-commerce, livraison à domicile...), du développement du réseau des transports en commun et des modes actifs, et du souci de proximité des consommateurs.

### **ASSURER UNE ATTRACTIVITÉ ÉQUILBRÉE ENTRE LES PÔLES COMMERCIAUX**

Quatre niveaux de fonctions commerciales sont identifiés dans le volet commerce du schéma de cohérence territoriale. Ils sont déclinés sur le territoire de Brest métropole au sein des différents types de pôles commerciaux :

- ▶ les pôles de proximité ou de semi-proximité, généralement situés dans les centres-villes et centres de quartiers,
- ▶ les pôles structurants, assurant une offre de services complète pour un territoire et une population importante,
- ▶ les pôles de niveau métropolitain, qui selon qu'il s'agit du pôle du centre-ville de Brest qui présente une offre diversifiée ou des pôles de périphérie de Kergaradec – Hermitage ou du Frountven qui présentent une offre spécialisée, ont un rayonnement qui s'étend à l'échelle du Finistère et des départements voisins.

Le pôle du centre-ville de Brest doit assurer pleinement toutes les fonctions commerciales depuis la proximité jusqu'à la dimension métropolitaine. Il se présente comme le lieu privilégié de l'équipement de la personne et de la culture – loisirs. Les secteurs périphériques identifiés dans le SCoT et le PLU ont leur rôle

à jouer notamment dans le domaine de l'équipement de la maison, du sport, du bricolage – jardinage, des grandes surfaces alimentaires.

Le commerce étant un service essentiel à la population dans chaque commune et quartier de Brest métropole, le PLU facteur 4 précise également les secteurs où des règles spécifiques sont édictées afin de préserver les fonctions commerciales : secteurs de « commerce protégé » et « de commerce protégé renforcé ».

### **GARANTIR UNE LISIBILITÉ À LONG TERME POUR LES EXPLOITATIONS AGRICOLES**

Brest métropole a conduit avec la chambre d'Agriculture du Finistère un diagnostic de l'ensemble des exploitations agricoles du territoire. Il s'agit de pérenniser autant que possible les exploitations existantes en réduisant l'impact du développement urbain et en engageant une politique d'accompagnement des exploitants concernés par l'artificialisation de leurs terres.

### **PERMETTRE L'ÉVOLUTION DES EXPLOITATIONS AGRICOLES EN FONCTION DU PHASAGE DES NOUVEAUX QUARTIERS**

Dans les espaces proches de l'urbanisation, Brest métropole s'engage à informer les exploitants concernés sur le phasage opérationnel prévisible de l'urbanisation future, afin qu'ils puissent adapter au mieux le fonctionnement de leurs exploitations.

Les exploitations pérennes les plus fortement touchées par des projets d'aménagement feront l'objet d'une attention spécifique afin d'envisager les possibilités de compensation foncière.

---

## **Promouvoir la qualité des politiques culturelles, éducatives et sportives**

---

Brest métropole appréhende la culture à l'échelle métropolitaine en affirmant son rôle de pôle d'équilibre de l'ouest de la Bretagne. Elle place la culture au cœur de son projet de développement urbain. Ce rayonnement culturel est une dimension première du « vivre

ensemble ».

L'attractivité et l'influence de la métropole brestoise relèvent de la qualité de l'animation et des politiques éducatives, culturelles et sportives qui constituent, par ailleurs, de puissants moyens de lutte contre la ségréga-

tion sociale et l'absence de mixité générationnelle. L'ensemble du Pays de Brest possède une longue culture de coopération dans les domaines social et culturel, par la force de son mouvement coopératif et associatif. Le projet métropolitain met l'accent sur la construction d'une politique territoriale dans ce domaine en associant tous les acteurs avec des offres pour tous les publics, grâce à une diffusion et des pratiques au plus près des habitants et des visiteurs.

Plus globalement, Brest métropole, signataire du réseau des villes éducatrices, conçoit l'espace urbain comme une source d'éducation en lui-même, par l'ensemble des pratiques, besoins, services, informations qu'il requiert et qu'il génère. Ceci est particulièrement vrai pour la jeunesse. Des politiques innovantes sont susceptibles de favoriser leur promotion sociale et culturelle, leur autonomie et leur bien-être.

### **METTRE EN PLACE UNE PROGRAMMATION CONCERTÉE DES ÉQUIPEMENTS CULTURELS ET SPORTIFS**

Brest métropole entend interpeller tous les acteurs institutionnels, professionnels, associatifs afin de partager et d'élaborer un projet de territoire qui visera une répartition équilibrée des équipements, sans s'enfermer d'emblée dans une stricte spécialisation des compétences. Ce droit d'interpellation est par exemple déjà mis en œuvre dans le projet édu-

catif local de la Ville de Brest. Une programmation concertée sera recherchée qui devra s'appuyer sur une certaine structuration en fonction du niveau d'intensité culturelle (lieu d'excellence, lieu de création et de diffusion, lieu de convivialité...). La localisation devrait être la résultante et non le préalable du projet. La prise en compte du temps d'accès et la recherche d'une desserte optimale en transports en commun en seront les composantes majeures, ainsi que la non-ségrégation et l'ouverture des équipements sur leur environnement.

### **OPTIMISER LE MAILLAGE DES GRANDS ÉQUIPEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION**

Au travers des grands équipements comme les Ateliers des Capucins, la grande salle de spectacles sportifs et événementiels et le stade de football, Brest métropole renforce le rayonnement de la culture, de l'économie, des loisirs, du sport dans l'Ouest breton. En effet par leur singularité et par les innovations dans les technologies et les services qu'ils développent, ils constituent un signal et façonnent l'image de la métropole. Ils contribuent à équilibrer spatialement l'agglomération. Il importe également que le développement de ces équipements contribue, renforce et optimise les synergies entre les acteurs culturels, sportifs, économiques et touristiques dans une logique des « faire ensemble » particulièrement ancrée dans la métropole brestoïse.

---

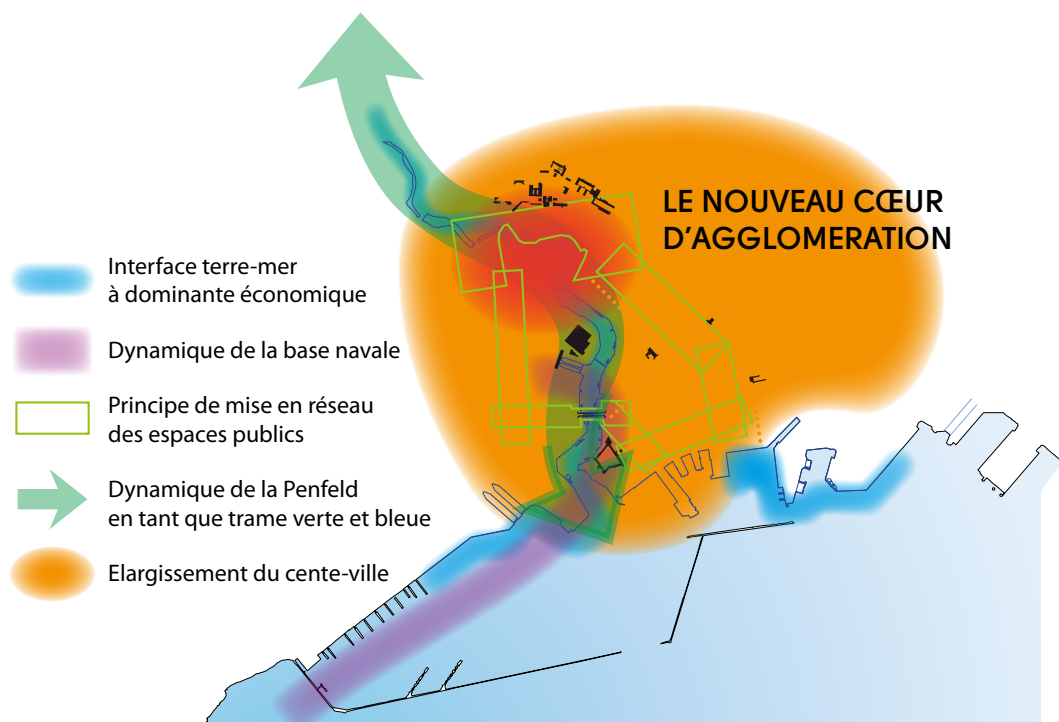
## **Affirmer le rôle éminent du cœur d'agglomération**

---

L'ambition métropolitaine et le changement d'échelle qu'elle traduit requièrent l'élargissement du centre-ville actuel de Brest, élargissement à la fois symbolique et spatial. La centralité d'une métropole, c'est-à-dire la capacité d'offrir des biens et des services, son attractivité et son rayonnement se fonde sur l'existence d'un noyau que l'on peut appréhender aisément.

Cette identification d'un espace concret devient particulièrement cruciale pour un pôle métropolitain attractif de 400 000 habitants. Ce changement d'échelle nécessite l'affichage d'un lieu réel et symbolique porteur de cette ambition, d'un lieu valorisé et valorisant, reconnu comme le cœur métropolitain de Brest et du Pays de Brest par ses habitants et par les visiteurs.

## UN CŒUR D'AGGLOMÉRATION ÉLARGI



### ACCUEILLIR DES PROJETS EMBLÉMATIQUES

Un projet urbain se doit de révéler la centralité majeure du territoire en complétant ou en revisitant l'armature urbaine du centre, dans le respect du patrimoine mais avec le souci de permettre l'évolution du bâti et l'innovation architecturale.

Il est donc souhaitable que des projets emblématiques comportant des programmes à fort impact d'image pour le territoire et de mixité urbaine comme celui des Capucins par exemple (habitat, bureaux, services, commerces, équipements...) puissent s'y développer et participer ainsi au renouvellement urbain du centre-ville. Ces programmes bénéficieront de l'amélioration de l'accessibilité que permet la confortation du réseau de transport en commun en site propre. Des connexions nouvelles par des moyens innovants (transports par câble...) sont susceptibles de renforcer l'attractivité de la centralité et de favoriser la mutation des comportements des habitants en matière de mobilité.

### AFFIRMER L'ÉPAISSISSEMENT DU CENTRE-VILLE DE BREST

Le changement d'échelle se traduit par un centre élargi qui regroupe Siam, le secteur gare, le bas Jaurès, le Salou, le campus universitaire du Bouguen, Quéleverzan, les Capucins, Recouvrance, le port de commerce. La desserte par le tramway contribue au rôle métropolitain de cet espace comme la liaison innovante (transport par câble) entre Siam et les Capucins au-dessus de la Penfeld.

Le Salou mérite une attention particulière en raison de sa taille et de sa localisation dans le dispositif. Le méandre du Salou, génère un espace conséquent, formant une quasi-friche urbaine à un kilomètre à vol d'oiseau de la place de la Liberté, soit la distance entre le bas de Siam et l'Hôtel de Ville. Ce potentiel foncier en amphithéâtre naturel bien exposé au sud, a cependant une topographie accusée, et une accessibilité difficile. Malgré cela, le Salou dispose d'un potentiel de réconciliation entre des morceaux de ville aujourd'hui cloisonnés si l'on réussit à en apprivoiser le relief : Siam/Recouvrance, centre-ville/université, ville reconstruite/rivière, Capucins/rive gauche, rives/falaises/plateau. Des activités civiles et militaires pourraient s'y développer en lien avec l'évolution de l'outil industriel de la base navale.



# RÉPONDRE AU DÉFI

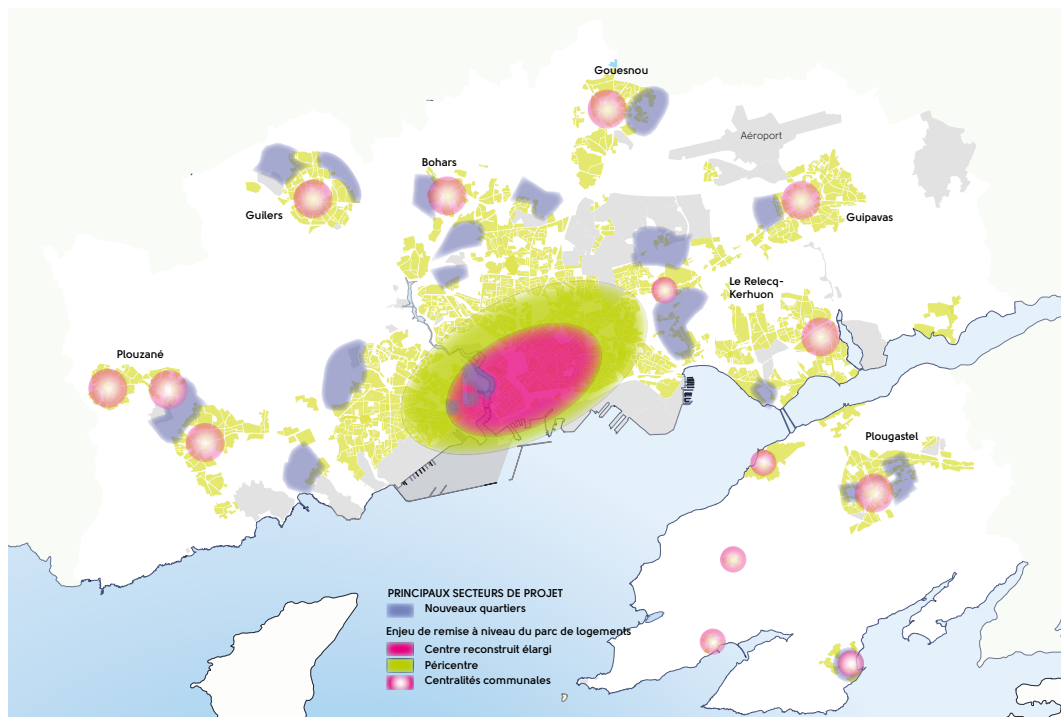
## DÉMOGRAPHIQUE GRÂCE À LA QUALITÉ RÉSIDENIELLE

Brest métropole entend favoriser toutes les conditions propices à la dynamique démographique. Dans le contexte de mutation urbaine actuelle, les comportements changent, une demande sociale s'exprime pour habiter en ville de la part des familles, des jeunes et des seniors.

Il importe donc de proposer une organisation urbaine réduisant l'empreinte écologique et favorisant cette mutation tout en assurant une cohésion sociale. Cette mutation urbaine marquée également par le renchérissement de l'énergie et par des formes nouvelles de cohabitation intergénérationnelle doit être accompagnée voire anticipée par le PLU facteur 4. La qualité résidentielle, c'est-à-dire une large

offre d'habitat, le renouvellement urbain, la conception des bâtiments économes en énergie, la qualité de vie en ville grâce à un meilleur partage de l'espace public, à l'accès aux continuités vertes et bleues et aux commerces de proximité, sont les garants d'une réelle appropriation de l'espace par les citoyens, gage de leur attachement à l'agglomération.

### PRINCIPAUX SECTEURS DE PROJETS HABITAT





---

## Prendre en compte la diversité des attentes et des moyens financiers des ménages

---

Le maintien et l'accueil de nouveaux habitants, notamment des familles de jeunes actifs avec enfants, dépendent, pour une grande part, d'une production soutenue et accrue en logements familiaux diversifiés. Cette diversification doit être complète pour correspondre aux attentes des différents types de ménages : elle concerne à la fois la taille, le type, et le prix des logements. Il s'agit de proposer une offre compétitive offrant une alternative à la plus grande surface offerte à l'extérieur de l'agglomération, mais que le SCoT régule. Cette offre repose sur les maisons en ville et sur les immeubles collectifs et intermédiaires pour la production neuve, et sur la remise à niveau du parc de logements collectifs d'Après-guerre pour l'ancien.

Cet objectif suppose une politique de maîtrise foncière par anticipation utilisant les instruments juridiques et financiers ad hoc.

### LES MAISONS EN VILLE

La ville s'est souvent construite jusqu'en 1950-60 grâce à des maisons individuelles organisées selon des plans de composition basés sur une organisation viaire lisible, comme les quartiers de Kerigonan à Brest ou les ensembles Castors dans les quartiers péricentraux. Cette formule, revisitée pour tenir compte de l'évolution des modes constructifs et des principes de l'architecture bioclimatique, devrait pouvoir s'actualiser dans les quartiers péricentraux de Brest et dans les autres communes de l'agglomération. Dans ces dernières, il faut également encourager la production de terrains à bâtir à des prix compétitifs avec ceux du pays de Brest. Au-delà, Brest métropole entend être force de proposition pour une mise en cohérence des politiques foncières à l'échelle du pôle métropolitain du pays de Brest.

### IMMEUBLES INTERMÉDIAIRES OU COLLECTIFS

Les opérations de logements collectifs ou intermédiaires, aptes à favoriser la densification, seront encouragées notamment dans le cœur de ville de Brest ou dans les centres-villes des communes. Ces formes urbaines, lorsqu'elles sont situées à proximité des axes structurants de transports publics, sont susceptibles de répondre aux attentes des habitants à la condition de disposer d'une desserte aisée par les modes doux, d'un accès facile au réseau des continuités vertes et bleues situées dans le voisinage. La proximité d'une centralité avec commerces, services et emplois, est aussi un facteur positif. L'ensemble de ces conditions devrait renforcer l'attractivité de ces produits pour une large clientèle.

### LA REMISE À NIVEAU DU PARC DE LOGEMENTS COLLECTIFS D'APRÈS-GUERRE

Le volant d'inertie que représente ce parc par rapport à l'ensemble des logements sur Brest d'une part (58 % construits entre 1949 et 1974), la bonne localisation et la présence de nombreux grands logements d'autre part, font de ce parc un enjeu majeur de la politique de l'habitat pour les décennies à venir. En effet, ces grands logements, peuvent répondre aux aspirations de nombreuses familles à condition que l'on mette en place une stratégie de requalification adéquate sur le plan thermique, de l'habitabilité et de la qualité résidentielle. L'intégration de ces espaces dans le réseau de transports publics est un atout majeur pour la réussite de cette politique.

Brest métropole affirme sa volonté de mettre en place, avec l'ensemble des partenaires publics et privés de l'habitat, des approches novatrices selon une stratégie de long terme. Le financement de tels projets relève à la fois de dispositifs nationaux et d'une combinaison d'outils techniques et financiers complexes qui restent pour la plupart à inventer.

---

## Favoriser le renouvellement urbain

---

Le renouvellement urbain constitue aujourd'hui une solution intéressante pour habiter en ville. Il répond ainsi à plusieurs attendus :

- ▶ la lutte contre l'étalement urbain, par une utilisation plus économe de l'espace,
- ▶ la réponse aux objectifs du Plan Climat Énergie Territorial, grâce à un usage plus efficient de l'énergie du fait de la compacité de la forme urbaine,
- ▶ la qualité résidentielle fondée sur le respect de l'intimité, la prise en compte de l'espace public, la présence de commerces, de services et d'espaces verts proches, la pratique des modes actifs.

Brest métropole se fixe comme objectif un renouvellement urbain répondant pour moitié aux besoins en habitat. Pour y parvenir, le PLU facteur 4 facilite le renouvellement urbain non seulement dans les secteurs mutables mais aussi dans le tissu urbain diffus, par un zonage et un règlement adaptés. La collectivité mobilisera les outils fonciers adaptés pour atteindre ces objectifs, notamment les droits de préemption urbain simple et renforcé.

La forme urbaine va donc évoluer pour répondre aux enjeux sociodémographiques évoqués précédemment, mais aussi en raison du

coût de gestion de la ville favorable au tissu dense et compact, de la problématique des déplacements visant à renforcer les transports publics et les modes actifs, et aux enjeux climat – énergie – environnement.

Dans ce contexte, le renouvellement urbain et la densification sont prioritaires le long des lignes actuelles et futures du transport en commun en site propre, le long des grands axes urbains (avenues, boulevards et radiales), ainsi que pour renforcer les centres des communes et les pôles de quartiers lorsque ceux-ci disposent des équipements et services adéquats et d'une bonne desserte en transport en commun.

La densification lorsqu'elle est souhaitable se fera donc en respectant les différents tissus urbains avec le souci de préserver les échelles urbaines et le niveau de centralité, mais en visant l'amélioration de la lisibilité de la ville et des parcours depuis l'espace public. L'innovation architecturale sera favorisée dans le respect de la qualité des quartiers existants et en intégrant la qualité énergétique dans la construction.

---

## Concevoir des tissus urbains et des bâtiments économes en énergie

---

La recherche globale d'un aménagement à faible empreinte écologique est un objectif tant pour l'habitat que pour l'activité économique. Cela passe d'abord par l'organisation de quartiers à même de favoriser les déplacements de proximité, de transports en commun, des modes doux pour limiter la nécessité du recours à l'automobile, d'où une urbanisation et une densification prioritaires autour des transports en commun mais aussi des réseaux éner-

gétiques. Ensuite, dans la ligne du Plan Climat Énergie Territorial, la haute performance énergétique et le développement d'énergies renouvelables intégrés à la construction ou en emprise foncière sont à développer en trouvant un bon compromis entre orientation sud et alignement, et en visant la construction passive ou à énergie positive. Ceci concerne le bâti ancien comme le neuf.

---

## Développer une approche globale de l'espace public et du paysage urbain

---

Étant donné l'importance de l'espace public et du paysage urbain pour la qualité de la vie quotidienne et pour l'image de la ville, et donc de son attractivité et de son rayonnement, Brest métropole souhaite développer une approche globale intégrant le bâti à son environnement urbain naturel, en prenant en compte le mode de vie des habitants.

L'enjeu de la cohésion sociale et de la solidarité plaide pour le renouveau de l'espace public qui peut être la réponse à la fuite des familles vers la périphérie et devenir un générateur important de lien social : la prise en compte du vieillissement, du développement des familles monoparentales, de problèmes de garde des enfants, sera facilitée par la qualité de l'espace public où le piéton est prioritaire et où les équipements publics (école, crèche, commerces de proximité...) sont accessibles.

### DIFFÉRENCIER LE TRAITEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

Selon les cas, il faudra privilégier les usages de proximité ou d'agglomération. Le partage de l'espace et son traitement relèvent soit du maintien de l'ambiance de quartier, avec une priorité aux modes actifs et à l'accès aux continuités vertes et bleues, soit d'un usage collectif où doivent pouvoir se confronter toutes les diversités des publics et des usages, la présence des commerces et des services, le trafic de transit, le réseau lourd de transports en commun (station de tramway par exemple). Le partage de l'espace sera adapté à la mixité des usages.

La qualité des espaces publics est également un levier en matière de Maîtrise de la demande en énergie. Une conception d'ensemble de l'éclairage public permettra de valoriser le

patrimoine urbain en réalisant des économies d'énergie et en améliorant le confort et la sécurité des déplacements nocturnes.

### METTRE EN ŒUVRE DES RÈGLES ET DISPOSITIFS SPÉCIFIQUES

Selon les orientations précédentes, le PLU facteur 4 prévoit des règles et des dispositifs spécifiques. Sera distinguée en fonction des cas la priorité à donner à l'alignement, au retrait, à l'orientation, à la gestion des limites séparatives, c'est-à-dire aux critères qui favorisent une relation optimale entre le bâti et l'espace public. Une orientation d'aménagement et de programmation spécifique définit le rôle des continuités vertes et bleues et leur accès depuis l'espace public dans le tissu urbain dense.

### PRENDRE APPUI SUR LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE DÉPLACEMENTS

La lisibilité de l'espace public et du paysage urbain repose pour une bonne part sur son articulation au grand réseau viaire (avenues, boulevards) et de transport en commun. En effet les déplacements sont fortement impliqués dans la perception sensorielle des habitants et des visiteurs. D'où l'importance d'une lecture de la ville depuis l'espace public qui épouse le réseau métropolitain de déplacements. Les travaux de mise à niveau ou de développement de ce réseau doivent donc intégrer cette fonction au-delà de leur dimension fonctionnelle et technique. Il s'agit de vivre la ville à pied et à vélo, modes d'accès privilégiés aux transports en commun.



# CONSTRUIRE

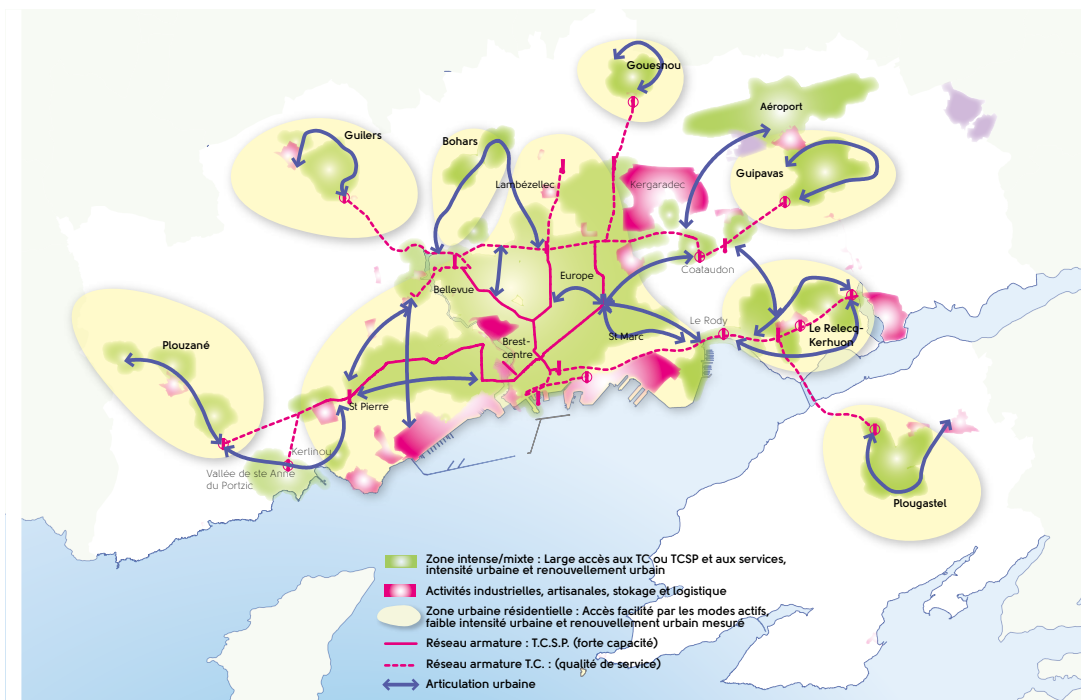
## LA VILLE DES PROXIMITÉS

Les souhaits des citoyens, parfois contradictoires, sont de disposer à la fois des facilités de la vie urbaine et donc d'un large accès aux commerces et services, aux équipements de quartiers et métropolitains dans une ville apaisée, c'est-à-dire où l'automobile serait peu présente, et du calme que requiert la fonction résidentielle.

Le PLU facteur 4 propose une organisation de l'espace qui facilite la vie quotidienne des habitants, tout en tenant compte des impératifs de gestion économe des finances publiques et de l'évolution accélérée des outils numériques ou de mobilité qui permettent des réponses

nouvelles aux attentes. Cette organisation de l'espace se traduit par un maillage hiérarchisé du territoire de l'agglomération, fondée sur les centres ville et les centres de quartier irrigués par le réseau de transport en commun.

### LA VILLE DES PROXIMITÉS



---

## Favoriser une organisation multipolaire de l'espace

---

Brest métropole souhaite favoriser la ville des proximités et de l'intensité urbaine aux différentes échelles du nouveau cœur de ville, des communes et des quartiers. L'organisation multipolaire actuelle est caractérisée par le polycentrisme, lequel est une valeur à laquelle les habitants de l'agglomération sont attachés. Il s'agira donc tout en maintenant le choix stratégique de la qualité des services à la population, de faire évoluer le maillage du territoire, en affectant à chaque échelle de vie un niveau de services dépendant du réseau de transport en commun, tout en visant une mixité fonctionnelle avec les services marchands.

Cette organisation multipolaire repose sur le principe d'un temps d'accès optimal : dominante « piétonne ou vélo » (proximité jusqu'à 10 mn) de façon quotidienne, dominante « transport en commun » pour l'accès hebdomadaire ou occasionnel (30 à 45 mn). La qualité de l'espace public en lien avec les modes actifs et le réseau de déplacements collectifs favorise la mixité et l'accessibilité aux équipe-

ments publics (école, crèche, commerces de proximité...), notamment pour les familles et les personnes âgées.

Pour être efficiente, cette organisation multipolaire requiert une offre qualifiée en modes doux, en transport en commun, en réseaux numériques tant pour les entreprises que pour les particuliers, sur l'ensemble de l'espace. L'autre facteur favorable est une gestion du stationnement cohérente et différenciée selon les secteurs : il s'agit de permettre de privilégier l'attractivité du réseau de transport en commun à l'acquisition de la deuxième ou de la troisième voiture.

L'ensemble de ces facteurs concourt enfin à faciliter le maintien (voire l'installation) des commerces de proximité en milieu urbain et périurbain : autant pour améliorer l'attractivité des territoires que pour permettre aux personnes ne disposant pas ou n'utilisant plus de voitures individuelles (personnes âgées, personnes à mobilité réduite,...) de continuer à vivre en ville.

---

## Proposer deux niveaux d'armature urbaine

---

La proximité concerne d'abord l'espace dans lequel les habitants trouvent près de chez eux les services de la vie quotidienne. Elle se traduit, ou se vit également, en proximité de temps grâce au transport en commun en site propre qui permet d'accéder aux équipements et services rares dans un délai suffisamment court, d'où l'expression de « ville des proximités ». L'intensité urbaine recouvre le plaisir et l'intérêt de vivre ou de pratiquer la ville, c'est-à-dire la présence des commerces, services, équipements, transports en commun, loge-

ments, qui rayonnent au-delà de leur strict périmètre.

En fonction de ces principes, il est proposé une organisation de l'espace qui se traduit par deux niveaux d'armature urbaine selon l'importance donnée à la proximité et à l'intensité urbaine, et au rôle dévolu au renouvellement urbain.

### LA ZONE URBAINE INTENSE / MIXTE

L'ensemble des fonctions urbaines peuvent s'y développer. Proche des commerces, des ser-

vices et des transports en commun, cet espace se prête bien au renouvellement urbain. Les modes actifs, comme la marche ou le vélo, y seront encouragés.

On distinguera à l'intérieur de cet espace un secteur plus intense le long du réseau de transports en commun en site propre, des voies structurantes, et du réseau de chaleur, combiné à la présence de commerces et de services. Le tertiaire lié aux fonctions métropolitaines y est encouragé. Ce secteur sera particulièrement privilégié pour le renouvellement urbain en raison des espaces mutables potentiels et de sa forte intensité urbaine.

## LA ZONE URBAINE RÉSIDENIELLE

Il s'agit des quartiers de Brest et du territoire des communes qui se trouvent en dehors de la zone précédente. L'habitat est la fonction dominante mais l'accueil des autres fonctions, notamment le tertiaire de proximité est permis, lorsqu'elles sont compatibles avec celui-ci. Le renouvellement urbain reste possible mais sous une forme mesurée.

On s'attachera ici à la qualité des liaisons piétonnes et vélo avec la zone précédente.

---

## Disposer d'espaces adéquats pour accueillir les entreprises artisanales et tertiaires

---

La volonté de mixité urbaine et le souhait de rapprocher autant que possible l'emploi et l'habitat en réduisant les déplacements pendulaires demande une attention spécifique afin d'accueillir les entreprises artisanales et tertiaires, destinées à une clientèle de proxi-

mité, dans le tissu urbain courant ou dans des zones d'activités bien réparties sur l'ensemble des communes. On sera attentif à maîtriser l'évolution de ces zones dans le temps afin qu'un volume suffisant d'espaces à vocation économique demeure.



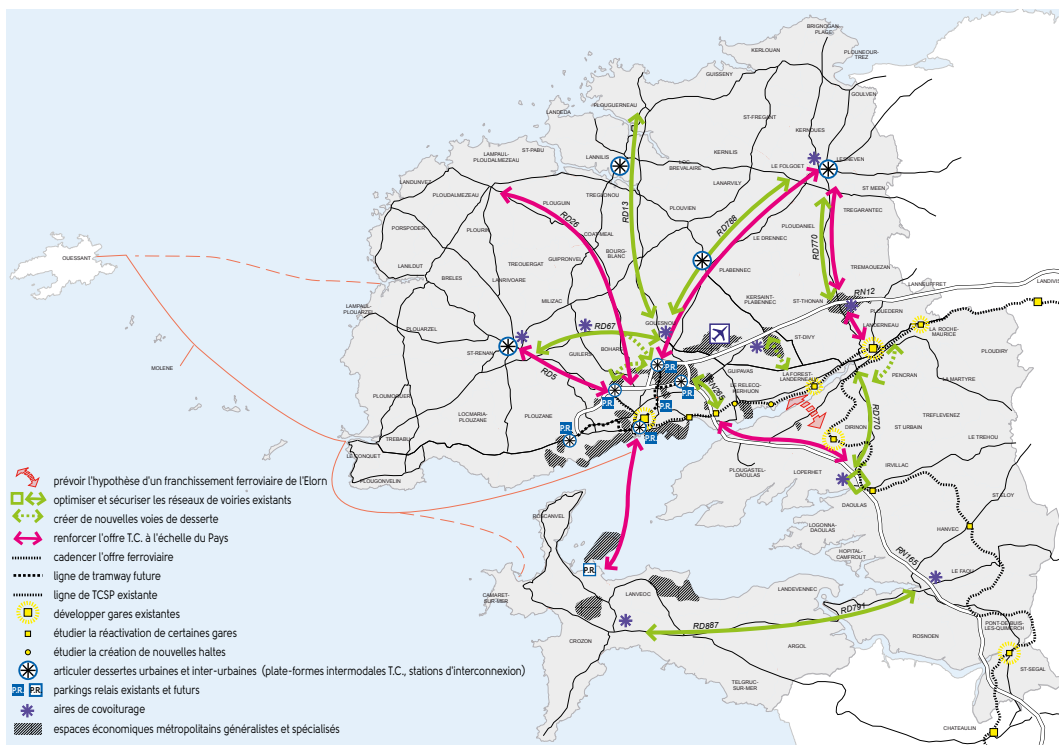
# OPTIMISER

## L'ARMATURE DES GRANDS RÉSEAUX STRUCTURANTS DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Les grands réseaux structurants comme les transports en commun, en particulier en site propre, les réseaux d'eau et de chaleur facilitent la proximité et l'intensité urbaine et permettent le développement du territoire aggloméré selon le principe d'une ville à haut niveau de services. Mais ils sont soumis, comme d'autres grands équipements, à l'impératif de

gestion économe des finances publiques tout en devant répondre toujours plus aux attentes et exigences des usagers (qualité du service rendu et respect des normes sanitaires par exemple). A un moment où certains d'entre eux sont frappés d'obsolescence, la recherche d'optimisation s'impose.

### DÉPLACEMENTS PROJETS



---

## Conforter la structuration de l'espace urbain par le réseau de transports en commun

---

Le souci de cohérence entre l'organisation multipolaire de l'agglomération et le développement des transports en commun guide le projet urbain de Brest métropole.

### PRIVILÉGIER L'EFFICACITÉ

La ville de la proximité nécessite une densité suffisante pour réduire les temps de déplacements inutiles et promouvoir des espaces publics de qualité. Dans ce contexte, sachant que les transports en commun sont la pièce maîtresse du fonctionnement de ces espaces, mais qu'ils sont coûteux en fonctionnement et en entretien, il importe de mettre en parallèle coût économique et services rendus.

Les parties agglomérées les plus denses, et les secteurs où la population (habitants et emplois) est plus clairsemée, ne peuvent bénéficier du même niveau de service.

Dans les premiers, à la fois par rentabilité et valeur d'usage, le transport en commun en site propre doit pouvoir répondre en vitesse, confort, fréquence et amplitude, au niveau de service attendu par les usagers. Dans les secteurs moins denses souvent périphériques, c'est le temps de trajet qui ne doit pas devenir rédhibitoire d'où le souci d'éviter les tracés trop complexes et les matériels non adaptés (recherche du coût raisonnable). Le PADD affirme ainsi l'objectif d'une mise en cohérence entre l'aménagement urbain et le système de transport en privilégiant un urbanisme rationnel, et non l'étalement urbain.

### RÉHABILITER, RESTRUCTURER LE RÉSEAU PRINCIPAL DE VOIRIE EXISTANT

De nombreuses voiries de Brest ont été conçues et réalisées en 1945 et 1975. Une réhabilitation de ce réseau principal devra se faire dans la durée. Brest métropole profitera de cette opportunité pour viser une plus grande qualité urbaine, en considérant la voirie comme un espace public majeur de l'agglomération : le nouveau partage de l'espace qui sera effectué devra faciliter le fonctionnement du réseau de transports en commun en modulant les vitesses des automobiles en fonction de la nature des quartiers traversés, répondre à la diminution attendue des nuisances phoniques, et favoriser les modes doux (marche, vélo), tout en permettant l'accès aux commerces et aux services.

### POURSUIVRE L'ÉVOLUTION VERS UNE GESTION DURABLE DES TRAFICS

Les outils de gestion et de connaissance des données de trafic seront utilisés pour mettre à disposition des usagers une information dynamique de l'état du réseau multimodes en fonction des aléas climatiques, des travaux, des situations d'engorgement ponctuelles. Brest métropole souhaite ainsi mettre à disposition du public des cartes de trafic avec choix d'itinéraires auprès des usagers qui disposent des technologies d'assistance personnelle (internet, portable...).

---

## Promouvoir une gestion durable de l'eau

---

Brest métropole mène depuis deux décennies une politique de protection et de préservation de la ressource en eau au travers du Plan bleu,

du contrat de baie et du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) de l'Elorn que complète le contrat de rade. Le PLU fac-



teur 4 contribue à cette politique qui vise à respecter le grand cycle de l'eau et à adapter le territoire au changement climatique.

### **MAÎTRISE ÉLEVÉE DE LA GESTION DES EAUX PLUVIALES**

Pour limiter l'imperméabilisation des surfaces et les effets induits (ruissellement, inondations, chocs hydrauliques, pollutions), les techniques qui se rapprochent le plus possible de l'hydrologie naturelle comme l'infiltration directe à la parcelle, les fossés et noues, les bassins de rétention superficiel seront encouragés dans les opérations d'aménagement, conformément à la prescription du SCoT. Le zonage « eaux pluviales » fixe des principes de gestion des eaux pluviales dans un double objectif de lutte contre les inondations et de réduction de l'impact sur les milieux récepteurs. Dans le cas du tissu urbain ancien, qui ne dispose pas en général de dispositifs de régulation, le renouvellement urbain devra rechercher au cas par cas toute opportunité d'amélioration.

### **POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES DU SYSTÈME D'ASSAINISSEMENT**

L'implantation de l'assainissement collectif doit être en cohérence avec la volonté de développement et de maîtrise de l'urbanisation.

La distinction à opérer entre réseau unitaire et séparatif doit reposer sur la nature du tissu urbain : le premier sera maintenu en type urbain dense, car c'est le meilleur moyen de traiter les eaux pluviales qui sont fortement chargées en hydrocarbures et en déchets organiques, alors que le réseau séparatif desservira le tissu urbain plus lâche. Les programmes en cours pour améliorer les performances de traitement des stations d'épuration, la fiabilisation des réseaux d'assainissement, des postes de relevage et des déversoirs d'orage seront poursuivis. La mise en conformité des branchements d'assainissement est également à maintenir.

En assainissement individuel, le service public de l'assainissement non collectif (SPANC), créé en 2005, a réalisé l'ensemble des diagnostics des assainissements individuels et une politique de mise en conformité des systèmes d'assainissement individuels polluants est lancée.

Ces programmes sont essentiels pour diminuer l'impact de la ville sur les eaux marines, en particulier les contaminations bactériologiques du littoral et de la rade qui représentent un enjeu majeur du SAGE de l'Elorn.

### **LA GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU POTABLE**

Sur le territoire de Bmo, l'eau potable provient notamment des rivières de la Penfeld, des ruisseaux du Costour et de la rivière de Guipavas et des captages d'eaux souterraines de Plougastel-Daoulas.

La gestion de la ressource en eau potable s'appuie notamment sur :

- ▶ la politique de gestion des bassins versants,
- ▶ la diversité des ressources,
- ▶ la mise en place des périmètres de protection sur tous les points de prélèvements,
- ▶ la maîtrise des pollutions industrielles, agricoles et domestiques,
- ▶ la mise en œuvre de pratiques de gestion écologique des espaces publics,
- ▶ la protection des ruisseaux et zones humides, agissant comme zone tampon et de filtration des eaux.

Tous ces éléments concourent déjà et devront concourir encore plus à l'avenir à la préservation de l'équilibre biologique du système hydrologique constitué par le réseau de cours d'eau et par la rade de Brest, écosystème majeur du territoire métropolitain.

### **LA DESSERTE ET LA PRODUCTION D'ÉNERGIES**

Pour atteindre le facteur 4 et contribuer à la sécurisation de l'approvisionnement énergétique de la Bretagne, la production d'énergies renouvelables devra être développée jusque dans la zone urbaine. Dans le cadre du Plan Climat Énergie Territorial, les réseaux de chaleur constituent un levier majeur de développement d'énergie renouvelable et de substitution d'énergie fossile. Brest métropole ambitionne de développer massivement ses réseaux de chaleur par des extensions et densifications des raccordements. Le schéma directeur de développement du réseau de Brest identifie des extensions possibles notamment vers la rive droite et intègre la réalisation d'une production de chaleur biomasse ainsi que la sécurisation par des productions de chaleur d'appoint/secours.

De plus, le PLU facteur 4 facilite le développement des équipements en toiture et en façade – solaire thermique et photovoltaïque, petit éolien, sauf cas particulier, notamment lié au caractère patrimonial du bâti. Des dispositions permettront de développer des productions d'énergies sur des emprises foncières favorable de type ancienne décharge ou centre d'enfouissement technique mais surtout en intégration au bâtiment ou à la zone d'aménagement. Des projets solidaires mutualisés seront aussi encouragés. La production d'énergie en zone agricole est également favorisée.



An aerial photograph of a city at sunset. The sky is a mix of blue, orange, and yellow. The city lights are visible, and a bridge is seen in the foreground. The text 'ORIENTATIONS THÉMATIQUES' is overlaid on the image.

**ORIENTATIONS  
THÉMATIQUES**

**03**



# ORIENTATIONS

## THÉMATIQUES DE L'HABITAT

---

Revenir à un équilibre démographique et social entre l'agglomération et le reste du Pays de Brest.

La ville de Brest a perdu près de 25 000 habitants en 30 ans (1975-2007). Cette érosion de la population résidente s'explique principalement par le départ de jeunes ménages actifs, avec ou sans enfants, de la ville centre vers les espaces périphériques. Les autres communes de l'agglomération, historiquement premières bénéficiaires du développement périurbain, ne compensent plus aujourd'hui ces départs. Plusieurs d'entre elles stagnent désormais de la population sous l'effet de la décohabitation insuffisamment compensée par la construction neuve. En dehors de l'agglomération,

l'urbanisation se réalise par la construction neuve pavillonnaire, et tout autant par le marché de l'immobilier existant, mais aussi par la recherche de logements locatifs, notamment dans l'individuel (environ 30 % des migrations résidentielles). Pour assurer son équilibre démographique et social, rationaliser l'usage de ses équipements (scolaires, sportifs, culturels et sociaux) et limiter l'étalement urbain consommateur d'espace, Brest métropole doit donc proposer une alternative pertinente au départ en périphérie.

---

## Maintenir un niveau de production élevé de logements pour satisfaire cette ambition

---

La production d'un volume important de logements neufs, même si elle n'est pas garante à elle seule d'une reprise démographique, est indispensable. Sans la mise sur le marché d'un volume suffisant de logements neufs, le seul maintien de la population ne saurait être assuré. La régularité des livraisons de logements conditionne le fonctionnement fluide du marché. Les grandes opérations d'urbanisme engagées par la collectivité (Fontaine Margot,

Kerlinou, Messioual,...), dont les premières livraisons devraient intervenir dès 2014-2015, sont essentielles pour assurer la mise sur le marché d'un volume conséquent de logements. Conformément au SCoT du Pays de Brest qui comporte dans ses dispositions un objectif de 2 600 logements par an et un partage plus équitable de la construction neuve entre Brest métropole et les autres intercommunalités du Pays, un objectif de 1 300 logements com-

mencés par an est retenu pour satisfaire les besoins, se répartissant ainsi :

- ▶ 900 logements sont nécessaires au strict maintien de la population (c'est-à-dire les logements nécessaires au seul maintien de la population en raison du phénomène de desserrement des ménages) : 700 logements par an pour Brest, 200 pour autres communes de la Communauté.
- ▶ 400 logements contribuent au rééquilibrage de la dynamique démographique à l'échelle du pôle métropolitain du pays de Brest.

Au cours de la période 2007-2011, Brest métropole a mené une politique volontariste de développement du logement social sur son territoire. Elle s'est traduite par des volumes de production importants (une moyenne de 360 logements par an) et un renforcement des projets dans les communes hors Brest dans un objectif de rééquilibrage de l'offre sociale

(50 % de la production). L'obligation légale de production de logements conventionnés sur ces communes est au total de 110 logements par an (objectif annuel sur la période triennale 2008-2010). Pour les années à venir, il est proposé des objectifs améliorant encore leur adéquation avec les besoins et les caractéristiques socio-économiques des ménages.

Les opérations de logements locatifs sociaux seront localisées prioritairement dans les communes hors Brest, la ville centre comptant plus de logements conventionnés (24,6 % en 2012). Elles seront par ailleurs privilégiées dans les centralités, à proximité des commerces et services ou des axes structurants de transports en commun. Pour viser un bon équilibre de l'offre au sein des secteurs urbains, le poids du parc locatif social existant continuera d'être un critère de localisation.

---

## Constituer une offre complète et attractive de logements neufs

---

Le volume de production ne suffit pas à garantir l'équilibre démographique. La satisfaction de cette ambition dépend aussi du type de ménages que l'agglomération accueille et de ce fait du type de logements produits. Aujourd'hui, une grande partie de la production brestoise est constituée d'appartements, à finalité locative publique et privée.

Brest métropole, soucieuse à la fois de relever le défi démographique et de satisfaire la demande de ménages souhaitant habiter en ville, entend donc développer une offre de logements familiaux plus conséquente et diversifiée dans le collectif et dans l'individuel. L'objectif est d'offrir une alternative possible et satisfaisante à une partie des 500 à 600 ménages qui quittent chaque année l'agglomération pour acheter ou construire une maison dans le reste du Pays de Brest. La collectivité se donne comme objectif d'en retenir la moitié avec en particulier une montée en puissance progressive de la production d'habitat individuel. Les communes de l'agglomération hors Brest ont la capacité à jouer un rôle plus important dans la production de lots libres.

Le créneau de l'accession en immeubles collectifs ou intermédiaires, tel qu'il existe aujourd'hui dans l'agglomération, est très restreint compte tenu des coûts de sortie élevés qui le rendent peu compétitif par rapport à de

l'individuel périurbain. Il semble « réservé » à un public de citoyens aisés. Face à ce constat, Brest métropole souhaite aider le développement de la propriété occupante en collectif neuf pour une plus large clientèle d'accédants. Pour espérer satisfaire un plus grand nombre d'acquéreurs sur ce produit logement, il convient d'accentuer la production d'appartements à coût abordable. Cet objectif repose sur une politique de maîtrise des coûts de sortie, utilisant des leviers tels que : réduction des charges foncières, nouveaux procédés constructifs, soutien financier aux accédants (PSLA, aide financière directe aux accédants,...). Cette forme d'habitat dense est susceptible de répondre aux attentes à la condition d'une localisation centrale et valorisée : centres-villes des communes, proximité des axes structurants de transports publics. La production d'habitat, sa localisation et sa typologie contribueront à l'intensité urbaine, à la structuration de la ville et sa lisibilité.

Si les opérations d'extension urbaine contribuent à développer à court et moyen terme cette offre, la production de logements neufs collectifs dans le tissu urbain constitué par le biais du renouvellement urbain restera une part non négligeable de cette offre.

La solvabilité des ménages constitue pour les organismes HLM une préoccupation impor-



tante. Le niveau plus élevé des loyers des logements récents est difficilement compatible avec les revenus des ménages les plus pauvres.

Compte tenu du profil économique de la population demandeuse d'un logement social, une proportion plus importante qu'actuellement de logements locatifs sociaux à loyers très modérés est à envisager, à développer prioritairement dans les communes dans lesquelles l'offre est aujourd'hui la plus faible à savoir en dehors de Brest. Par ailleurs, il conviendra de poursuivre l'effort de diversification des produits d'hébergement et de logement d'insertion pour répondre à la diversité des besoins de publics en difficulté sociale et économique. L'objectif de production de l'offre sociale devra en outre intégrer la problématique du renouvellement d'une partie du parc, à plus ou moins long terme, et celle de la production, en compensation, d'une offre adaptée financièrement aux capacités des ménages demandeurs de logements sociaux.

L'engagement de solidarité de la collectivité à travers l'habitat et le logement pour un droit effectif au logement pour tous sera poursuivi. Les réponses aux besoins spécifiques des ménages les plus en difficultés se poursuivra tant par la diversification renouvelée des produits de logements et d'hébergement que par l'amélioration permanente de l'organisation de la collectivité et de ses partenaires. L'accord collectif intercommunal constitue le socle de la convention cadre du droit de réservation de l'État sur le territoire de l'agglomération brestoise. Il définit le cadre des attributions prioritaires et permet de répondre à la demande de logements des personnes en difficultés socio économiques relevant du Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées. Il pose le principe d'une priorité de traitement pour les ménages qui cumulent des difficultés économiques, des difficultés

sociales identifiées liée à l'urgence ou des situations plus durables liées à la difficulté d'habiter. La Commission d'Accompagnement Social et d'Accès au Logement (CASAL), à travers un parc dédié de près de 800 logements et places d'hébergement, est l'outil privilégié de la mise en œuvre du droit au logement dans l'agglomération brestoise.

L'attention portée aux personnes en situation de handicap sera poursuivie dans le cadre de la commission pour l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports créés en 2006 par Brest métropole.

La génération du baby-boom va accroître considérablement les effectifs des personnes de 60 ans et au-delà. En tenant compte de la spécialisation des structures d'hébergements sur l'accueil des personnes dépendantes ou très âgées (plus de 85 ans), il s'agira d'anticiper le vieillissement en proposant des solutions d'habitat alternatives au logement actuel en tenant compte qu'il s'agit de solutions d'habiter et non seulement de logements.

Brest métropole incitera en particulier l'insertion de logements étudiés pour les seniors dans les nouvelles opérations d'habitat. Le logement ne pouvant être considéré indépendamment de son environnement de proximité, cet habitat sera privilégié à proximité des commerces et des services, ou des axes structurants de transports en commun. Il s'agit de concevoir un habitat pensé pour une éventuelle dépendance, permettant aux personnes de demeurer le plus longtemps possible à domicile. Cette dynamique de production devra concilier attractivité, enjeu énergétique et coût accessible grâce notamment à l'innovation constructive et architecturale.

---

## Renouveler la stratégie d'intervention sur le parc existant privé et public

---

Pour assurer l'équilibre, voire le développement à long terme de sa population, la collectivité doit nécessairement s'appuyer sur la mobilité résidentielle à l'œuvre dans le parc existant. En moyenne, 10 % du parc de résidences principales change d'occupants chaque année. C'est dans l'occupation de ce parc marqué par la reconstruction, et dans son renouvellement que se situe une des clés pour relever le défi démographique.

L'agglomération, et en particulier la ville de Brest, dispose d'un potentiel important de logements familiaux en habitat collectif et individuel. C'est notamment le cas des secteurs péri-centraux brestois qui abritent des appartements de grande taille et comparativement peu chers par rapport à une offre neuve. Cependant, ce parc majoritairement des années 1950-1970 qui alimente aujourd'hui un marché important en volume et très fortement caractérisé par la première accession souffre d'un double handicap qui compromet son attractivité : des espaces extérieurs sans grand attrait et un déficit de qualité de la « cellule » logement et des parties communes qui le pénalisent par rapport au logement neuf. L'écart va d'ailleurs se creuser avec le développement des nouvelles réglementations, notamment en matière énergétique.

Le parc d'Après-guerre comprend également une part non négligeable de maisons individuelles. Dynamique, ce marché d'occasion se pose réellement comme une alternative au logement neuf. Aujourd'hui, il fidélise plus que la construction neuve et attire des ménages extérieurs au Pays de Brest, montrant qu'il s'agit d'un produit urbain attractif. Mais il s'agit d'un marché cher et qui nécessite des travaux importants de remise aux normes.

Dans les vingt prochaines années, une partie du parc de logements d'Après-guerre devrait se libérer dans des proportions plus importantes que celles observées aujourd'hui. Les effets de génération mettront ainsi sur le marché environ 12 000 maisons de qualité variable, fruit de l'investissement des premières générations d'accédants d'Après-Guerre.

Le poids de ce parc dans l'ensemble des loge-

ments en fait un enjeu majeur de la politique de l'habitat pour les décennies à venir. Les grands appartements qui jouent aujourd'hui principalement le rôle de « porte d'entrée » et de « tremplin » vers une accession en individuel peuvent correspondre aux aspirations des familles mais cela suppose une réelle montée en qualité du logement, de l'immeuble et des espaces communs privés et publics.

Comme il paraît difficile de laisser à la seule initiative des propriétaires la remise en état de ce parc eu égard à la complexité générale des opérations et au chantier colossal que cela représente, Brest métropole affirme sa volonté de construire, avec l'ensemble des partenaires publics et privés de l'habitat, une stratégie de remise à niveau. Une telle politique devra s'envisager de manière globale, car elle suppose une hiérarchisation et une programmation des interventions. Elle s'inscrira dans un temps long (15-20 ans) et dépassera la seule problématique de l'habitat, et visera à assurer une bonne interaction entre habitat, l'urbanisme et renouvellement urbain. Outre l'adaptation aux normes d'habitabilité actuelles et la mise à niveau thermique qui est l'un des objectifs majeurs du Plan Climat Énergie Territorial (PCET) de l'agglomération, la qualité résidentielle des quartiers et l'intégration des espaces dans les réseaux de transports publics seront des atouts de poids pour être dans le marché. Brest métropole dispose d'une antériorité et d'une réelle expérience en matière de politiques d'amélioration de l'habitat et d'intervention sur les copropriétés fragilisées et dégradées qui s'est progressivement recentrée sur le parc ancien le plus dégradé. Un nouveau programme de rénovation ambitieux nécessitera sans conteste la création d'une ingénierie inédite, adaptée à un contexte financier national mouvant. Il ne pourra s'envisager sans démultiplication des effets leviers grâce à de nouveaux outils technico-financiers d'intervention (certificats d'économie d'énergie, tiers investisseurs, éco prêt aux copropriétés, plateforme-conseil aux ménages,...).



# ORIENTATIONS

## THÉMATIQUES DES DÉPLACEMENTS

Du fait de la position géographique de l'agglomération, les déplacements de personnes et de marchandises relèvent, pour une large majorité, des besoins directs de l'agglomération et, pour la quasi-totalité, des besoins directs du bassin de vie (Pays de Brest). Les caractéristiques urbaines (voies larges, densité très variable), la période principale de construction (1950-1980) et le phénomène de périurbanisation à l'œuvre dans les années 1980-2000 conduisent à un recours élevé au déplacement automobile (65 % des déplacements).

Aux questions récurrentes d'occupation de l'espace urbain par l'automobile, de sécurité routière et de nuisances sonores, s'est récemment ajoutée la pollution de l'air au voisinage des voiries principales, certains seuils de pollution moyenne ayant été dépassés.

Trois types d'action principaux sont menés depuis les années 1990-2000, conformément au PDU de 2002 :

- ▶ Améliorer la cohérence entre politiques urbaines et politique de déplacement,
- ▶ Adapter les caractéristiques des voiries pour permettre simultanément une circulation fluide et calmée, favoriser le libre choix du mode de déplacement et faciliter le fonctionnement des quartiers traversés,
- ▶ Améliorer le fonctionnement des transports en commun.

Ces grandes orientations seront poursuivies et renforcées :

- ▶ D'une part, en accompagnement d'une politique d'intensité urbaine, les conditions de déplacement au sein des espaces de proximité seront adaptées pour minimiser les nuisances et renforcer la qualité résidentielle des espaces concernés.
- ▶ D'autre part, le réseau structurant de déplacements à l'échelle métropolitaine sera aménagé pour renforcer l'accessibilité des pôles principaux de l'agglomération, en diminuant l'impact des déplacements correspondants.

Par ailleurs, l'adaptation des réseaux extérieurs sera poursuivie, pour renforcer l'attractivité métropolitaine et son intégration dans l'espace breton, européen et mondial.

## Adapter les conditions de déplacement au sein des espaces de proximité pour minimiser les nuisances et renforcer la qualité résidentielle

L'adaptation des espaces de proximité a fait l'objet d'actions importantes dans la période récente (plan de circulation du centre-ville, mise en œuvre du schéma direc-

teur vélo, aménagement des espaces piétons du centre-ville, réaménagement de polarités des villes et quartiers, extension de zones 30,...)



L'accélération de cette évolution de l'espace public et de sa gestion sera prioritaire, en vue de favoriser l'utilisation des modes actifs (marche à pied et vélo) et d'assurer une circulation apaisée des véhicules automobiles.

Ils devront être complétés par la poursuite de l'adaptation du réseau de transport en commun et son évolution progressive vers une offre publique de mobilité durable, grâce au développement de services complémentaires. L'évolution des conditions d'usages des modes motorisés fera également l'objet d'une action renforcée, notamment par l'accompagnement des pratiques de covoiturage et d'intermodalité, de même que le développement des alternatives à la mobilité (télétravail, livraisons,...). Enfin, la politique de stationnement visera à favoriser l'attractivité globale de ces espaces de proximité.

### **POURUIVRE L'ÉVOLUTION DE L'ESPACE PUBLIC ET DE SA GESTION VERS DES ESPACES ATTRACTIFS, APAISÉS ET ACCESSIBLES**

L'évolution de l'espace public et de sa gestion viseront en priorité l'amélioration du confort et de la sécurité des déplacements en modes actifs (piétons et vélos), dans une approche globale - confort physique, ambiance acoustique et olfactive, présence du végétal, continuité,... ainsi que l'obtention d'une circulation automobile fluide et apaisée.

Ces évolutions se déclinent aux différentes échelles urbaines :

- ▶ un cœur d'agglomération à la dimension d'un espace de vie de 400 000 habitants, en offrant des espaces piétons élargis et un vaste espace de trafic apaisé ;
- ▶ la zone urbaine intense/mixte privilégiant l'accès au réseau structurant de déplacement, la déambulation piétonne vers les espaces regroupant les principaux commerces et services de proximité, ainsi qu'une liaison vers l'armature verte urbaine, le réseau structurant de transport en commun et les lieux de stationnement ;
- ▶ la zone urbaine résidentielle, assurant à la fois de faibles nuisances par une circulation apaisée sur les voies de desserte et une liaison confortable pour les modes actifs vers les pôles de services, l'armature verte urbaine et le réseau structurant de transport en commun.

La requalification de l'espace public intégrera les problématiques d'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite), notamment à partir du réseau de transport en commun et en priorisant la continuité de la chaîne de déplacement vers les ERP (établissements recevant

du public) et les commerces, conformément aux orientations du PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics).

### **FAIRE ÉVOLUER LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN VERS UN SERVICE PUBLIC DE LA MOBILITÉ DURABLE INNOVANT**

De longue date, Brest métropole dispose d'un réseau de transport en commun fortement développé. Les réorganisations menées depuis 2002 ont permis d'en améliorer l'efficacité, en faisant émerger en 2004 un réseau hiérarchisé autour de 5 lignes fortes incluant l'axe nord/sud et en mettant en service en 2012 la première ligne de tramway, accompagnée d'une première orientation vers un service public de mobilité durable (parcs relais, location de vélos).

Cette adaptation sera poursuivie à l'horizon 2020, avec les priorités suivantes.

Au cœur de l'agglomération, l'attention sera principalement portée sur la possibilité d'effacer les effets de coupure de la Penfeld, notamment pour la liaison Capucins/rive gauche, et de minimiser les effets du relief (liaison port/ville haute,...).

Sur la zone urbaine intense/mixte, la desserte est principalement assurée par le réseau structurant de TC. Néanmoins, une attention particulière devra être apportée aux besoins de déplacement domicile-travail.

Dans la zone urbaine résidentielle, des dessertes adaptées pourront permettre le rabattement vers le réseau principal, ainsi que la desserte complémentaire de pôles et équipements métropolitains. Les possibilités de desserte seront limitées par la densité ainsi que par la disponibilité d'un réseau de voirie adapté et le relief.

L'évolution vers un service public de mobilité durable sera poursuivie grâce à la fourniture de services complémentaires comme :

- ▶ l'auto-partage pour diminuer la demande de stationnement résidentiel et/ou améliorer l'offre publique de déplacement dans les périodes ou sur les destinations à demande réduite,
- ▶ la location de vélos et vélos électriques pour favoriser l'expérimentation des mobilités actives,
- ▶ l'amélioration des dispositifs de covoiturage, pour favoriser l'augmentation du taux d'occupation des véhicules individuels, par exemple en facilitant les rabattements sur les pôles de services et le réseau structurant de transport en commun.

Enfin, l'ensemble des infrastructures mises en place permettra de développer un véritable management de la mobilité durable par l'information, la communication, l'organisation des services et la coordination des actions des diffé-

rents partenaires, en s'appuyant sur l'utilisation pertinente de l'innovation technologique.

### **FAIRE ÉVOLUER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITÉ DES ESPACES PUBLICS ET PRIVÉS**

La disponibilité de stationnement est globalement élevée sur le territoire de l'agglomération. Toutefois, des tensions sont manifestes dans la plupart des quartiers de la zone urbaine intense/mixte, du fait de la recherche par les citoyens d'une offre gratuite sur les espaces publics de surface.

Brest métropole a adapté son dispositif de gestion de l'espace en maintenant la capacité d'offre rotative en centre-ville, en créant une offre nouvelle de 600 places en P+R (parcs relais) et en mettant en œuvre une gestion par zone bleue du stationnement dans les pôles de proximité des communes et quartier.

Par ailleurs, les normes de stationnement ont été différenciées selon la proximité du réseau structurant de transport en commun.

En zone très dense et à proximité du réseau de transport en commun à forte capacité, les normes de stationnement seront adaptées afin de favoriser les évolutions urbaines, le changement de destination des bâtiments et la

mise en œuvre de projets innovants.

La mise en œuvre d'une gestion de la demande sera poursuivie en s'appuyant sur le stationnement payant dans les espaces les plus attractifs (hypercentre élargi) et la création de zones bleues autour des pôles de services locaux.

L'organisation des espaces de stationnement devra également s'adapter à la diversité des besoins: covoiturage, auto-partage, vélos, 2-roues motorisés, PMR,...

La création éventuelle de nouveaux espaces de stationnement public en ouvrage sera limitée aux opérations particulières de densification ou de requalification urbaine, et seront situés de préférence à proximité du réseau de voirie structurant (périphérie de l'hypercentre métropolitain).

L'intermodalité sera favorisée par la mise en place de parcs relais de capacité adaptée aux points de contact entre le réseau structurant de transport en commun et du réseau structurant de voirie d'agglomération.

La largeur des voies est généralement suffisante pour permettre une circulation aisée des transports routiers de marchandises et leur arrêt pour livraison. Dans les projets d'aménagement, le maintien de ces possibilités de circulation et d'arrêt fera l'objet d'une attention particulière. A long terme, la collectivité réservera les espaces nécessaires.

---

## **Renforcer l'efficacité technique, économique, énergétique et environnementale du réseau structurant métropolitain de déplacements**

---

Le réseau structurant métropolitain de déplacements est un support essentiel du développement de l'agglomération, en permettant l'accessibilité de l'ensemble du territoire pour les déplacements de voyageurs et de marchandises. Le réseau existant date pour l'essentiel des années 1950-1980, ce qui conduit à une obsolescence progressive des structures de voirie et des réseaux (eau, assainissement) associés. Plusieurs opérations d'envergure ont été menées dans les dernières années, à l'occasion (axe nord/sud, tramway, RD205 à Bellevue,...), mais également des opérations plus légères ou expérimentales de requalification (Plymouth, Montaigne, Foch, boulevard de Coataudon,...).

Dans les prochaines années, le réseau de transport en commun fera l'objet d'aménagements importants pour renforcer sa perfor-

mance économique et environnementale. Il fera l'objet d'une double intervention: requalification urbaine pour les boulevards de la zone dense et renforcement du maillage en cohérence avec le développement de l'urbanisation pour la zone périphérique.

### **PRIVILÉGIER LA PERFORMANCE DU RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORTS EN COMMUN, AUX TROIS ÉCHELLES DE LA VILLE DENSE, DE L'AGGLOMÉRATION ET DU BASSIN DE VIE**

Pour maintenir à long terme les possibilités de déplacements à l'échelle du bassin de vie, tout en respectant les contraintes énergétiques et

environnementales (bruit, qualité de l'air) Brest métropole envisage à long terme le doublement de la part modale des transports en commun, en recherchant une stabilité de la participation financière de la collectivité. Des investissements majeurs sont donc nécessaires pour améliorer l'efficacité technique et économique du réseau structurant métropolitain.

Le réseau cible à long terme recherche une forte efficacité aux trois échelles :

- ▶ du Pays, par le renforcement de la desserte périurbaine, la création de points d'articulation entre réseau urbain et réseau périurbain, ainsi que de parcs relais pour le rabattement des modes individuels sur le réseau structurant,
- ▶ de l'agglomération, par le renforcement de la qualité de service en agissant sur la qualité des points d'arrêt et le temps de trajet vers la zone dense,
- ▶ de la ville dense, par la mise en place de transports en commun en site propre à forte capacité.

Il s'appuiera principalement sur trois éléments :

- ▶ La possibilité d'utiliser la voie ferrée Brest-Landerneau pour la desserte urbaine et périurbaine sera étudiée. Une attention particulière sera portée à la question de l'évolution de la gare de Brest et à la possibilité de créer

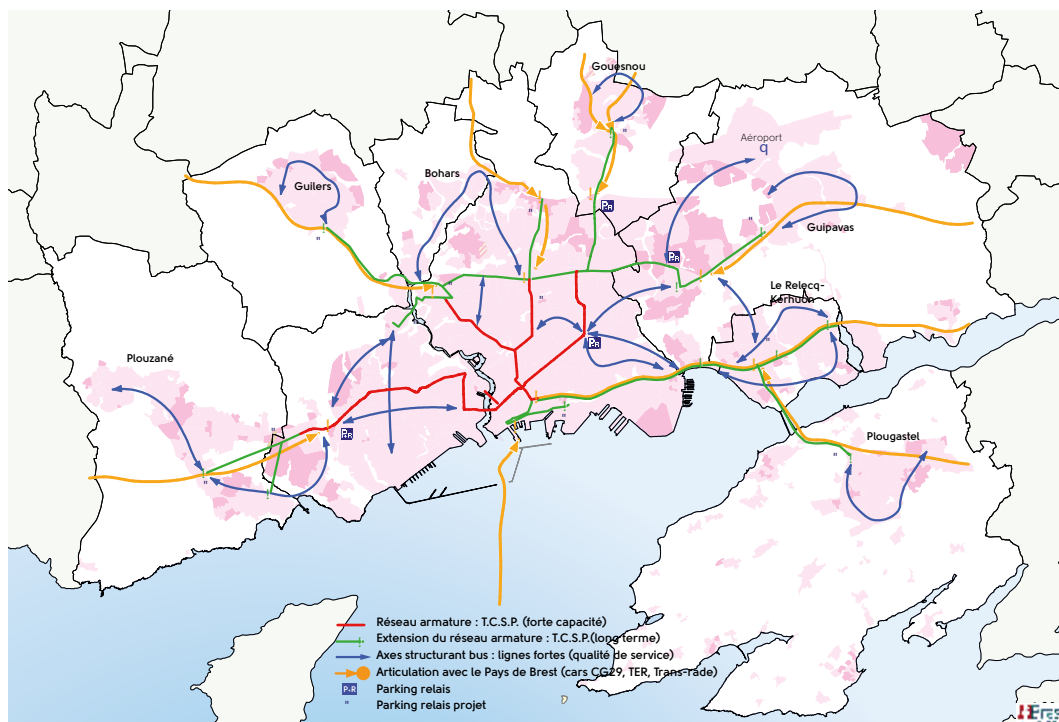
un pôle d'échange transport en commun urbain/TER à l'est de l'agglomération.

- ▶ L'amélioration de la desserte des communes sera recherchée soit par l'aménagement de couloirs-bus, soit par l'extension du réseau tramway sous forme de tramway périurbain (aménagement léger).
- ▶ La desserte de la zone la plus dense sera recherchée par la mise en place éventuelle d'une deuxième ligne de tramway pour assurer la desserte de la gare et des pôles urbains du nord de la ville de Brest.

L'ensemble devra permettre le renforcement d'un réseau cohérent de transport en commun à l'échelle du bassin de vie, en cohérence avec les réflexions du pôle métropolitain du Pays de Brest. Les espaces desservis par ce réseau structurant de transport en commun seront le lieu privilégié de l'intensité urbaine, de la densité, du renouvellement et de l'aménagement, ainsi que de localisation des équipements métropolitains.

Une attention particulière sera apportée au traitement des points de contact avec le réseau structurant de voirie, afin de mettre en place des parcs relais favorisant l'intermodalité, ainsi qu'à celui des points de contact avec les espaces emblématiques de la trame verte et bleue, pour faciliter l'accès à ces espaces de nature.

## RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT COLLECTIF À LONG TERME





Sur ce réseau structurant, la mise en place partielle de modes faisant appel à la traction électrique permettra une avancée significative en matière de plan climat et de réductions de nuisances.

Une troisième phase de TCSP sera mise en œuvre. Elle devra intervenir sur les trois échelles de déplacement en optimisant l'efficacité des investissements de la collectivité.

### **POURUIVRE LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS ET RENFORCER LE MAILLAGE DE VOIRIES PRINCIPALES EN COHÉRENCE AVEC L'EXTENSION DE L'URBANISATION**

Dans le cadre des orientations du SCoT et du Grenelle de l'Environnement, l'amélioration du réseau routier sera réalisée en favorisant la diffusion des trafics sur un maillage de voies principales et en privilégiant l'aménagement des routes existantes.

Les opérations de développement urbain seront accompagnées de la création d'un réseau principal qui pourra permettre de compléter le maillage de voirie d'agglomération.

Au sein de la zone dense, les interventions lourdes de conservation du patrimoine sur les boulevards construits dans les années 50 à 70 seront l'occasion de prendre en compte l'ensemble des modes de déplacements, de maîtriser les nuisances liées au trafic et d'améliorer la qualité urbaine des espaces publics (place du végétal, effacement des réseaux...). Dans tous les cas, l'aménagement visera la mise en place d'une circulation apaisée et fluide. Ces interventions concernent en particulier le secteur nord de l'agglomération, entre le centre-ville et le quartier de Lambezellec.

### **EN PÉRIPHÉRIE, TROIS SECTEURS NÉCESSITENT UNE ACTION PARTICULIÈRE**

À l'ouest de l'agglomération on recherchera l'amélioration des accès au technopôle et la sécurisation des accès à la base navale, en

contournement des zones d'habitat et en cohérence avec l'évolution du réseau structurant de transport en commun.

Au nord, on recherchera la sécurisation des trafics est-ouest en contournement de l'agglomération en s'appuyant au maximum sur le réaménagement des axes est-ouest existants (RD 67, RD 26, VC 13, rue de Loscoat, RD 112,...) et l'augmentation des points d'échanges, pour maintenir la capacité de mobilité à long terme en maîtrisant les nuisances dans la traversée des zones urbanisées. La réalisation de la voie urbaine nord de Lambezellec facilitera ces connexions, améliorera la desserte des zones de densification urbaine, et facilitera l'adaptation du réseau structurant traversant la zone dense de Lambezellec.

A l'est, l'extension de l'urbanisation pourra s'accompagner de voies structurantes de maillage, notamment entre Lavallot (Guipavas) et Kerscao (Le Relecq Kerhuon) et dans le secteur de Lanvian (Guipavas). Ces aménagements devront s'articuler avec les réflexions menées sur la RN 265 et permettre d'assurer prioritairement la desserte par le réseau structurant de transport en commun.

La mise en œuvre du réseau structurant vélo sera poursuivie :

- ▶ en zone dense à l'occasion de la requalification des boulevards, pour faciliter les liaisons inter-quartiers,
- ▶ en périphérie, dans une perspective incluant plus largement la problématique des déplacements de loisirs et touristiques, pour assurer les liaisons entre les centres-villes et la zone dense, la liaison vers les points d'attraction touristiques et de loisirs, ainsi que la continuité avec les itinéraires à vocation touristique à l'échelle du Pays de Brest.

Du fait du rôle essentiel joué par le réseau routier structurant dans le transport des marchandises, une attention particulière sera accordée au raccordement des espaces d'activités et des espaces de développement au réseau structurant, en particulier autour des sites portuaires (base navale, port de commerce, polder) et des espaces à enjeux du développement économique.



---

## Poursuivre l'adaptation des réseaux extérieurs (RN, voie ferrée, aéroport, port)

---

À l'horizon 2020, il est anticipé un doublement du trafic ferroviaire et un accroissement de 20 % des trafics aériens et portuaires. L'adaptation des équipements et des réseaux de desserte devra se poursuivre pour faire face à ce développement.

Dans le domaine ferroviaire, les aménagements de la voie Brest-Rennes devront permettre d'atteindre l'objectif de Rennes à 1 h 30 et Paris à 3 h. Les aménagements de la voie Brest-Quimper devront être poursuivis pour faciliter l'adaptation des horaires proposés à la demande effective, fiabiliser l'exploitation de la voie unique et favoriser la cohabitation de trains directs en moins d'une heure et de dessertes locales. Du fait de l'existence d'une importante réserve de capacité sur la voie Brest-Landerneau, il semble souhaitable de continuer les réflexions sur l'utilisation de la voie ferrée dans la desserte périurbaine du bassin de vie, avec une attention particulière sur le site de Kerscao (Le Relecq Kerhuon), où se croisent des problématiques de sécurité du passage à niveau, de renouvellement urbain et de possibilité de connexion entre la voie ferrée et les transports urbains à l'est de l'agglomération.

L'aménagement du site de la gare de Brest devra tenir compte de la croissance des trafics ferroviaires voyageurs liés à ces aménagements. Du fait de son accessibilité tous modes, le site ferroviaire marchandise du port sera sanctuarisé pour permettre l'évolution des pratiques intermodales entre logistique longue distance et logistique urbaine.

Les sites portuaires (base navale, port de commerce, polder) représentent les espaces

majeurs embranchés à la voirie. Ces embranchements seront maintenus ou développés pour garantir la desserte fine de ces espaces économiques majeurs à partir de la gare marchandises.

Dans le domaine aéroportuaire, la priorité sera placée dans le maintien des capacités de l'outil aéroportuaire à accueillir l'ensemble des avions (dimension de la piste, systèmes d'atterrissage tout temps, adaptation à l'évolution des règles de sûreté/sécurité). Cet objectif nécessitera également de limiter l'urbanisation aux abords de l'aéroport à ce qui est strictement compatible avec les nuisances et la sécurité. En parallèle, l'intégration de l'équipement dans le réseau structurant métropolitain de déplacements sera poursuivie.

Dans le domaine portuaire, priorité sera donnée au maintien d'excellentes conditions de desserte, tant ferroviaire que routière. En particulier, pour la base navale, des accès prioritaires seront garantis pour la voie ferrée stratégique, la desserte poids lourds et les convois exceptionnels. Pour le port de commerce, la desserte du polder fera l'objet d'adaptations afin de maintenir un accès efficace et satisfaisant aux contraintes du PPRT.

Dans le domaine routier, la priorité sera l'amélioration de la qualité de service des RN 12 et RN 165, en travaillant en priorité sur la sécurité des échangeurs et la qualité des aires de repos et de services. Dans la traversée de l'agglomération, le dispositif des échangeurs de la RN 265 devra faire l'objet d'une réflexion globale, afin de maintenir à long terme les conditions de déplacement à l'est de l'agglomération.



# ORIENTATIONS

## THÉMATIQUES DÉVELOPPEMENT DES COMMUNICATIONS NUMÉRIQUES

La fonction de métropole numérique est essentielle à l'attractivité du territoire, à la compétitivité des entreprises, au développement de l'enseignement et de la recherche, à l'accès à la culture, au monde et à la société de la connaissance.

Il serait sans doute présomptueux de prédire dans le détail les usages des communications numériques dans 25 ans lorsque l'on constate que l'explosion de l'utilisation d'outils inconnus il y a 10 ans. L'objectif est donc d'accompagner les évolutions et les changements que va produire le numérique. Néanmoins il est plus que probable que les prochaines décennies verront le développement de l'e-santé (télémédecine, hospitalisation à domicile, suivi des personnes dépendantes...), des transports multimodaux associant transport en commun et véhicule individuel, de la voiture électrique, de la ville numérique (smart city: e-commerce, loisirs, tourisme...), soit un ensemble de pratiques qui modifiera l'organisation et le vécu de l'espace.

Les services et technologies de l'information et de la communication (TIC), et l'économie numérique qu'ils sous-tendent, constituent l'un des moteurs de la croissance et du développement des sociétés modernes. Leur impact est essentiel non seulement en termes de compétitivité économique mais aussi dans les domaines de la cohésion sociale, de la santé, de l'éducation et de la culture, des transports et de la sécurité, et plus généralement dans le développement de la société de la connais-

sance et de l'économie de l'immatériel. Toutes ces dématérialisations vont tendre à s'affranchir de l'éloignement géographique de Brest métropole.

L'aménagement numérique, pour Brest métropole, consistera donc à améliorer les conditions d'accès aux ressources de la société de l'information pour les particuliers et les entreprises. Il s'agit principalement de déployer les réseaux de communications électroniques et de favoriser le développement d'une offre de services répondant aux besoins de la population. Rappelons ici que l'accès en fibre optique pour tous est prévu d'ici 2015 sur le territoire de la Ville de Brest et d'ici 2020 sur la totalité du territoire de Brest métropole.

La prise en compte de ces enjeux se traduit selon trois orientations :

- ▶ Conforter les actions innovantes déjà engagées
- ▶ Mettre en œuvre une politique de montée en débit pour les zones mal couvertes en haut débit
- ▶ Poursuivre le renforcement de l'attractivité économique des zones d'activités par le fibre systématique de ces zones

---

## Conforter les actions innovantes déjà engagées

---

Brest métropole est en pointe en matière d'usages numériques. Brest est la première ville de France en termes de points d'accès publics à Internet, ce qui traduit la volonté de réduire la fracture numérique qu'elle soit spatiale ou sociale. Brest métropole s'est également engagée dans une démarche de mise à disposition de ses données au public, dans le domaine de l'information géographique en particulier. Enfin, des sites participatifs ont été lancés. Il s'agira de poursuivre cette dynamique en aménageant ces espaces de sorte qu'ils permettent la « médiation numérique » (ex. : rédaction de CV, coworking, visioconférence...).

Le paradigme qui sous-tend cette activité est celui de la coopération, du partage, de l'accès. L'objectif visé consiste à développer des espaces où l'entrepreneuriat puisse émerger en mettant en contact des acteurs et des ser-

vices (innovation ouverte), et en faisant profiter les individus de la socialisation que permet l'échange et le contact direct. Les Ateliers des Capucins devraient accueillir un projet majeur dans ce domaine appelé « cantine numérique ».

Ces lieux participeront à la structuration spatiale de la ville de l'intensité urbaine et de la proximité. Les services publics sont concernés par ces évolutions. L'e-administration ou administration électronique désigne l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) publiques visant à rendre les services publics plus accessibles à leurs usagers et à améliorer leur fonctionnement interne. Ces pratiques, fondées sur la dématérialisation des supports, permettront l'accès aux données administratives sans passer par la logique de guichet pour les informations, requêtes, autorisations, formulaires...

---

## Mettre en œuvre une politique de montée en débit pour les zones mal couvertes en haut débit

---

L'arrivée du très haut débit sur le territoire de Brest métropole va renforcer la fracture numérique entre les zones qui sont déjà bien desservies en haut débit ou qui vont bénéficier du très haut débit par fibre optique et les zones mal desservies actuellement en haut débit. Cette différence de débit d'accès à internet sur le territoire sera alors de 1 à 100 : de moins d'1 Mbit/s dans les zones les moins bien desservies à 100 Mb/s pour les offres d'accès à internet sur la fibre optique à l'abonné.

Le réseau métropolitain en fibre optique de Brest métropole a déjà permis la résorption des zones dites blanches du haut débit (pas de haut débit du tout) sur le territoire de Brest métropole. Les extensions futures du réseau métropolitain viseront à assurer une montée en débit des zones les plus mal desservies en haut débit afin de garantir un accès fluide à internet en tout point du territoire de l'agglomération.

---

## Poursuivre le renforcement de l'attractivité économique des zones d'activités par le fibrage systématique de ces zones

---

Le très haut débit est dès à présent un critère essentiel d'implantation et de compétitivité des entreprises. Beaucoup d'entreprises ne peuvent se permettre d'attendre les échéances annoncées par les opérateurs privés de déploiement de la fibre optique à l'abonné. Par ailleurs, les services permis par la typologie du réseau FTTH (fibre optique au domicile

de l'abonné) de l'opérateur privé ne répondront pas forcément intégralement aux besoins des entreprises, que ce soit en termes de débit ou de technologie.

Le fibrage optique en typologie ouverte (point-à-point) des zones d'activités est donc un élément essentiel pour les nouvelles comme pour les anciennes zones d'activités.



# ORIENTATIONS

## THÉMATIQUES DE L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL

Le commerce fournit un service essentiel à la population, en participant au cadre de vie, à l'animation des villes et quartiers, au lien social entre les habitants, facteurs d'attractivité résidentielle de l'agglomération. Il constitue également une activité économique importante du fait du nombre d'emplois qu'il génère et du rayonnement qu'il exerce sur les territoires voisins (Pays de Brest, Finistère et départements limitrophes).

Les orientations générales concernant l'équipement commercial s'attacheront donc à prendre en compte les enjeux que représentent la Maîtrise de la localisation du commerce au sein du PLU, dans une optique de gestion qualitative de l'espace, en vue de :

- ▶ permettre le respect des équilibres commerciaux géographiques favorables à la diversité commerciale et au maintien des commerces et services de proximité,
- ▶ favoriser un aménagement et un développement qualitatifs du commerce, en lien avec les objectifs d'aménagement du territoire et de développement durable de Brest métropole.

La prise en compte de ces enjeux sera traduite selon quatre grandes orientations :

- ▶ préserver une armature commerciale équilibrée,
- ▶ permettre un développement commercial couplé aux ambitions de développement et d'attractivité métropolitaine de l'agglomération,
- ▶ favoriser la qualité résidentielle,
- ▶ promouvoir un aménagement commercial durable et de qualité.

## Préserver une armature commerciale équilibrée

La stratégie d'aménagement et de développement commercial de Brest métropole devra permettre de conforter un équilibre géographique commercial satisfaisant, en préservant et en développant la diversité commerciale en cohérence avec l'organisation urbaine de son

territoire et celle du Pays de Brest. Cette stratégie s'inscrit dans les orientations communes d'évolution spatiale du commerce intégrées dans le SCoT, elle prévoit notamment :



## **D'OPTIMISER L'URBANISATION COMMERCIALE DANS LE TISSU URBAIN, ET DE CONFORTER LES CENTRES VILLE ET LES CENTRES DE QUARTIER**

Les implantations des commerces et services assimilés seront autorisées dans le tissu urbain mixte au sein duquel prédomine le tissu d'habitat, bénéficiant d'une desserte satisfaisante en transports en commun et où la mixité des fonctions est souhaitable notamment en termes de service de proximité ou de semi-proximité aux habitants, à l'échelle d'un centre-ville ou d'un quartier. Des dispositions spécifiques dans le règlement du PLU facteur 4 favorisent le maintien et le développement des commerces de proximité dans les centres.

## **DE DÉFINIR ET DE CONFORTER LE RÔLE DES PÔLES COMMERCIAUX DE PÉRIPHÉRIE**

Les pôles commerciaux de périphérie ont vocation à accueillir en règle générale des commerces qui offrent des produits peu compatibles avec l'environnement urbain dense ou qui nécessite le maintien d'une importante part modale d'automobiles. Le développement des implantations en périphérie peut générer des dysfonctionnements urbains lorsqu'il est insuffisamment encadré : fragilisation de l'organisation multipolaire, accroissement des déplacements et des nuisances associées. Des dispositions spécifiques dans le règlement du PLU facteur 4 permettent de définir et conforter le rôle des pôles commerciaux de périphérie dans la fonction urbaine.

---

# **Permettre un développement commercial couplé aux ambitions de développement et d'attractivité métropolitaine de l'agglomération**

---

Les activités commerciales du territoire de Brest métropole jouent un rôle économique majeur dans sa vitalité et son rayonnement. Leur attractivité s'étend largement au-delà des limites de Brest métropole. Il importe donc de favoriser et d'organiser un développement commercial qui s'inscrive dans les objectifs d'attractivité métropolitaine et de développement urbain durable de l'agglomération :

### **VEILLER AU RESPECT DES AUTRES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (ARTISANAT, INDUSTRIE...)**

L'implantation des activités de commerce et des services commerciaux de détail crée une concurrence foncière préjudiciable au maintien ou au développement des autres activités économiques. La politique d'urbanisme et d'aménagement commercial de Brest métropole doit donc permettre de veiller au respect des autres activités.

### **AUTORISER LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE SUR DES SITES**

### **STRATÉGIQUES DE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN**

En matière d'ambition métropolitaine, l'appareil commercial de Brest métropole joue un rôle particulier au sein du Pays de Brest, du fait de l'existence d'une fonction métropolitaine commerciale qui se définit par deux caractéristiques :

- ▶ une offre horizontale d'une grande densité où chaque type de produit est proposé par un nombre important d'enseignes,
- ▶ une offre exclusive proposée par des enseignes aux implantations rares à l'échelle d'une région.

Cette fonction métropolitaine s'appuie sur trois pôles commerciaux : le centre-ville de Brest, les pôles de périphérie de Kergaradec-Hermitage et du Frouven sur Brest, Gouesnou et Guipavas dont l'attractivité s'étend à l'échelle du Finistère et des départements voisins. Des dispositions spécifiques d'urbanisme commercial sont mises en œuvre avec pour objectif d'assurer la pérennité du rayonnement métropolitain et de le conforter.



---

## Favoriser la qualité résidentielle

---

Ce sont les centres des villes et quartiers qui constituent les lieux privilégiés de vie et des activités quotidiennes. Pour être attractifs et amener les populations à désirer y vivre, ces lieux doivent présenter une offre de commerce et services de proximité suffisante.

Deux types d'intervention sont identifiés, pour permettre la réalisation de cette orientation :

### **AUTORISER LA CRÉATION DE NOUVEAUX PÔLES COMMERCIAUX DE PROXIMITÉ EN ACCOMPAGNEMENT DES PROGRAMMES D'HABITAT**

La création de nouveaux pôles commerciaux pourra être autorisée, à la condition que ceux-ci concourent aux équilibres commerciaux géographiques, en accompagnement des programmes d'habitat (renouvellement urbain, aménagement de nouveaux quartiers ou d'extensions urbaines). Ces nouveaux pôles se situeront donc au sein du tissu urbain existant ou en prévision de l'extension de celui-ci. Ils auront pour objectif d'offrir aux habitants,

au plus près, les produits de consommation, d'usage et services de proximité les plus courants qui génèrent de nombreux déplacements. Ils permettront ainsi de répondre aux objectifs de la recherche d'une équité de service sur le territoire, du renforcement du lien social et de l'attractivité résidentielle pour les habitants.

### **FAVORISER L'IMPLANTATION DE COMMERCES ET SERVICES DE PROXIMITÉ EN LIEN AVEC LA PRODUCTION ET L'ÉCONOMIE LOCALES**

Les implantations de commerces et services assimilés situés dans le tissu urbain des centres-villes et quartiers auront pour objectif d'accompagner le développement de la ville de proximité pour les habitants, et de répondre à leurs souhaits de consommation durable et responsable en lien notamment avec la production et l'économie locale (circuits courts, e-commerce, marchés...).



---

## Promouvoir un aménagement commercial durable et de qualité

---

Brest métropole a pour ambition une évolution qualitative de son appareil commercial, respectueuse des principes d'aménagement du territoire et du développement durable qu'elle a déterminés ou qui sont définis par le SCoT. Plusieurs orientations ont donc été définies, pour permettre la mise en œuvre d'un aménagement commercial de qualité couplé aux ambitions d'un aménagement urbain durable :

### **FAVORISER LE RENOUVELLEMENT URBAIN DES PÔLES COMMERCIAUX : DENSITÉ, MIXITÉ DES FONCTIONS, QUALITÉ URBAINE D'ENSEMBLE**

Les dispositions du PLU facteur 4 visent à favoriser le renouvellement des pôles commerciaux et à encourager la densité, la mixité des fonctions, la prise en compte des enjeux de mobilité et de desserte en transports en commun, ainsi que la qualité urbaine d'ensemble.

### **PROMOUVOIR L'INSERTION URBAINE ET ARCHITECTURALE DES COMMERCES ET ASSURER LA PRÉSERVATION DES ENTRÉES DE VILLES**

Pour développer la qualité urbaine, l'intégration des locaux de commerces et services assimilés devra être respectueuse et en har-

monie avec les caractéristiques de leur environnement. Dans cet objectif, des dispositions particulières sont applicables aux implantations sur certains secteurs géographiques, allant jusqu'à des interdictions d'implantation sur des secteurs sensibles, notamment les entrées de villes.

### **PRENDRE EN COMPTE LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Les implantations de commerces et services assimilés devront répondre à l'objectif général de la collectivité d'un aménagement à faible empreinte écologique. Plusieurs dispositifs favoriseront ces objectifs : densité, hauteur, présence de transports en commun, limitation des déplacements, préservation des paysages et des écosystèmes, recherche de limitation des consommations énergétiques et des pollutions induites et promotion d'un aménagement commercial sobre et éco-innovant.



# ORIENTATIONS

## THÉMATIQUES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'ambition métropolitaine de Brest s'appuie sur un développement économique dynamique créateur d'emplois. Le renforcement de son attractivité, le développement de ses domaines d'excellence et l'émergence de nouvelles activités sont les trois objectifs pour atteindre ce but.

Les socles de cette croissance sont les axes majeurs que constituent la défense, l'enseignement supérieur, la formation, les sciences marines, les technologies de l'information et de la communication, la banque, l'agroalimentaire...

La Recherche & Innovation et la capacité à accueillir de nouvelles activités constituent les principaux leviers à actionner pour réaliser cette ambition. La localisation de ces dernières doit répondre à des logiques spécifiques à chaque secteur d'activité tout en assurant un fonctionnement optimal de l'agglomération, notamment en matière de déplacements. Cet objectif est à atteindre en rationalisant au mieux l'impact foncier et les liens entre lieux d'habitation et de travail. C'est pour apporter une réponse à cette problématique qu'a été menée une réflexion spécifique sur les implantations des activités économiques. En effet, ces dernières demandent une approche qui tient compte du fait que tout n'est pas programmable et qu'il faut, ici plus qu'ailleurs, savoir répondre aux opportunités de façon réactive.

### UN CADRE DE RÉFÉRENCE POUR LES IMPLANTATIONS DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Pour répondre aux besoins des entreprises tout en limitant la consommation d'espaces agricoles et naturels, le PLU facteur 4 se fonde sur un diagnostic foncier qui fait ressortir :

- ▶ que les capacités foncières actuelles et futures permettent de répondre de façon satisfaisante aux besoins des entreprises en termes de production de surface de bureaux. La fluidité du marché doit permettre d'envisager des programmes plus ambitieux en termes de renouvellement urbain et de reconquête d'une offre de locaux dans les centres villes,
- ▶ que les disponibilités foncières sont insuffisantes pour la production de locaux d'activité (production, stockage, logistique) et qu'il importe de mener une politique de long terme pour reconstituer des capacités suffisantes et attractives en termes de positionnement géographique. Dans cette logique, Brest métropole entend mobiliser tous les leviers à sa disposition, qu'il s'agisse d'ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation, de lancer un travail de reconquête des zones d'activités vieillissantes ou encore de prévoir au règlement du PLU facteur 4 des dispositions de nature à prévenir le changement de destination des locaux d'activités situés dans les zones spécialisées. Les outils d'intervention foncière, tels que les droits de préemption urbains simple et renforcé, pourront être mobilisés afin d'accompagner le renouvellement urbain.
- ▶ il importe également que les pôles majeurs existants (CHRU, base de défense, technopôle...) puissent disposer de réserves foncières spécifiques pour assurer leur développement géographique.



Dans un souci de rationalisation des déplacements, les emplois doivent être prioritairement desservis par les axes de transports en commun de Brest métropole. Si l'axe du tramway concentre un nombre élevé des emplois (18000 dans un périmètre permettant d'accéder à une station en moins de 7 minutes), des efforts restent à accomplir pour proposer une solution en transport en commun à la majorité des salariés de Brest métropole.

Une visibilité en matière de foncier économique s'avère indispensable pour satisfaire la demande des entreprises et permettre un développement de l'emploi. Cette visibilité foncière implique de disposer en permanence de stocks disponibles aménagés (estimés à un équivalent 2-3 ans) pour fournir une réponse immédiate et adaptée aux besoins des entreprises. Des stocks-projets de moyen terme, acquis ou en cours d'acquisition doivent permettre de répondre à la demande à 5 ans. A l'horizon 20 ans, les futures zones d'activité doivent être identifiées pour permettre un zonage au PLU.

Pour les bureaux, l'objectif de doublement de la production en renouvellement urbain doit permettre d'économiser davantage de foncier. Cela implique une performance de densification plus importante en augmentant significativement la surface de plancher par m<sup>2</sup> de parcelle aménagée.

Cela nécessite entre autres de mener une politique offensive de préemption sur les espaces stratégiques, pour favoriser la reconquête en milieu urbain: le long du tracé du tramway, autour de la gare,...

La politique de réaménagement de bâtiments qui a déjà été engagée pour contribuer à l'objectif de « renouvellement urbain » devra être poursuivie et intensifiée.

La réponse au déficit annoncé des locaux d'activité passe par le lancement de projets identifiés mais non encore qualifiés. Il conviendra également de conserver les réserves foncières existantes de Guipavas et du Polder dans leur destination spécifique. De la même façon, le maintien d'un volume d'espaces économiques constant à l'échelle de l'agglomération doit être atteint lorsque des espaces économiques sont libérés.

Une densification des nouvelles zones d'activités et des projets d'implantation doit être encouragée. La mise en place d'une opération de repérage, en associant l'ensemble des opérateurs immobilier et foncier du territoire, des parcelles et bâtis existants qui pourraient faire l'objet d'une réhabilitation-rénovation dans un esprit de renouvellement urbain doit être réalisée.

La conception d'une politique publique de « renouvellement des parcelles vieillissantes » permettra à la Collectivité d'intervenir sur ces parcelles appartenant à des propriétaires privés.

La définition d'un Schéma d'Accueil des Entreprises à l'échelle du pays de Brest et une concertation entre les différentes intercommunalités permettront une convergence des politiques foncières.

---

## Les activités en milieu à forte intensité urbaine

---

### LA REDYNAMISATION DE L'ATTRACTIVITÉ DU CENTRE-VILLE DE BREST

Le centre-ville de Brest concentre un nombre important d'emplois en raison de la présence des acteurs historiques : la Marine nationale et une grande partie de l'emploi public de façon générale. Une part significative et spécifique de l'offre commerciale est également située au cœur de l'agglomération tout comme de nombreuses activités de services aux entreprises et à la personne. En dépit de ces atouts historiques, la part du centre-ville tend progressivement à se réduire au détriment de la périphérie et en particulier du Nord-est de l'agglomération.

Pour augmenter cette part il convient de recréer les conditions d'un nouveau marché de bureaux en centre-ville. Le choix pourra notamment se traduire par des mesures réglementaires visant à privilégier fortement la création de bureaux dans le tissu urbain des différentes villes de l'agglomération.

Le choix de privilégier le centre-ville pour l'implantation d'activités tertiaires se justifie par la nécessaire présence de services pour les salariés travaillant dans ces bureaux. De plus, cela est parfaitement compatible avec les activités de centre-ville et contribue à une mixité urbaine caractéristique des grands pôles urbains (loisirs, achats, restauration...). La nouvelle accessibilité permise par le tramway peut constituer un facteur structurant renforçant l'attractivité du centre-ville. Elle pourra nécessiter, à l'instar de ce qui est envisagé pour l'habitat, une action concertée des acteurs publics et privés s'appuyant sur une ingénierie technique et financière restant en grande partie à construire.

Les caractéristiques des bureaux de centre-ville sont souvent inférieures aux standards actuels : petits espaces, mauvais aménagement, accessibilité moyenne, obsolescence... Certes des exceptions existent mais aucune grande opération n'a été réalisée récemment. Le Plateau des Capucins constitue à ce titre une réelle opportunité pour modifier l'image du cœur de l'agglomération et de redynamiser le marché. Faute d'espaces disponibles, la question de la réhabilitation est prégnante.

### LE QUARTIER GARE

Les réflexions en cours sur ce site ont mis en évidence un potentiel foncier, qui devra être révélé à l'occasion des aménagements accompagnant les évolutions du niveau de service et de la fréquentation du réseau ferroviaire, tant à grande vitesse que dans une logique d'amélioration de la desserte du pays de Brest.

### CONFORTER LE PORT DE COMMERCE

Au cours des dernières années, le port de commerce s'est fortement développé dans le domaine tertiaire, ce qui a permis de compenser la perte d'emplois industriels. Une partie du foncier disponible a été utilisée pour construire des immeubles de bureaux, modifier l'image du port et renforcer son attractivité. Cette dynamique tend toutefois à s'épuiser faute de foncier disponible.

La partie industrielle devra par ailleurs être confortée pour garantir les activités traditionnelles du port : transport de marchandises, réparation navale...

### DES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES À CONFORTER

Plusieurs domaines d'excellence se sont développés au sein du tissu urbain :

Historiquement le premier d'entre eux, la défense occupe les bords de la Penfeld et une partie de la frange littorale. Dans un contexte de rationalisation budgétaire, le ministère de la Défense réduit ses dépenses de fonctionnement et procède dans le même temps à une concentration de ses implantations. Il convient de se donner des perspectives d'avenir en veillant attentivement au devenir de ces espaces, à la fois proches du centre de l'agglomération et n'entretenant pour l'instant que très peu de relations avec l'extérieur.

L'enseignement supérieur s'est développé sous plusieurs formes dans l'agglomération brestoise : université, établissements spécialisés, grandes écoles... Aujourd'hui, dans un contexte de mondialisation et de mutations profondes, par sa place dans l'économie de la connaissance, le développement de l'ensei-

gnement supérieur représente un enjeu de premier ordre pour la vitalité économique du territoire. C'est pourquoi les établissements d'enseignement supérieur s'appuient sur plusieurs leviers : l'offre de formations, mais également la qualité des équipements (installations sportives, mise en œuvre du campus numérique breton...) et des services proposés aux étudiants (transport, restauration, activités culturelles...). La pleine intégration des différents sites d'implantation dans leur environnement urbain et l'ouverture sur la ville contribuent à ce titre à la qualité de la vie étudiante et donc à l'attractivité de l'enseigne-

ment supérieur (cf. par exemple réflexion en cours sur le secteur du Bouguen).

Le Centre Hospitalier Régional Universitaire et la faculté de médecine sont implantés en centre-ville de Brest. L'hôpital de la Cavale Blanche est proche de la Penfeld. L'ensemble de ces structures est en constante évolution et il convient de prévoir des possibilités d'extension pour ces organismes implantés dans le tissu urbain, notamment pour le site de La Cavale Blanche dont l'extension pourrait trouver une réponse foncière dans l'espace limitrophe de la Penfeld.

---

## Les activités économiques en espace spécialisé

---

L'ensemble des fonctions métropolitaines créées dans un premier temps dans le tissu urbain se sont développées par la suite en périphérie de l'agglomération. C'est le cas pour la Marine nationale, de l'autre côté de la rade, pour l'enseignement supérieur au Technopôle Brest Iroise notamment, pour la santé avec la création du centre de la Cavale Blanche. D'autres activités métropolitaines rayonnant bien au-delà de l'agglomération se sont implantées directement aux abords de Brest : les sciences marines à Plouzané, les activités bancaires au Relecq-Kerhuon.

### **RENFORCER LA DIMENSION INDUSTRIELLE ET MARITIME BRESTOISE**

La construction et la réparation navale constituent la base historique de l'appareil industriel brestois. Une diversification s'avère nécessaire pour pérenniser cette activité. Aussi Brest métropole soutient-elle l'émergence d'une filière sur les énergies marines renouvelables. Il s'agit d'une opportunité majeure de diversification industrielle pour les entreprises du Pays de Brest. La mise en valeur et le développement du polder possédant un bord à quai dans un port de commerce, constitue une

chance pour développer l'emploi industriel sur le port de Brest.

Le pôle brestois occupe dans le domaine des sciences et techniques marines la première place européenne. Il convient que cette excellence puisse être confortée dans les années à venir. Le site du Technopôle sur Brest et Plouzané concentre une part très importante de ces emplois, l'objectif est donc de développer à la fois son dynamisme et son attractivité. Cela suppose une disponibilité d'espaces pour permettre aux structures existantes d'accueillir de nouvelles activités, mais aussi d'être bien connectées tant sur le plan des personnes que de l'information.

### **ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT NATUREL DU NORD EST DE L'AGGLOMÉRATION**

L'espace Nord-est de l'agglomération brestoise bénéficie de la plus grande attractivité pour la majorité des entreprises du bassin d'emplois. Cet atout s'explique avant tout par une position géographique privilégiée : directement connectée au réseau des voies express, il bénéficie de la plus importante zone de chalandise de la pointe bretonne. Cette forte attractivité a fortement modelé cet espace et en



particulier le long de la RN 12 qu'il soit dans Brest métropole ou à l'Est. Cela confère à cet espace une dimension Pays qui influe nécessairement sur le statut des entreprises qui s'y implantent. Il ne peut s'agir que d'entreprises dépassant une certaine taille et concentrant des besoins spécifiques, ce qui exclut donc les petites entreprises artisanales. En revanche, l'implantation des activités industrielles ou de commerce de gros est particulièrement justifiée au regard de l'accessibilité au réseau routier.

Cet espace apparaît donc comme éminemment stratégique dans le développement économique du Pays de Brest et nécessite une approche spécifique notamment en matière de disponibilités foncières.

### **L'AÉROPORT BREST-BRETAGNE, UNE PORTE VERS L'EXTÉRIEUR**

L'aéroport, à Guipavas, constitue un équipement majeur à l'échelle de l'agglomération. Cette connexion avec l'extérieur conforte l'attractivité d'un espace déjà fortement accessible. Une concentration d'activités tertiaires connectées directement avec l'aérogare s'est développée récemment. Cet espace accueille les fonctions nécessaires au bon fonctionnement d'un pôle tertiaire : services à destination des entreprises et de leurs salariés.

### **LE SECTEUR DE LANVIAN**

Cet espace est classé dans le SCoT comme un espace métropolitain généraliste. Il associe trois intercommunalités – Brest métropole, le

Pays de Landerneau-Daoulas et le Pays des Abers. Il est destiné à accueillir des projets d'investissement de taille significative, notamment industriels et logistiques, qui ont besoin de grandes parcelles, d'une bonne accessibilité, à proximité des nœuds routiers.

### **UN PÔLE BANCAIRE DE NIVEAU NATIONAL**

Le groupe Arkéa compte plus de 3 200 salariés sur le territoire de Brest métropole. Ce groupe de niveau national regroupe des activités aussi variées que les activités bancaires, de courtage en ligne, d'assurances... Aux cours des dernières années, le siège du groupe situé dans la commune du Relecq-Kerhuon s'est progressivement développé sur Guipavas. La disponibilité de réserves foncières nécessaires à une éventuelle nouvelle extension peut constituer une garantie d'ancrage au territoire brestois pour le groupe Arkéa.

### **DÉVELOPPER UN TISSU DE ZONES ARTISANALES**

Les activités artisanales concernent le plus souvent un marché qui reste local. Les implantations de ces entreprises se font ou au domicile des artisans ou dans des zones de petite taille à proximité des centralités et bien connectées au réseau routier départemental. Il convient donc de veiller à disposer en permanence d'espaces disponibles pour l'implantation de ce type d'activités sur l'ensemble du territoire communautaire.





# ORIENTATIONS

## THÉMATIQUES

### LOISIRS-TOURISME-CULTURE

---

Les loisirs occupent une position privilégiée dans le fonctionnement et la notoriété de la métropole brestoise. L'attractivité touristique repose en partie sur le patrimoine et les grands équipements métropolitains, mais aussi sur une vie culturelle intense et authentique, d'où l'ambition de construire une destination touristique « Brest » forte.

L'offre dans les domaines du sport, de la culture, de l'animation contribue à la qualité de vie et favorise également l'interconnaissance des groupes sociaux et générationnels. Néanmoins au regard de l'évolution des pra-

tiques qui tendent vers l'individualisation et des incertitudes qui pèsent sur le niveau des financements publics, il importe de réfléchir aux conditions de maintien d'un haut niveau de services dans ce domaine.

---

## Conforter le maillage des grands équipements métropolitains

---

L'ambition métropolitaine dans le domaine de la culture, du divertissement, du sport et des loisirs se traduit déjà par une offre de qualité. Il importe d'affirmer ce maillage par quelques nouveaux projets correspondant à une demande en constante évolution. Dans certains

cas, il sera possible d'optimiser et de mutualiser les moyens et donc de combiner sur un même espace plusieurs équipements. Plusieurs espaces majeurs d'implantation préférentielle sont identifiés :

## LE CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION ET NOTAMMENT :

### Le site de la Penfeld

Le site dispose de potentialités fortes pour l'implantation d'équipements de loisirs favorisant l'intensité urbaine. Grâce aux deux séquences que sont la Penfeld amont et le Salou, il fournit un maillon essentiel de l'armature verte et bleue ouvrant à la fois sur la trame verte et bleue au nord et sur la ville dense au sud, ce qui favorise l'accès au cœur de ville et aux quartiers riverains. La réflexion qui s'amorce sur la nouvelle place à donner à la Penfeld dans le dispositif urbain multifonctions de Brest métropole devra prendre en compte cette hypothèse.

### Les Ateliers des Capucins

Les Ateliers des Capucins participent à la réalisation d'un nouveau quartier du centre-ville à vocation métropolitaine, exemplaire et innovant en termes de qualité urbaine et de mixité. Ils constitueront un lieu d'intensité urbaine majeur du cœur de ville, en permettant de connecter la rive gauche et la rive droite. Il s'agit d'un « tiers-lieu », dont la vocation consiste à favoriser l'échange et le débat dans un cadre informel. Les ateliers sont conçus comme un espace urbain fédérateur : ils s'organisent autour de la place des Machines où l'on peut flâner ou assister à un spectacle, et sont reliés à l'esplanade des Capucins, et côté rive gauche à la station de tram Château par un téléphérique. L'accessibilité numérique sera particulièrement soignée grâce à une plateforme numérique accessible 24 heures sur 24. Ils accueilleront notamment la grande médiathèque de Brest, et d'autres équipements publics et privés comme par exemple le centre national des arts de la rue et des cultures urbaines (le Fourneau), un multiplexe, la cinémathèque de Bretagne et un centre et parcours d'interprétation de l'agglomération brestoise.

## LA RADE DE BREST

L'entité géographique que constitue la rade de Brest peut être considérée en tant que bassin de navigation comme un équipement métropolitain. L'aménagement des principaux points d'accès à la mer que sont les ports répond à la demande de développement des loisirs nautiques, de la plaisance et du tourisme.

### Le Moulin Blanc et le front de mer

Le développement touristique et nautique du front de mer, qui s'est accompagné de la création du port du château et du renforcement du port du Moulin Blanc a permis d'accroître l'attractivité touristique et nautique de Brest. La métropole brestoise dispose maintenant d'une vaste interface ville-rade traduisant bien le thème de « la mer emblème de Brest ». L'aménagement du Moulin Blanc devra être mené à son terme, ce qui passe par trois actions majeures visant à renforcer la cohérence du site.

#### ► Le paséo.

L'aménagement d'une promenade piétonne en continu entre l'ancienne cale du Moulin Blanc et le secteur de la Cantine permettra de faire de cet espace une véritable plage urbaine en lien avec le vallon du Stang Alar et le conservatoire botanique, et le vallon du Costour.

#### ► Le secteur de la Cantine.

Après la réalisation du complexe aquatique Stadium Parc cet espace pourra accueillir des équipements aux services complémentaires.

#### ► Enfin, même si le front de mer est grevé de contraintes de sécurité dans les secteurs d'activités industrielles disposant de bord à quai, il importera, autant que faire se peut, de maintenir le principe d'une continuité piétonne au plus près de l'eau, allant du technopôle, en passant par le port du Château, jusqu'au pont Albert Louppe. Lorsque cela ne s'avère pas réalisable, on s'attachera à prévoir des lieux d'observation en belvédère dans une logique de circuit d'interprétation possédant une signalétique adaptée.

## LE FROUTVEN

Le quartier du Frouven à Guipavas a été identifié lors du PADD précédent comme un site stratégique d'accueil de fonctions et d'équipements métropolitains nécessitant une forte accessibilité conjuguant des modes de déplacements collectifs et individuels. Situé sur la ligne de tramway et en entrée d'agglomération, ce site devrait faire l'objet d'une exigence particulière tant en terme de choix de programmation que d'exemplarité urbaine.

---

## Développer l'activité touristique

---

Le tourisme est un secteur en pleine mutation tant au niveau des destinations que des pratiques (fragmentation des vacances, utilisation des nouvelles technologies, exigences plus grandes...). La demande se déploie sur un éventail de plus en plus en large : tourisme culturel, tourisme de bien-être, recherche de sensations...

Dans ce contexte, Brest métropole s'est engagée avec le Pays de Brest dans une démarche de promotion de la destination Pays de Brest ainsi que dans l'élaboration d'une stratégie ambitieuse de développement touristique. Le tourisme de courts séjours d'agrément est identifié comme un axe de développement prioritaire car il est encore assez peu développé localement. C'est pourtant un marché croissant qui représente plus de la moitié des séjours des personnes qui recherchent une rupture avec leur quotidien, sans avoir le temps ni l'argent pour des voyages plus lointains. Les destinations urbaines sont particulièrement attractives sur ce marché. Brest métropole entend valoriser une offre de courts

séjours grâce à son patrimoine, à ses équipements et à ses jardins (Château et Musée de la Marine, Conservatoire botanique national, Océanopolis, plateau des Capucins, musée de la fraise à Plougastel Daoulas,...). Les opérations de valorisation de sites d'intérêt patrimonial comme l'aménagement du plateau des Capucins participeront au développement du tourisme urbain.

Le tourisme de séminaires et de congrès constitue un autre axe de développement pour la métropole brestoise qui dispose d'une offre en hébergement hôtelier et de lieux d'accueil de manifestations professionnelles (Quartz, Océanopolis, Université...), souvent en lien avec la notoriété de ses pôles d'enseignement supérieur et de recherche, notamment les sciences et techniques de la mer, les télécommunications et la santé.

Déjà engagé, le développement des outils numériques (applications mobiles, accès wifi, réseaux sociaux...) permettra de répondre aux changements d'usage des visiteurs.

---

## Adapter les loisirs de proximité aux évolutions sociales et culturelles

---

Les loisirs notamment sportifs et culturels sont en forte évolution. On assiste aujourd'hui à la fois à la massification et à l'individualisation des pratiques. Face à ces changements, Brest métropole et les communes se doivent d'adapter leur politique voire de proposer des orientations visant à la fois au renforcement de l'attractivité mais aussi en développant une approche participative qui évite les phénomènes de ségrégation sociale et culturelle et qui améliore le bien-être et la santé des habitants.

En termes de culture et d'animation, une attention particulière sera portée à la participation du public et à la qualité de l'espace public. Il faut faire avec la population et non plus systématiquement pour un public abstrait. L'aménagement de l'espace public dans les quartiers existants et nouveaux constitue une manière intéressante pour parvenir à cet objectif, d'où l'importance de prévoir ces nouveaux usages dès la conception ou à l'occasion de leur réhabilitation.

Bien que le territoire de Brest métropole soit convenablement pourvu, des équipements

complémentaires seront peut-être nécessaires notamment dans les nouveaux quartiers (cf. Fontaine Margot, Le Rody,...).

Mais l'avenir dans ce domaine passera surtout par la mise en valeur de l'espace public afin de renforcer son aptitude à recevoir des activités culturelles, sportives et physiques, d'où le rôle dévolu à l'armature verte urbaine comme support de ces activités.

Il s'agit là d'une tendance lourde correspondant à la fois à l'individualisation des pratiques et au développement des activités non compétitives et de bien-être. Grâce à ses boucles urbaines l'armature verte urbaine permettra, au plus près des quartiers, de s'adonner à la marche, au vélo, voire à d'autres activités physiques. Le choix du tracé et de l'aménagement de ces boucles fera en sorte que ces pratiques puissent se réaliser aisément. Pour les itinéraires de randonnées ou pour les plaines de jeux, c'est plutôt les espaces proches de la trame verte et bleue, offrant des surfaces plus importantes, qui pourront être sollicités.

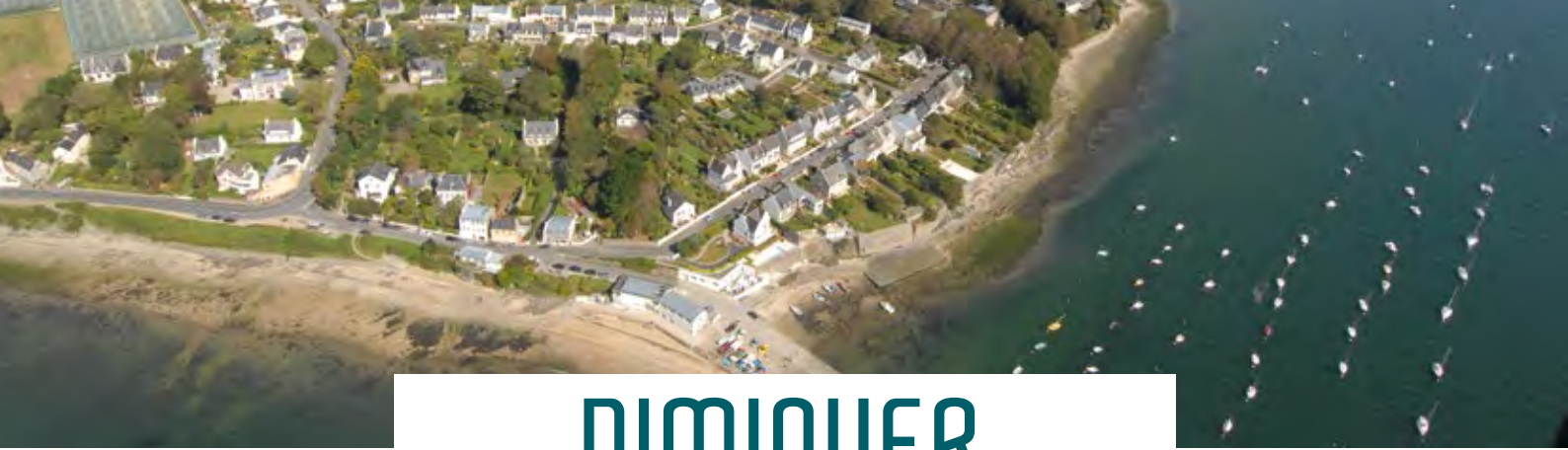




# LUTTER CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN

# 04





# DIMINUER

## SIGNIFICATIVEMENT LA CONSOMMATION FONCIÈRE À L'ÉCHELLE DU PAYS DE BREST

Brest métropole inscrit son développement dans les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui vise à diminuer significativement la consommation foncière nécessaire à l'urbanisation à l'échelle du pays de Brest.

L'objectif du SCOT est de réduire de 25 % la consommation foncière liée à l'habitat en mettant en œuvre le principe d'une urbanisation compacte autour des agglomérations et villages, en donnant la priorité au renouvellement urbain et à la fixation de densités minimales dans les espaces d'extension urbaine. Dans cette logique, le SCOT encourage le renforcement du maillage urbain en soulignant le rôle du pôle métropolitain central constitué par Brest et son agglomération. Il fixe notamment des objectifs de rééquilibrage de la production de logements :

- ▶ 1300 logements neufs produits chaque année sur le territoire de Brest métropole,
  - ▶ 1300 sur le reste du pays de Brest.
- Le SCOT précise que les nouveaux services et équipements devront être localisés dans les espaces urbains correspondant à leur niveau de rayonnement. Il recommande également d'articuler les transports collectifs du pays de Brest avec le système de transport urbain de Brest métropole.



# CONFORTER

## LA VOCATION DE L'AGGLOMÉRATION BRESTOISE COMME CŒUR DU PÔLE MÉTROPOLITAIN TOUT EN MAÎTRISANT LA CONSOMMATION D'ESPACE

En assumant clairement sa vocation de cœur du pôle métropolitain et sa volonté de prendre une part rééquilibrée dans le développement démographique et économique du pays de Brest, Brest métropole concourt à limiter l'étalement urbain à l'échelle du pays. Elle prend une part majeure à la réalisation de l'objectif du schéma de cohérence territoriale de réduire de 25 % la consommation foncière liée à l'habitat, en réduisant de 35 % la surface consommée par logement, à la fois par une production accrue en renouvellement urbain et par la promotion de modes de production économes en extension urbaine.

Au-delà, le PLU facteur 4 pose les principes d'un développement économe en espace et en ressources naturelles :

- ▶ en confortant l'organisation multipolaire de l'agglomération,
- ▶ en privilégiant le renouvellement et la densification de l'habitat, des commerces et des services autour de ses réseaux structurants,
- ▶ en réservant spécifiquement certaines zones d'extension urbaine aux fonctions de production, de stockage et de logistique,
- ▶ en privilégiant les déplacements courts et les modes économes en énergie,
- ▶ en affichant la volonté de donner une lisibilité économique aux exploitations agricoles,
- ▶ en mettant davantage en valeur le réseau des espaces verts et des espaces naturels.

Brest métropole entend ainsi concilier l'objectif de rééquilibrage démographique et économique, essentiel à l'échelle du pays, et l'objectif de maîtrise de la consommation d'espace sur son propre territoire.

Cette ambition implique notamment, en termes opérationnels :

- ▶ Pour l'habitat : de produire 50 % des nouveaux logements en renouvellement urbain (au minimum 40 %) ;

de produire les logements en extension urbaine à une densité de 30 logements par hectare (au minimum 25 logements par hectare).

- ▶ Pour les bureaux : de produire 40 % des nouvelles surfaces en renouvellement urbain (au minimum 30 %) ; d'augmenter le taux d'occupation des parcelles en extension urbaine de 25 %.
- ▶ Pour les locaux d'activité, de stockage et de logistique : de produire 10 % des surfaces en renouvellement urbain et d'augmenter de 25 % le taux d'occupation des parcelles en extension urbaine.

Brest métropole ambitionne donc de retrouver des dynamiques démographiques et économiques favorables tout en réduisant de 10 % sa consommation foncière totale par rapport aux tendances observées sur la période 2000-2010 (ce qui revient, à l'horizon 2030, à préserver 100 hectares d'espaces agricoles et naturels). Elle s'engage à ce que cet effort de redynamisation ne se traduise pas par une augmentation de sa consommation foncière par rapport aux tendances constatées sur la période 2000-2010.

(ADEUP<sub>a</sub>  
BREST • BRETAGNE

Brest  
MÉTROPOLE