



PLAN LOCAL D'URBANISME DE BREST MÉTROPOLE

3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Approuvé le 20 janvier 2014

Mis en compatibilité les 16 décembre 2016 et 11 décembre 2017

Modifié les 12 décembre 2014, 11 décembre 2015, 16 décembre 2016,
30 mars 2018, 26 avril 2019 et 24 janvier 2020

Nota : les références au code de l'urbanisme sont celles en vigueur au 31 décembre 2015, conformément à l'article 12 du décret 2015-1783 du 31 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1^{er} du code de l'urbanisme et à la modernisation au contenu du plan local d'urbanisme.

Les orientations d'aménagement et de programmation sont définies à l'article L123-1-4 du code de l'urbanisme :

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

*2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements. **Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.***

*3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. **Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs...** »*

A ce titre, le plan local d'urbanisme comporte :

- une orientation d'aménagement et de programmation « habitat », tenant lieu de programme local de l'habitat ;*
- une orientation d'aménagement et de programmation « déplacements », tenant lieu de plan de déplacements urbains ;*
- une orientation d'aménagement et de programmation « environnement », définissant les actions et opérations nécessaires à la mise en valeur de l'environnement au travers la mise en réseau des espaces naturels et des espaces verts urbains ;*
- des orientations d'aménagement et de programmation dites « de secteurs », c'est-à-dire qui portent sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles prennent la forme de schéma d'aménagement.*

En particulier, et conformément à l'article R. 123-6 du code de l'urbanisme, des orientations d'aménagement et de programmation « de secteurs » sont prévues pour chaque secteur classé en 1AU au document graphique n°1 du règlement.

L'article L. 123-5 du code de l'urbanisme indique que « Le règlement et ses documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan. Ces travaux ou opérations doivent en outre être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement mentionnées à l'article L. 123-1-4 et avec leurs documents graphiques. »

SOMMAIRE GENERAL

1- ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION HABITAT.....	5
ORIENTATION 1 : Maintenir un niveau élevé de production de logements dans l'agglomération.....	7
ORIENTATION 2 : Constituer une offre complète et attractive de logements neufs	15
ORIENTATION 3 : Renouveler et amplifier la stratégie d'intervention sur le parc privé existant	23
ORIENTATION 4 : Conforter la gouvernance au service de la politique locale de l'habitat	28
EVALUATION DES MOYENS FINANCIERS DE BREST METROPOLE NECESSAIRES A LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS HABITAT	31
2- ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS.....	33
ORIENTATION 1 : Renforcer l'attractivité métropolitaine en consolidant l'efficacité technique, économique, énergétique et environnementale des réseaux structurants de déplacements.	35
ORIENTATION 2 : Adapter les conditions de déplacement pour renforcer l'attractivité des espaces de proximité et minimiser les nuisances.....	50
ORIENTATION 3 : Assurer la continuité, la connexion, des réseaux de transport en partenariat avec l'état, la région et le département	63
ORIENTATION 4 : Favoriser et accompagner l'adaptation des modes de vie pour une mobilité durable.....	69
EVALUATION DE LA PROGRAMMATION ET DE MOYENS FINANCIERS DE BREST MÉTROPOLE NÉCESSAIRE À LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DÉPLACEMENTS.....	74
3- ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION ENVIRONNEMENT	75
LE PROJET : UNE TRAME VERTE ET BLEUE EN LIEN AVEC UNE ARMATURE VERTE URBAINE.....	77
ORIENTATION N°1 : Conforter les cœurs de biodiversité.....	79
ORIENTATION N° 2 : Assurer le principe de connexion	82
ORIENTATION N°3 : Conforter l'armature verte urbaine.....	83
4- ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SECTEURS	89
BOHARS.....	99
BREST	103
GOUESNOU.....	135
GUILERS	153
GUIPAVAS.....	165
PLOUGASTEL-DAOULAS	185
PLOUZANÉ	195
LE RELECQ-KERHUON	219

1

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

HABITAT

SOMMAIRE

ORIENTATION 1 : MAINTENIR UN NIVEAU ELEVE DE PRODUCTION DE LOGEMENTS DANS L'AGGLOMERATION	7
1-Assurer une production moyenne de 1 300 logements/an répartie de manière équilibrée.....	7
2-Privilégier le renouvellement de la ville sur la ville pour limiter l'étalement urbain.....	8
3-Assurer la production de logements locatifs publics en adéquation avec les besoins, tout en respectant un équilibre des différents segments du marché	10
4-Développer une politique foncière à la hauteur des ambitions exprimées	13
ORIENTATION 2 : CONSTITUER UNE OFFRE COMPLETE ET ATTRACTIVE DE LOGEMENTS NEUFS.....	15
1-Proposer une alternative satisfaisante aux ménages les plus enclins à quitter l'agglomération	15
2-Poursuivre la diversification de l'offre sociale publique pour mieux répondre aux caractéristiques des demandeurs	18
3-Renforcer encore la solidarité à travers le logement et l'hébergement pour des publics spécifiques	18
4-Développer l'offre d'habitat en faveur des personnes âgées	19
5-Répondre aux besoins des personnes en situation de handicap	21
6-Répondre aux besoins des gens du voyage	21
7-Améliorer la réponse apportée aux jeunes travailleurs	22
ORIENTATION 3 : RENOUVELER ET AMPLIFIER LA STRATEGIE D'INTERVENTION SUR LE PARC PRIVE EXISTANT	23
1-Améliorer la qualité résidentielle et environnementale du parc existant	24
2-Renforcer les interventions sur le parc en copropriété	25
3- Préserver la diversité sociale et générationnelle du parc privé existant	27
ORIENTATION 4 : CONFORTER LA GOUVERNANCE AU SERVICE DE LA POLITIQUE LOCALE DE L'HABITAT.....	28
1-Améliorer l'efficacité de la Conférence Intercommunale de l'Habitat et de ses commissions opérationnelles.....	28
2-Renforcer la qualité du partenariat public-privé avec les acteurs de l'aménagement	29
3-Poursuivre l'association des habitants aux projets urbains et d'habitat	30
4-Suivre, évaluer et observer pour aider à la décision.....	30
EVALUATION DES MOYENS FINANCIERS DE BREST METROPOLE NECESSAIRES A LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS HABITAT	31

La présente orientation d'aménagement et de programmation s'inscrit dans la continuité du programme local de l'habitat (PLH) de Brest métropole pour 2008-2013, quatrième PLH de l'agglomération, dont la préoccupation majeure était le développement d'une offre de logements diversifiée pour tous en s'attachant à renforcer la qualité résidentielle du parc. Le PLU facteur 4 s'inscrit dans la poursuite de cet objectif en insistant plus particulièrement sur l'offre en direction des familles et sur les problématiques du renouvellement urbain et de la réhabilitation. Cette approche fait directement le lien avec les orientations du Plan Climat Energie Territorial qui met l'accent sur les formes urbaines permettant de limiter l'étalement urbain et sur la rénovation énergétique.

Cette orientation d'aménagement et de programmation comporte 18 actions qui assurent la traduction concrète des orientations générales proposées par le PADD ainsi que des actions d'information, de sensibilisation et d'accompagnement du changement.

ORIENTATION 1 : Maintenir un niveau élevé de production de logements dans l'agglomération

1-Assurer une production moyenne de 1 300 logements/an répartie de manière équilibrée

Constats

La multiplication des petits ménages, directement liée aux évolutions sociétales en cours (décohabitation, allongement de la durée de vie...), mais également à la structure du parc immobilier et à son évolution récente, a notablement ralenti la dynamique démographique de l'agglomération et augmenté le volume de logements neufs nécessaire au seul maintien de la population.

Par ailleurs, l'attractivité des territoires ainsi que la compétitivité des entreprises relèvent pour une part de la facilité d'accès au logement pour les salariés, avec une attention particulière pour ceux ayant des difficultés à se loger du fait de leur mobilité, de la précarité de leur contrat de travail et de leurs ressources.

Objectifs

La production d'un volume important de logements neufs est essentielle pour :

- > Assurer une nouvelle dynamique démographique dans l'agglomération brestoise, c'est-à-dire a minima le maintien de la population de chacune des communes, ce qui est un objectif du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de Brest (projet d'aménagement et de développement durable 2.2 : « Maintenir la population de chaque commune »)
- > Accompagner la dynamique économique du territoire en promouvant la production d'un habitat répondant aux besoins des entreprises. Celui-ci sera à finaliser lors du dialogue stratégique du territoire entre notre politique locale de l'habitat et la Conférence territoriale que l'UESL Action Logement instituera sur le bassin d'emploi brestois.
- > Répondre de manière satisfaisante aux besoins de la population, favoriser les parcours résidentiels et assurer le renouvellement du parc existant.

Modalités

Pour atteindre ces objectifs et en accord avec le SCoT du Pays de Brest, Brest métropole affiche un objectif de production de 1 300 logements autorisés en moyenne par an, couvrant les besoins en résidences principales.

2-Privilegier le renouvellement de la ville sur la ville pour limiter l'étalement urbain

Constats/objectifs

La réalisation de cet objectif élevé de production s'accompagne nécessairement d'une limitation de la consommation de l'espace. **La première façon de lutter contre l'étalement urbain est de mobiliser le tissu urbain existant en favorisant son renouvellement.** « Le renouvellement urbain est compris comme la part des constructions neuves localisée en zone U, soit par réhabilitation ou modification de la destination de bâtiments existants, soit par construction dans des terrains non bâtis » (source : SCoT du Pays de Brest, document d'orientations générales, I-4.3).

Modalités

L'agglomération brestoise doit réaliser au moins un tiers de sa production neuve en renouvellement urbain d'après les objectifs fixés par le SCoT. Brest métropole s'engage à réaliser un minimum de 40% de sa production neuve en renouvellement urbain et ambitionne d'atteindre les 50%.

Pour cela, il s'agira de mobiliser en priorité les opportunités dans la **zone centrale (UC)**, zone urbaine la plus intense. Ainsi, les espaces proches du réseau de transport collectif en site propre (TCSP), des voiries structurantes, du réseau de chaleur et des services, commerces et équipements de proximité de la ville de Brest ainsi que les cœurs urbains des communes seront privilégiés. Dans ces secteurs, la densité de construction sera recherchée notamment par une densification verticale (logements collectifs et intermédiaires).

Dans la **zone d'habitat plus résidentielle (UH)**, le renouvellement sera également recherché. Il devra se faire en préservant le tissu d'habitat préexistant et son identité résidentielle. Ici, la densification horizontale sera favorisée (semi-collectifs, individuel dense ...).

Le complément de la production de logements sera réalisé en extension urbaine (zones AU). Afin de limiter au maximum la dispersion et l'étalement urbain, ces espaces d'extension seront localisés en continuité des espaces déjà urbanisés, en privilégiant la proximité des centralités existantes ainsi que les secteurs actuellement ou potentiellement desservis par des transports collectifs, et devront faire l'objet d'une conception d'ensemble.

Les opérations d'extension urbaine devront respecter une densité moyenne brute¹ minimale de 25 logements/ha telle que définie dans le SCoT (document d'orientations générales I-4.4). Pour ce faire, il s'agira de poursuivre le mouvement de réduction des surfaces individuelles des parcelles en lots libres et/ou celui de production d'un habitat plus compact de type habitat groupé, intermédiaire ou petits collectifs. Dans un marché concurrentiel à l'échelle du Pays de Brest, la qualité urbaine des opérations, la qualité résidentielle des produits et l'image qu'ils projeteront constitueront des impératifs majeurs à leur commercialisation.

Nombre total de logements autorisés en moyenne annuelle	1300 logements	
Nature de l'urbanisation	50% en renouvellement urbain (zones urbaines)	50% en extension urbaine (zones 1AU et 2AU)
Nombre de logements correspondants en moyenne annuelle	650	650
Densité moyenne minimale	50 logements/ha	25 logements/ha
Surface correspondante en moyenne annuelle	13 ha	26 ha
Surface totale correspondante en moyenne annuelle	39 ha	
Surface totale correspondante 2012-2030	234 ha	468 ha
Densité moyenne totale	33 logements/ha	

¹ La densité brute est : « La surface du terrain dédié à l'opération comprend l'ensemble des terrains urbanisables (réputés constructibles au moment de la décision) :
• les espaces non urbanisables à déduire seront les zones naturelles, les secteurs d'activité agricole, les zones de risque avéré (inondation, industriel),
• les espaces à déduire éventuellement seront ceux destinés à accueillir une population qui dépasse les usagers du quartier (équipement communal par exemple). »
(Document d'orientations générales, p.47).

3-Assurer la production de logements locatifs publics en adéquation avec les besoins, tout en respectant un équilibre des différents segments du marché

Constats/objectifs

Le maintien d'un volume suffisant de logements locatifs sociaux dans la production globale de logements est essentiel pour :

- > Rééquilibrer l'offre publique entre Brest et les autres communes de l'agglomération, conformément à la convention relative à la production de logements sociaux publics et à leur financement dans le cadre de l'application de l'exemption SRU (décret 2017-1018 du 28 décembre 2017).
- > Assurer le renouvellement du parc locatif public, sujet qui concerne plus particulièrement le parc existant brestois.
- > Répondre à la demande de logements locatifs publics émanant de ménages en situation de précarité, à laquelle le parc privé ne répond que partiellement.

La stratégie que Brest métropole entend développer en matière de production de logement social pour les années à venir s'appuie sur les constats suivants :

- > Un effort de production est demandé dans les communes de Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Plouzané.
- > Le parc locatif conventionné est majoritairement localisé dans la ville de Brest, surtout dans son offre la plus sociale.
- > La production soutenue de logements locatifs publics et privés au cours du PLH précédent a largement conforté l'offre locative dans l'agglomération. Dans le même temps, le nombre de ménages locataires a peu évolué. Le parc locatif privé neuf capte la demande la plus solvable pouvant prétendre à du logement social en dépit de loyers plus élevés. De plus, le parc privé contribue, dans des volumes assez proches à ceux du logement locatif conventionné, à loger des ménages précaires², mais en offrant une qualité de logements moindre.
- > L'analyse des besoins de la demande locative sociale, sur la base du fichier commun et partagé de la demande en Finistère³, montre une fluidité croissante d'un point de vue purement quantitatif dans la réponse à la demande.
- > Du côté des organismes HLM, un consensus apparaît sur la réalité d'une meilleure adéquation offre-demande, au moins quantitative.
- > On observe parallèlement un net décalage entre les loyers des logements financés PLUS (prêt locatif à usage social) et le niveau de ressources des ménages.

Dans sa stratégie de développement, Brest métropole veillera à ne pas déstabiliser le marché de l'immobilier dans son ensemble conduisant par exemple à des difficultés dans le parc locatif privé et public existant.

² Illustré par la part de locataires du parc privé disposant de ressources pouvant les amener à solliciter un logement social public à très bas loyer (source FILOCOM)

³ Depuis avril 2011, les bailleurs sociaux du Finistère réunis au sein de l'Association départementale des Organismes HLM ont mis en place le Fichier Commun de la Demande Locative Sociale. Cet outil dont l'objectif principal est de simplifier et faciliter les démarches des demandeurs de logements sociaux, permet de mutualiser la connaissance de la demande locative sociale pour mieux appréhender et satisfaire les besoins.

Modalités

Le PLU affiche un objectif moyen annuel de production de 250 à 300 logements, modulé entre les communes de l'agglomération.

Quelle que soit la commune, les opérations de logements conventionnés seront privilégiées dans les centralités, à proximité des commerces et services ou des axes structurants de transports en commun, ce qui correspond à la zone urbaine intense (UC).

Dans les communes de l'agglomération hors Brest

Suite à l'exemption de leurs obligations SRU, les communes de Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Plouzané sont engagées par convention avec Brest métropole dans la production de logements sociaux, dans l'esprit de la loi SRU.

Pour atteindre les objectifs de production de logements locatifs publics dans les communes de Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Plouzané, Plougastel Daoulas, toute opération neuve supérieure à 2500 m² de surface de plancher dans ces communes comportera 25% minimum de logements locatifs conventionnés⁴. A Le Relecq-Kerhuon, toute opération neuve supérieure à 2500 m² de surface de plancher comportera 30% minimum de logements locatifs conventionnés.

A Brest

Au regard des dispositions de la loi SRU, la ville de Brest dispose actuellement d'un parc de logements conventionnés suffisant. En conséquence, la production nouvelle à Brest sera le complément à l'objectif global de production de logements conventionnés dans l'agglomération.

Par ailleurs, une partie de son parc sera amenée à évoluer dans les années à venir. Les parcours résidentiels étant encouragés, de nouvelles ventes de logements locatifs publics amenant à la création de copropriétés à gestion sécurisée seront réalisées. Cette éventuelle recomposition du parc existant sera compensée par de l'offre nouvelle de type PLAIO ou équivalent (loyers ne dépassant pas les plafonds de l'APL) localisée à Brest.

La collectivité poursuivra son accompagnement au développement de l'offre locative sociale par des aides financières directes et les garanties d'emprunt aux bailleurs HLM.

⁴ Les logements locatifs conventionnés sont ceux qui bénéficient d'un financement public de type « PLUS » et « PLAI », et d'un conventionnement privé de type ANAH, avec ou sans travaux.

Répartition des objectifs de production de logements et de logements locatifs conventionnés

Communes	Objectifs moyens annuels de logements autorisés par communes	Objectifs moyens annuels de logements locatifs conventionnés autorisés par communes
Bohars	30	de 9 à 12
Brest	650	de 96 à 110
Gouesnou	70	de 18 à 21
Guilers	70	de 18 à 21
Guipavas	200	de 40 à 50
Le Relecq-Kerhuon	50	de 10 à 20
Plougastel-Daoulas	90	de 30 à 55
Plouzané	140	15 à 25
Total Brest métropole	1300	Total des communes : 250 à 300

A Brest, qui compte plus de 24% de logements locatifs conventionnés, la production nouvelle sera le complément à la production des autres communes pour atteindre l'objectif global annuel visé (250 à 300 logements), soit de 96 à 110 logements en moyenne par année.

4-Développer une politique foncière à la hauteur des ambitions exprimées

Constats

La pression de l'urbanisation et l'insuffisance de maîtrise foncière ont engendré une hausse importante des prix du foncier dans l'agglomération. Ce phénomène génère des obstacles à l'action publique. Le renchérissement du terrain nu limite directement la capacité des opérateurs à produire du terrain viabilisé à des coûts abordables.

La maîtrise foncière est garante de l'action publique en matière d'aménagement, tant dans le rythme que dans la nature des opérations.

Objectifs

- > Mettre en œuvre les conditions permettant de satisfaire les objectifs de production de logements
- > Assurer une régularité dans la production de logements
- > Maîtriser les coûts d'aménagement (de qualité) pour contribuer à une maîtrise des coûts de sortie des logements
- > Disposer d'une plus grande capacité de décision pour conduire le projet urbain.

Modalités

Mener une politique de maîtrise foncière dans les secteurs d'urbanisation future : il s'agit de constituer des réserves foncières à long terme par une politique d'acquisition à des coûts maîtrisés directement par les collectivités (communes, Brest métropole) ou par l'intervention de tiers (convention Foncier de Bretagne, Brest métropole habitat, aménageurs, ...). Cela suppose d'organiser une stratégie d'ouverture à l'urbanisation en hiérarchisant, dans les prochaines années, les zones par ordre de sortie.

Les zones 2AU constituent des réserves d'urbanisation et potentiellement des réserves foncières, avec des prix du foncier brut contenus, du fait notamment de la mutualisation des études et des équipements primaires à l'échelle de l'ensemble de la zone à urbaniser.

Il convient par ailleurs de préparer très en amont l'opérationnalité des secteurs d'urbanisation future pour garantir dans le temps la régularité de la production.

Mener une politique de veille et d'acquisition foncière à court et moyen termes dans les secteurs prioritaires de renouvellement urbain. Cette politique de maîtrise foncière sera mise en œuvre par la mobilisation des outils techniques tels que les zones d'aménagement différé (ZAD), la déclaration d'utilité publique dite « réserve foncière », le droit de préemption urbain (y compris le droit de préemption urbain renforcé)...

La ZAD un outil adapté pour constituer une réserve foncière sur le long terme, en vue de la réalisation d'un projet global d'aménagement, ou pour lutter contre la spéculation foncière (le prix de vente est gelé à la date de création de la ZAD). Elle permet d'instituer un droit de préemption pour une durée de 14 ans, période durant laquelle le foncier constructible et non constructible peut-être préservé, en attente du projet d'intérêt général.

Utiliser les outils fiscaux pour dissuader la rétention foncière par les propriétaires de terrains rendus constructibles.

Renforcer le partenariat avec les acteurs publics et privés pour la maîtrise des prix des terrains nus.

ORIENTATION 2 : Constituer une offre complète et attractive de logements neufs

1-Proposer une alternative satisfaisante aux ménages les plus enclins à quitter l'agglomération

Constats

Renouveler la dynamique démographique et fiscale de l'agglomération brestoise nécessite une capacité de répondre à l'ensemble des attentes diversifiées de ménages. L'érosion de la population de l'agglomération s'explique notamment par le départ de jeunes ménages actifs, avec ou sans enfants, qui accèdent à la propriété dans les autres territoires du Pays de Brest pour des questions notamment liées au coût du logement. Mais le départ de nombreux ménages intermédiaires ne trouvant pas dans l'agglomération une offre d'habitat répondant à leurs attentes contribue aussi à cette érosion et affaiblit l'assiette fiscale du territoire. Or le retour à l'équilibre démographique dépend de la capacité de l'agglomération à maintenir les familles et en accueillir de nouvelles, toutes catégories sociales confondues.

Dans la période du PLH 2008-2013, une part non négligeable de la production de logements a été constituée d'appartements à finalité locative publique et privée. Ces logements principalement de petite à moyenne taille (T2-T3) ne répondent que dans une faible mesure à la demande familiale et génèrent un apport modeste de population.

Objectifs

Il convient aujourd'hui de développer une stratégie de production d'habitat destiné aux familles plus importante. Ainsi, Brest métropole a pour objectif d'**offrir une alternative possible et satisfaisante à environ la moitié des 500 à 600 ménages qui quittent chaque année l'agglomération.**

Modalités

Afin d'atteindre ces objectifs, la collectivité **entend renforcer et diversifier l'offre nouvelle de logements familiaux et plus particulièrement les plus grands d'entre eux, au-delà du T3.**

La maison individuelle constituant l'aspiration de bien des familles, l'agglomération ambitionne une progression d'environ 150 à 200 maisons supplémentaires par an par rapport à la situation observée dans le précédent PLH. Afin de satisfaire l'ensemble des attentes des ménages, tout en rationalisant le foncier, Brest métropole mettra en place les conditions d'une offre diversifiée en termes de surfaces de lots et de produits (maisons mitoyennes sur lots libres de constructeurs de taille variable (250 à 450 m²), maisons mitoyennes par deux, maisons groupées...). Les maisons mitoyennes (par deux), sur lots libres ou en production groupée, devront représenter la majorité de la production de logements individuels.

L'ambition de la collectivité est également de rendre accessible l'habitat collectif et intermédiaire neuf aux familles.

Dans un souci de rationalisation de l'espace et parce que son développement ne se justifie pas dans les secteurs les plus urbains de l'agglomération, le logement individuel n'a en effet pas vocation à rester le seul produit habitat susceptible de satisfaire les familles. Les formes plus compactes de type intermédiaire/semi-collectif ou collectif, dès lors qu'elles bénéficient d'une situation centrale et valorisée, sont susceptibles de répondre à une demande familiale en accession. **Outre la localisation, le facteur prix est déterminant pour espérer attirer un plus grand nombre d'accédants vers ce type de produits.**

Les formes d'habitat les plus compactes seront privilégiées dans la zone urbaine intense brestoise ainsi que dans les centre-bourgs des communes.

Deux types de ménages sont plus particulièrement ciblés dans cette stratégie de développement. Il s'agit d'une part des ménages modestes, dont les primo-accédants (ressources équivalant au maximum au plafond de ressources de type Prêt Social Location Accession) et d'autre part des ménages intermédiaires plus souvent secundo-accédants (ressources équivalant au maximum à 130 % des plafonds de ressources de type Prêt Social Location Accession), qui en raison du coût du foncier dans l'agglomération accèdent à la propriété en dehors du territoire. C'est précisément pour ces ménages que **la collectivité ambitionne de renforcer l'accession à coûts abordables** dans un marché qui tend à les exclure. L'offre à coûts abordables est constituée de logements locatifs conventionnés, de terrains et de logements neufs privés, maisons et appartements, destinés à des futurs propriétaires occupants, sous conditions de ressources. Les logements locatifs conventionnés sont ceux qui bénéficient d'un financement public de type « PLUS » et « PLAI » ou d'un conventionnement privé de type ANAH, avec ou sans travaux, ou de type « PLS investisseur ». Le prix de vente des logements neufs et des terrains destinés aux coûts abordables, inférieur aux prix moyens du marché immobilier, est défini par la collectivité. Chaque année, une ou plusieurs nouvelles délibérations actualisent si nécessaire les critères des coûts abordables, après concertation avec les professionnels de l'habitat.

Pour assurer le développement d'une part plus importante de logements en accession familiale à coût maîtrisé (appartements et maisons en vente en l'état futur d'achèvement (VEFA), individuel sur lot libre), elle mobilisera les leviers suivants :

- **Dans les communes de l'agglomération hors Brest**, toute opération de plus de 2 000 m² de surface de plancher comportera 50% de logements à coûts abordables, dont 30% de logements conventionnés et 20% de logements en accession à coûts abordables. Au Relecq-Kerhuon, toute opération neuve supérieure à 2 000 m² de surface de plancher comportera 40% minimum de logements locatifs conventionnés. La commune ambitionne d'atteindre les 50%.
- **A Brest**,

En zones AU, toute opération de plus de 2 000 m² de surface de plancher comportera un minimum de 50% de logements à coût abordable dont 25% de logements locatifs conventionnés et 25% d'accession à coût abordable.

Dans les zones UC et UH, toute opération de plus de 2 000 m² de surface de plancher comportera au moins 25% de logements à coût abordable. Afin d'équilibrer l'ensemble de l'offre d'habitat au sein de la ville de Brest, les modalités de définition du programme de ces logements doivent être adaptées à l'offre sociale publique et privée préexistante dans l'environnement du projet.

- **La production de logements en accession sociale de type Prêt Social de Location-Accession (PSLA) ou dispositif équivalent sera favorisée.** Porté par les organismes HLM, le PSLA est destiné aux primo-accédants à ressources modestes. Il s'agit d'un produit attractif puisqu'il repose sur une TVA réduite (7%), une exonération pendant 15 ans de la taxe foncière sur les propriétés bâties et une éligibilité à l'APL. Il constitue un moyen sécurisé d'accession à la propriété. Pour être compétitif sur le marché brestois, son prix de sortie devra être compatible avec les ressources des ménages visés. **La collectivité se donne comme objectif d'en produire environ 100 par an (individuel et collectif confondus) dans l'ensemble de l'agglomération.**
- **Le passeport pour l'accession** de Brest métropole sera poursuivi. Cet outil de la stratégie des coûts abordables a démontré toute sa pertinence dans ses premières années de mise en œuvre, tout autant par l'accompagnement qu'il permet des accédants dans leur projet que par l'aide financière de la collectivité. Brest métropole adaptera son soutien à l'accession sociale à la propriété en fonction des spécificités locales de la demande, et selon les dispositions nationales en vigueur.

Outre le prix, la qualité de l'offre est déterminante pour favoriser l'acquisition dans l'agglomération. La nécessité de densifier les opérations dans l'agglomération suppose de développer des opérations mixtes offrant une variété de produits qui doivent aller de pair avec la qualité urbaine et où l'habitat individuel sous des formes renouvelées trouve toute sa place. Il s'agit de réunir des conditions de vie attractives et constituer ainsi une réelle alternative à la plus grande surface des terrains offerte à l'extérieur de l'agglomération. C'est l'une des conditions essentielles à une bonne perception de la densité. A ce titre, le traitement qualitatif des espaces collectifs, qui donnent de la valeur au logement, est à prendre en compte dans la conception des opérations. L'évolution progressive de la forme architecturale des logements pour s'adapter à la taille réduite des parcelles et préserver la qualité de vie des habitants est à développer.

Ces conditions seront favorisées par :

- > la capitalisation et l'échange d'expériences,
- > la réflexion partenariale avec l'ensemble des professionnels afin de faire évoluer les formes architecturales et urbaines,
- > le développement d'un « marketing résidentiel »,
- > le lancement d'expérimentations de nouvelles formes d'habitat individuel permettant de concilier compacité, qualité de vie résidentielle et intimité pour les habitants,
- > la promotion et la valorisation des opérations afin de faire évoluer la perception d'un habitat dense,
- > l'accompagnement, l'incitation à l'engagement des acteurs de l'habitat privés et publics dans une démarche de production de logements dont les performances énergétiques vont au-delà de la réglementation thermique en vigueur.

2-Poursuivre la diversification de l'offre sociale publique pour mieux répondre aux caractéristiques des demandeurs

Constats

Différents facteurs permettent de caractériser l'offre à venir. En effet, on observe une proportion importante et croissante de demandeurs de logements locatifs publics économiquement et socialement fragilisés. Parallèlement, l'adéquation est de plus en plus difficile entre les loyers de l'offre nouvelle et les revenus des ménages demandeurs, si bien que la clientèle pour du logement de type PLUS se restreint au fil du temps. Par ailleurs, les logements à bas niveaux de loyer restent majoritairement situés dans la ville centre même si depuis 2009, cette catégorie de logements a été développée dans les communes périphériques.

Objectifs

Afin de répondre à la demande de ménages aux revenus modestes et d'améliorer encore l'adéquation offre-demande, la collectivité veillera à augmenter la part de logements locatifs sociaux à bas niveaux de loyers (de type prêt locatif aidé d'intégration ordinaire –PLAI O- proposant des loyers calés aux plafonds de l'APL) au sein de la production locative publique.

Modalités

L'adaptation de l'offre aux caractéristiques sociales des demandeurs est un des objectifs qualitatifs majeurs de la politique locale de l'habitat de Brest métropole. C'est en ce sens qu'elle **entend poursuivre et accentuer la production de logements locatifs publics à bas niveau de loyer** (de type PLAI O et en offrant des loyers calés aux plafonds de l'APL). Si lors du Programme Local de l'Habitat précédent, les logements PLAI O représentaient déjà environ 30% de l'offre nouvelle, pour les années à venir, **la collectivité ambitionne de renforcer cette production pour tendre vers 50% de l'offre nouvelle, et sollicitera les crédits nationaux nécessaires à cet objectif.**

Les logements à bas niveau de loyer seront développés prioritairement dans les communes hors Brest, dans lesquelles cette offre est la plus faible.

3-Renforcer encore la solidarité à travers le logement et l'hébergement pour des publics spécifiques

Constats

La volonté de Brest métropole de diversifier les réponses sociales aux difficultés rencontrées par les ménages les plus défavorisés a conduit au développement de la production de logements à destination des ménages qui en sont les plus éloignés (logements adaptés, logements conventionnés à l'allocation logement temporaire-ALT-, baux glissants,...). Cette volonté communautaire a en outre permis la mise en place d'une véritable politique d'attribution dans l'ensemble du parc public, et d'un certain nombre de dispositifs tels la commission d'accompagnement social et d'accès au logement (CASAL), l'accord collectif pour le logement des personnes défavorisées.... Cette politique sociale de l'habitat repose sur un réseau solide et un travail partenarial réel, efficace, apprécié par l'ensemble des acteurs, autour de la Conférence intercommunale de l'habitat.

L'agglomération brestoise compte une offre d'hébergement et de logements d'insertion non négligeable et diversifiée. Le nombre global de places d'hébergement y est supérieur aux obligations de la loi pour le Droit au logement opposable (DALO).

Objectifs

- > Poursuivre le développement de l'offre de logements d'insertion et d'hébergement ainsi que les partenariats afin de favoriser le parcours résidentiel des ménages et faciliter l'accès à des solutions de logement pérennes.
- > Répondre à l'exigence d'une meilleure prise en compte de la demande de logement des personnes défavorisées cumulant des difficultés économiques et sociales, relevant du Plan départemental d'accueil pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD),
- > Assurer l'application des lois du 5 mars 2007 instituant le droit au logement opposable (DALO) et du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion (MOLLE).

Modalités

- > Poursuivre le développement de petites structures diversifiées, pour mieux répondre à la grande diversité des situations.
- > Poursuivre l'effort de production d'habitat adapté (environ 10 à 15 logements/an) et l'adapter à l'évolution des profils de demandeurs.
- > Engager la requalification et la restructuration d'une partie du parc de logements adaptés.
- > Poursuivre la collaboration avec tous les bailleurs HLM pour la production de logements d'insertion.
- > Renforcer la mobilisation du parc privé en direction des ménages en difficulté (conventionnement, ...).
- > Renforcer les baux glissants et les dispositifs de sous-location avec les bailleurs HLM et privés.
- > Développer les solutions les plus adaptées aux demandes de publics très spécifiques notamment les personnes présentant des troubles psychiques en lien avec le conseil de santé mentale mis en place sur le territoire de Brest métropole.

4-Développer l'offre d'habitat en faveur des personnes âgées

Constats

La part des ménages âgés dans la population va augmenter dans les années à venir et ces derniers vivent très majoritairement à domicile, d'où l'enjeu d'une offre de logements suffisante, adaptée ou adaptable.

L'accroissement de cette population, au degré d'autonomie différent, engendre un renforcement et une diversification des besoins avec notamment l'émergence d'une demande de logements en centre-ville et centre-bourgs des communes. Toutefois, la population la plus âgée est réticente, pour des raisons liées à l'âge mais aussi culturelles, affectives..., à quitter un logement même inadapté. **Aussi, si un choix peut être fait, il le sera par anticipation, avant que la dépendance ne soit là, ce qui suppose une stratégie particulière.**

La collectivité brestoise et les communes de l'agglomération ont engagé une réflexion globale et transversale sur le vieillissement, et ont élaboré, à travers son programme « Bien vieillir à Brest », des actions dans tous les champs de la vie quotidienne. Ces approches sont en outre articulées avec la politique à destination des personnes âgées et des personnes en situation de handicap du département du Finistère.

La création du CLIC intercommunal de Brest métropole permet également de mieux appréhender les besoins des personnes âgées de l'agglomération et de mieux répondre collectivement à leurs attentes.

Objectifs

Pour satisfaire ces objectifs et en cohérence avec les recommandations du SCoT (projet d'aménagement et de développement durables II-1.2 « Contribuer à la mixité sociale et intergénérationnelle »), il conviendrait de développer une gamme d'offre diversifiée allant du logement « ordinaire » adapté au vieillissement à l'équipement médicalisé de type EHPAD.

Modalités

Pour cela, Brest métropole agira pour :

- > Améliorer la connaissance des besoins et des attentes pour mieux adapter l'offre à la demande et satisfaire les parcours résidentiels souhaités par les personnes.
- > Diversifier les réponses tant dans le parc public que dans le parc privé.
- > **Intégrer la dimension de mixité générationnelle dans les opérations d'habitat** en incitant au développement d'une offre d'habitat accessible, « adapté » ou « adaptable » au degré d'autonomie des habitants dans les nouveaux quartiers et en renouvellement urbain. Dans cette optique, il faudrait produire de petits terrains, développer l'habitat groupé et les logements collectifs et intermédiaires. Cette action dépasse la seule problématique du logement en renvoyant plus largement à celle de l'urbanisme : accessibilité physique des quartiers, des transports et des services de proximité.
- > Soutenir l'innovation résidentielle.
- > Lutter contre l'isolement des personnes âgées.
- > Poursuivre la sensibilisation des acteurs de l'habitat privés et publics aux enjeux du vieillissement et aux spécificités du marché de l'accessibilité et de l'adaptation ou de l'adaptabilité des logements.
- > Diffuser les expériences nationales et locales innovantes dans ce domaine auprès des acteurs publics et privés.
- > Sensibiliser les habitants aux conséquences de leur vieillissement sur leur habitat.
- > Proposer des solutions alternatives aujourd'hui peu visibles entre le logement actuel inadapté et l'accueil en hébergement.
- > Acheter le programme d'adaptation des structures d'hébergement collectif qui s'avérerait nécessaire.
- > Participer à l'observatoire du vieillissement départemental mis en place par le département du Finistère.

5-Répondre aux besoins des personnes en situation de handicap

Constats

L'amélioration de l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées figure parmi les objectifs assignés au PLH par la loi sur l'Égalité des Droits et des Chances, la Participation et la Citoyenneté des Personnes Handicapées. Il énonce notamment les « principaux axes d'une politique d'adaptation de l'habitat en faveur des personnes âgées et handicapées ».

Au-delà des obligations de la loi de 2005, il existe une réelle nécessité d'une prise de conscience de tous les acteurs de l'habitat des questions soulevées par le handicap qui ne sont pas forcément les mêmes que celles liées au vieillissement.

Objectifs

Ces constats conduisent à proposer de favoriser l'accès des personnes handicapées au logement en améliorant à la fois, la connaissance de la demande, celle de l'offre accessible, adaptée ou adaptable aux personnes handicapées et la mise en relation entre l'offre et la demande.

Modalités

Pour atteindre ces objectifs, la collectivité apportera sa contribution au schéma du département du Finistère en faveur des personnes en situation du handicap, et sollicitera les participations nécessaires de ses différents partenaires locaux pour :

- > Sensibiliser, informer, former les différents acteurs et partenaires sur l'adaptation de l'habitat aux handicaps.
- > Effectuer un bilan des logements existants adaptés aux handicaps.
- > Recenser les demandes non satisfaites, en collaboration avec les associations, et la commission intercommunale de l'accessibilité de Brest métropole.
- > Développer la réactivité des acteurs pour adapter un logement à un handicap identifié, dans le parc neuf et existant.
- > Mettre en œuvre les conditions du développement d'une offre dédiée.
- > Accompagner, inciter au développement des projets expérimentaux.

6-Répondre aux besoins des gens du voyage

Au regard du Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage 2012-2017, on peut considérer que, suite aux réalisations du précédent PLH, le dispositif d'accueil permanent de Brest métropole est suffisant pour répondre aux besoins. Il ne formule donc pas de nouvelles préconisations en la matière. Toutefois, en matière d'accueil temporaire, il recommande la mise en place d'une aire permanente pour les grands rassemblements à l'échelle du Pays de Brest (hors Presqu'île de Crozon).

Brest métropole s'associera aux réflexions qui seront menées à l'échelle du Pays de Brest pour déterminer la localisation et les modalités de gestion d'un dispositif d'accueil des grands rassemblements.

Les communes de l'agglomération, avec Brest métropole, compléteront par ailleurs les réponses en matière d'habitat pour les gens du voyage en étudiant les demandes de sédentarisation de familles. En ce sens, des études de faisabilité d'aménagement pourront être engagées, portant sur diverses formes possibles d'habitat familial, telle la transformation d'usage-résidentialisation d'aires d'accueil préexistantes, comme la réflexion en cours sur le site de L'Hospitalou à Plouzané.

7-Améliorer la réponse apportée aux jeunes travailleurs

Constats

Plus encore que d'autres catégories de demandeurs, les jeunes, quel que soit leur statut, connaissent des difficultés d'accès et de maintien dans le logement. Ils sont en particulier moins en capacité de produire les garanties financières nécessaires. Les choix par défaut auxquels ils peuvent être contraints peuvent les amener à vivre un habitat sinon indigne, du moins peu compatible avec leurs ressources ou besoins.

Objectifs

Pour améliorer la réponse apportée aux jeunes, notamment les jeunes travailleurs, la collectivité souhaite favoriser l'accès au logement de ces jeunes, à travers différents types d'actions et en mobilisant les cadres d'actions institutionnels concernés (UESL Action Logement, Région Bretagne, Département du Finistère,).

Modalités

- > Poursuivre le développement de l'offre de logements locatifs privés conventionnés avec intermédiation locative, avec un dispositif de facilitation pour les jeunes.
- > Améliorer la connaissance des besoins d'habitat des jeunes et le partage de cette connaissance avec l'ensemble des acteurs concernés, en particulier avec les partenaires sociaux du bassin d'emploi brestois regroupés au sein de la Conférence territoriale sous l'égide de l'UESL Action Logement.
- > Répondre aux problématiques spécifiques d'habitat des jeunes en apprentissage ou en alternance en partenariat avec la région, la CCI et plus largement le monde de l'entreprise.

ORIENTATION 3 : Renouveler et amplifier la stratégie d'intervention sur le parc privé existant

Constats

Plusieurs éléments viennent étayer la nécessité de poursuivre les actions du précédent Programme Local de l'Habitat qui visaient à renforcer la qualité du parc existant.

Le poids du parc privé existant dans l'ensemble des logements en fait l'un des enjeux majeurs de la politique d'habitat. L'offre nouvelle construite chaque année représente environ 1,5% de l'ensemble des résidences principales du territoire, aussi le parc existant constitue l'essentiel de l'offre de logements. L'attractivité de l'agglomération brestoise repose sur sa capacité à le mobiliser et à le valoriser pour répondre à la diversité de la demande.

Le parc en copropriété, composante essentielle du parc de logements privés (58 % du parc de logements de l'agglomération), est au cœur de plusieurs défis pour l'agglomération tant sur le plan social, qu'environnemental ou encore urbain..... Il dispose en outre d'un potentiel important de grands logements, en particulier dans les secteurs péri-centraux et constitue, malgré ses défauts, le vecteur principal d'accession sociale à la propriété dans l'agglomération.

Majoritairement construit entre 1945 et 1975, le parc privé de l'agglomération brestoise nécessite des travaux de réhabilitation au regard notamment des objectifs fixés par le Grenelle en matière **d'économie d'énergie dans le secteur de l'habitat.**

Comme évoqué précédemment, une partie du parc privé en collectif, en propriété occupante ou en location, accueille par ailleurs une population aux revenus modestes dans des proportions équivalentes au parc social. Cependant, les logements proposés sont souvent **d'une qualité bien moindre que ceux du parc public.**

Une demande importante porte sur le logement individuel. Le segment, particulièrement dans la cible des familles, s'inscrit dans un marché dynamique bien que cher, 180 000 € en moyenne pour une maison, auxquels s'ajoutent fréquemment des travaux de remise aux normes. De ce fait, ce marché semble aujourd'hui davantage réservé à une population aisée et ne constitue que **partiellement une alternative possible pour les ménages modestes** dont certains sont désormais contraints de quitter l'agglomération.

Par ailleurs, le parc de logements individuels représente une offre potentielle importante en raison notamment du phénomène de renouvellement de génération. Ce sont ainsi environ 20 000 maisons qui pourraient faire l'objet de transactions dans les 20 prochaines années. Des maisons, qui pour un grand nombre d'entre elles, n'ont pas fait l'objet de travaux de rénovation et **nécessitent des travaux d'amélioration**, notamment thermique en raison d'une consommation d'énergie importante.

Objectifs

- > Enrayer la dévalorisation d'une partie du parc de logements afin de maintenir son caractère attractif par rapport à l'offre neuve.
- > Offrir aux ménages des conditions résidentielles satisfaisantes
- > Améliorer le confort et en particulier la performance énergétique du parc privé, notamment des logements construits antérieurement à la première réglementation thermique.
- > Lutter contre l'habitat indigne et très dégradé.
- > Permettre au parc privé, en particulier le parc collectif, de continuer à jouer son rôle d'accueil du plus grand nombre de ménages, tant les familles que les ménages les plus modestes.

1-Améliorer la qualité résidentielle et environnementale du parc existant

L'attractivité du parc existant repose à la fois sur la qualité intrinsèque des logements et immeubles mais également sur les aspects du cadre de vie. Ce sont bien les atouts résidentiels du logement, de l'immeuble, de la rue, du quartier et plus globalement de la ville qui combinés créent les conditions de l'attractivité.

De ce fait, il conviendra d'articuler les interventions de remise à niveau du parc immobilier existant et les actions visant à améliorer la qualité de l'espace urbain, en s'appuyant sur différents leviers :

- > La requalification des espaces extérieurs dégradés et/ou délaissés et la création d'espaces communs de qualité.
- > La distinction entre l'espace public et les espaces privatifs par un accompagnement des actions de résidentialisation dans les copropriétés.
- > La mise en œuvre d'une gestion urbaine de proximité.
- > Le renforcement des espaces de centralité.
- > Le renforcement de l'accessibilité des logements à l'immeuble et au quartier

Concernant la requalification des logements et immeubles, outre l'amélioration de leur qualité technique générale (confort, acoustique, accessibilité, remise aux normes), il conviendra d'axer l'intervention au regard de l'enjeu majeur de maîtrise de l'énergie sur le territoire de Brest métropole.

En effet, le secteur du logement et, principalement l'habitat existant, est un des principaux consommateurs d'énergie primaire et émetteurs de gaz à effet de serre. Face à l'augmentation du coût des énergies, la consommation énergétique des logements va devenir un critère de choix du logement. Le parc à forte consommation énergétique, principalement celui construit avant la première réglementation thermique (avant 1975) risque de ce fait de pâtir d'une désaffection des ménages.

Comme le précise le Plan Climat Energie Territorial de Brest métropole, l'atteinte des objectifs de réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, rend nécessaire la réhabilitation thermique d'environ 2 200 logements par an dans l'agglomération.

Modalités

Afin d'anticiper le phénomène de désaffectation du parc énergivore, et de répondre aux objectifs du Plan Climat, Brest métropole mettra en œuvre les conditions nécessaires à **l'amélioration de la performance énergétique des logements**. Pour atteindre ses objectifs, elle entend :

- > Prioriser et programmer la rénovation du parc immobilier collectif en s'appuyant sur l'observatoire des copropriétés renouvelé, intégrant la problématique de l'énergie, ainsi qu'en renforçant l'ingénierie d'accompagnement des copropriétés.
- > Dynamiser la rénovation thermique du parc immobilier individuel et collectif via la consolidation du guichet unique d'information et d'accompagnement des projets des particuliers (« Tinergie »).
- > Mettre en réseaux les acteurs du bâtiment et de l'énergie et favoriser la montée en compétences des professionnels du bâtiment et de l'énergie.
- > Favoriser l'expérimentation et la recherche de solutions innovantes (procédés, financement, matériaux...)

2-Renforcer les interventions sur le parc en copropriété

L'action à destination des copropriétés est un enjeu majeur pour Brest métropole soucieuse des équilibres au sein de son parc de logements, dans lequel la copropriété pèse fortement sur la démographie.

Brest métropole dispose d'une antériorité et d'une forte expérience en matière de politique d'amélioration de l'habitat et d'intervention à destination des copropriétés fragilisées et dégradées. Ce parc constitue depuis le milieu des années 90 un sujet de préoccupation pour la collectivité qui a progressivement élargi ses actions à destination de ce secteur. Toutefois, l'intervention sur les copropriétés est longue et complexe.

Pour répondre aux enjeux que constituent les copropriétés en difficulté et qui s'amplifieront dans les années à venir, **un plan de rénovation ambitieux est indispensable. Brest métropole entend mener une action globalisée, de la prévention générale à l'observation des premières fragilités, jusqu'au traitement des cas les plus difficiles, en coordination, le cas échéant, avec les interventions urbaines qui peuvent s'avérer nécessaires.**

Pour conduire cette politique, elle devra s'appuyer sur des dispositifs renforcés et renouvelés, partant de l'actuel observatoire des copropriétés, des actuelles OPAH Copropriétés dégradées et OPAH Renouvellement Urbain de Recouvrance, PIG « habitat durable » en cours sur le territoire.

Modalités

L'observatoire des copropriétés créé en 1998 constituera le socle des actions en direction de ce segment du parc privé. L'outil sera enrichi afin de tenir compte de tous les ensembles en copropriété quelles que soient leur taille et leur date de construction. L'observatoire « nouvelle génération » permettra en outre de repérer les copropriétés dès que les premières difficultés se font sentir afin de les orienter le plus précocement possible vers les dispositifs adaptés à leur problématique : prévention, redressement, actions coercitives...

A cette fin un repérage précis des ensembles immobiliers sera réalisé. Il s'appuiera sur différentes entrées d'analyse (dont la liste n'est pas exhaustive) :

- > L'état du bâti : accessibilité, acoustique, isolation, énergie, coût moyen de travaux de réhabilitation.
- > Le fonctionnement de la copropriété : gestion, évaluation de la capacité à réaliser les travaux tant en termes financier que d'organisation.
- > La dimension sociale : la précarité des conditions de vie, l'indignité, l'accession sociale, ...
- > L'intégration urbaine : les secteurs porteurs d'enjeux urbains, l'aménagement des espaces extérieurs, la proximité des équipements.
- > L'énergie : la performance énergétique de l'ensemble immobilier, le potentiel de gains énergétiques et le retour sur investissement possible.

Il s'agira par ailleurs de mettre en œuvre des actions opérationnelles afin :

- > De prévenir les difficultés de gestion et d'entretien du parc immobilier en copropriété via la constitution d'une « pôle ressource copropriété » ce qui permettra notamment d'accompagner les syndicats et les conseils syndicaux dans la gestion de leurs immeubles : documentations, informations, formations,...
- > De soutenir les actions de réhabilitation des ensembles immobiliers qui se dégradent par la mise en place de dispositifs d'accompagnement technique et financier dans le cadre des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat et des actions de renouvellement urbain,
- > De développer les programmes d'amélioration thermique et technique du parc immobilier en copropriétés en développant notamment une ingénierie technique et financière innovante basée sur des leviers tels que le tiers investissement,
- > De mettre en place les outils du redressement durable des copropriétés en très grande difficultés : lutte contre les situations d'insalubrité et de péril et les stratégies de « marchand de sommeil ».

L'objectif étant de coordonner l'ensemble des dispositifs et des intervenants pour optimiser l'action.

Cette politique ambitieuse d'intervention sur les copropriétés ne peut être dissociée de l'action publique plus globale sur l'accès au logement des ménages en général et des populations modestes en particulier.

3- Préserver la diversité sociale et générationnelle du parc privé existant

Dans le cadre de sa politique locale de l'habitat, Brest métropole mène depuis plusieurs années une action forte de requalification du parc immobilier privé visant notamment à préserver la diversité sociale et générationnelle du parc privé existant.

Dans une logique de développement durable, Brest métropole a progressivement intégré au sein de son dispositif d'actions les dimensions de l'habitat indigne, de la précarité et de l'adaptation de son parc de logements. Aujourd'hui alors que ces problématiques sont devenues des priorités nationales – loi de Mobilisation et de lutte contre les exclusions de mars 2009, Loi Engagement National pour l'Environnement de juillet 2010 - la collectivité brestoise a amplifié sa démarche via la mise en place d'un Programme d'Intérêt Général Habitat Durable ciblant les thématiques prioritaires de l'habitat indigne et de l'adaptation et de la diversification du parc.

Objectifs

- > Offrir aux ménages les plus précaires des conditions d'habitat satisfaisantes.
- > Améliorer et adapter le parc de logements.
- > Rénover l'habitat précaire et très dégradé.
- > Accompagner le vieillissement de la population.

Modalités

- > Développer les actions de repérage et de traitement des situations de « mal logement » en renforçant l'action de la cellule partenariale de lutte contre l'habitat indigne et la précarité énergétique.
- > Développer une offre de logements accessible et de qualité à travers notamment la maîtrise des loyers et la remise sur le marché des logements vacants.
- > Favoriser l'adaptation des logements et des parties communes (ascenseurs) au vieillissement de ses occupants pour leur permettre de se maintenir à domicile. Accompagner les parcours résidentiels quand le maintien dans le logement s'avère impossible pour des raisons techniques.
- > Accompagner l'accession à la propriété des ménages modestes, dont une forte proportion de primo-accédants, dans le parc ancien en copropriété.

ORIENTATION 4 : Conforter la gouvernance au service de la politique locale de l'habitat

Constats

La participation la plus large possible des acteurs de l'aménagement et de l'habitat est plus que jamais nécessaire et indispensable à l'atteinte des objectifs d'habitat du PLU Facteur 4. La Conférence Intercommunale de l'Habitat (CIH) et ses commissions opérationnelles, contribuent depuis 22 ans à la mise en œuvre de la politique locale de l'habitat, permettent de partager les constats, d'échanger sur les pratiques professionnelles (Rencontre annuelle « Questions d'habitat »), de diffuser les expériences, de contractualiser sur des objectifs partagés, de construire ensemble des outils innovants au service des ménages et des professionnels (Coûts abordables, Charte des nouveaux quartiers durables, Passeport pour l'accession, Tinergie, ...).

La collectivité communique également directement vers la population sur les enjeux d'habitat et vise à faire évoluer les perceptions (Ateliers d'urbanisme avec les habitants, le « Mois de l'Habitat » proposant exposition, visites et conférences au public, association des habitants à l'élaboration des projets d'aménagement de Brest métropole, par la démarche « ADDOU », Conseils Consultatifs de Quartiers, développement du portail internet d'informations de la collectivité sur les opérations d'aménagement de son territoire, ...).

La CIH est en outre l'instance locale du Plan Départemental d'Actions pour le Logement des Personnes Défavorisées (PDALPD). La Commission de Coordination de l'Accord Collectif Intercommunal se tient par ailleurs en première partie de chaque réunion trimestrielle de la CIH plénière.

La collectivité dispose enfin de longue date d'outils performants d'observation et de suivi-évaluation des actions des PLH successifs, de contractualisation avec les professionnels, de communication, qui se sont tous régulièrement améliorés pour s'adapter aux nouveaux contextes et enjeux.

Objectifs

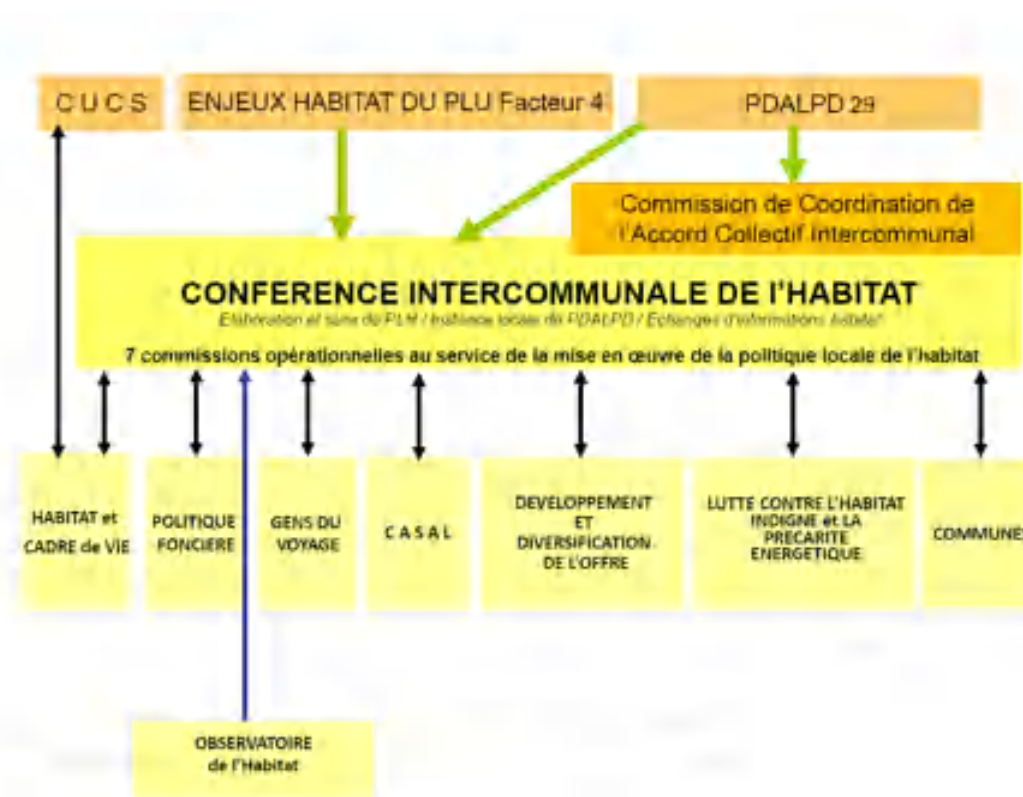
L'ensemble des acteurs s'accorde sur la nécessité de pérenniser tous les dispositifs et outils de gouvernance de l'habitat préexistants, tout en améliorant encore leur efficacité pour s'adapter en permanence à de nouveaux enjeux et besoins.

Modalités

1-Améliorer l'efficacité de la Conférence Intercommunale de l'Habitat et de ses commissions opérationnelles

La Conférence Intercommunale de l'Habitat de Brest métropole a développé plusieurs commissions opérationnelles pour s'adapter à la mise en œuvre des PLH successifs. Elle veillera à poursuivre cette nécessaire adaptation aux nouveaux enjeux d'habitat, et dans un souci renouvelé d'optimisation des moyens et des outils de l'ensemble des acteurs de l'habitat.

A titre informatif : organisation de la Conférence Intercommunale de l'Habitat de Brest métropole en 2012



2-Renforcer la qualité du partenariat public-privé avec les acteurs de l'aménagement

La collectivité contractualise, au cas par cas, en amont de l'ouverture à l'urbanisation des nouveaux territoires inscrits au PLU, avec les acteurs de l'aménagement, publics et privés, sur les objectifs de diversité d'offre, de formes urbaines, de produits, de qualité environnementale, de prix de sortie des produits habitat, en précisant les engagements de chacun.

3-Poursuivre l'association des habitants aux projets urbains et d'habitat

Brest métropole a développé ces dernières années des modes de participation des habitants aux grands projets urbains et d'habitat diversifiés et innovants (Conseils Consultatifs de Quartiers, méthode ADDOU pour les opérations publiques d'aménagement, présentation systématique des permis d'habitat de plus de 2000 m2 de surface de planchers en réunion publique de quartier, participation des habitants à la semaine de l'architecture annuelle, cycles de conférences sur la ville et les enjeux d'habitat dans le cadre de Questions d'Habitat,...). La collectivité poursuivra le développement et la diversification de toutes ces initiatives en direction des habitants.

4-Suivre, évaluer et observer pour aider à la décision

L'évaluation triennale réalisée depuis le premier PLH de 1991 se révèle aujourd'hui insuffisante pour suivre avec efficacité la mise en œuvre des enjeux d'habitat du PLU Facteur 4 et permettre la réactivité de la collectivité. Le tableau de bord habitat créé en 2012 ambitionne d'effectuer ce suivi quantitatif, qualitatif, dynamique et stratégique de la politique locale de l'habitat. Autour de la préoccupation majeure qu'est l'adéquation entre l'offre et la demande, le tableau de bord a pour objectifs de :

- > Capitaliser les statistiques des actions de Brest métropole relatives à l'habitat
- > Répondre à ses obligations légales en matière de suivi des enjeux habitat du PLU facteur 4
- > Analyser la pertinence des réponses apportées à la diversité de la demande d'habitat des ménages
- > Constituer un support d'échanges transversaux au sein de la collectivité autour des enjeux d'habitat du PLU Facteur 4
- > Alimenter les échanges avec l'ensemble des acteurs de l'habitat du territoire au sein de la CIH et ses commissions
- > Permettre de proposer les évolutions pertinentes et nécessaires pour améliorer collectivement les réponses apportées à l'atteinte des objectifs.

Les indicateurs du tableau de bord sont de fait organisés autour des 3 premières orientations de l'OAP Habitat, et permettent, à chaque fois que les sources statistiques le permettent, une analyse de l'ensemble de la production neuve d'habitat, dans tous les segments de marché concernés, du foncier, de l'amélioration de l'habitat existant, du logement et de l'hébergement des publics spécifiques, de la demande des ménages et de leurs caractéristiques,

Le tableau de bord habitat est complémentaire de l'Observatoire de l'Habitat du Pays de Brest de l'Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Brest (ADEUPa). Ce dernier est l'outil privilégié de la collectivité depuis 1982 pour l'analyse du fonctionnement de l'ensemble des segments du marché immobilier, à l'échelle de l'agglomération brestoise et en lien avec les réalités et évolutions de l'ensemble de son bassin de vie, le Pôle Métropolitain du Pays de Brest.

EVALUATION DES MOYENS FINANCIERS DE BREST METROPOLE NECESSAIRES A LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS HABITAT

A titre d'information, le budget prévisionnel de Brest métropole pour l'ensemble des actions de la politique locale de l'habitat est d'environ 7 millions d'euros par an (hors aides de l'Etat, de l'Anah, contributions directes des communes, d'autres collectivités ou organismes).

Répartition prévisionnelle du budget annuel moyen par orientation habitat du PLU facteur 4

Orientation /Actions	Budget annuel moyen prévisionnel en crédits propres de Brest métropole (*)
ORIENTATION 1 - MAINTENIR UN NIVEAU ELEVE DE PRODUCTION DE LOGEMENTS DANS L'AGGLOMERATION - Assurer une production moyenne de 1300 logements par an répartie de manière équilibrée - Privilégier le renouvellement de la ville sur la ville pour limiter l'étalement urbain - Assurer la production de logements locatifs publics en adéquation avec les besoins, tout en respectant l'équilibre des différents segments du marché - Développer une politique foncière à la hauteur des ambitions exprimées	Environ 3 millions d'euros par an
ORIENTATION 2 - CONSTITUER UNE OFFRE COMPLETE ET ATTRACTIVE DE LOGEMENTS NEUFS - Proposer une alternative satisfaisante aux ménages les plus enclins à quitter l'agglomération - Poursuivre la diversification de l'offre sociale publique pour mieux répondre aux caractéristiques des demandeurs - Renforcer encore la solidarité à travers le logement et l'hébergement pour des publics spécifiques - Développer l'offre d'habitat en faveur des personnes âgées - Répondre aux besoins des personnes en situation de handicap - Répondre aux besoins des gens du voyage - Améliorer la réponse apportée aux jeunes travailleurs	Environ 500 000 euros par an
ORIENTATION 3 - RENOUVELER ET AMPLIFIER LA STRATEGIE D'INTERVENTION SUR LE PARC PRIVE EXISTANT - Améliorer la qualité résidentielle et environnementale du parc existant - Renforcer les interventions sur le parc en copropriétés - Préserver la diversité sociale et générationnelle du parc privé existant	Environ 3.3 millions d'euros par an
ORIENTATION 4 - CONFORTER LA GOUVERNANCE AU SERVICE DE LA POLITIQUE LOCALE DE L'HABITAT - Améliorer l'efficacité de la Conférence Intercommunale de l'Habitat et de ses commissions - Renforcer la qualité du partenariat public-privé avec les acteurs de l'aménagement - Poursuivre l'association des habitants aux projets urbains et d'habitat - Suivre, évaluer et observer pour aider à la décision	Environ 200 000 euros par an

(*) Budget prévisionnel hors valorisation du personnel de la collectivité mettant en œuvre les actions de la politique locale de l'habitat, et sous réserve des ajustements budgétaires annuels de la PPI de Brest métropole, et de l'évolution des crédits nationaux et des partenaires de la collectivité affectés à l'habitat.

2

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

SOMMAIRE

ORIENTATION 1 : RENFORCER L'ATTRACTIVITE METROPOLITAINE EN CONSOLIDANT L'EFFICACITE TECHNIQUE, ECONOMIQUE, ENERGETIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DES RESEAUX STRUCTURANTS DE DEPLACEMENTS.....	35
Action 1 - Hiérarchiser le réseau de voirie pour maîtriser les trafics automobiles, assurer le partage de l'espace et préserver l'environnement.....	37
Action 2 – Renforcer le réseau structurant de transport collectif métropolitain	45
Action 3 – Elargir le cœur d'agglomération à l'échelle du bassin de vie.....	47
Action 4 – Densifier l'urbanisation en priorité autour des réseaux structurants de déplacement	48
ORIENTATION 2 : ADAPTER LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITE DES ESPACES DE PROXIMITE ET MINIMISER LES NUISANCES.....	50
Action 5 - Conforter l'attractivité des centres villes et des polarités de quartiers.....	52
Action 6 - Améliorer progressivement les services de mobilité durable pour répondre à l'évolution des comportements des habitants.....	55
Action 7 – Ajuster l'offre et les services de stationnement pour maîtriser la circulation automobile et assurer l'attractivité des espaces de proximité.....	56
Action 8 – Réduire les nuisances et prendre en compte les risques	61
ORIENTATION 3 : ASSURER LA CONTINUITE, LA CONNEXION, DES RESEAUX DE TRANSPORT EN PARTENARIAT AVEC L'ETAT, LA REGION ET LE DEPARTEMENT	63
Action 9 - Renforcer la coopération à l'échelle du Pays pour assurer une desserte cohérente en transports collectifs	64
Action 10 – Articuler, connecter les réseaux et inciter aux échanges entre les modes par des services adaptés	64
Action 11 – Accompagner l'évolution des grandes infrastructures de communications maritimes, aériennes, ferroviaires et routiers.....	66
Action 12 – Anticiper et faciliter l'évolution du transport de marchandises	67
ORIENTATION 4 : FAVORISER ET ACCOMPAGNER L'ADAPTATION DES MODES DE VIE POUR UNE MOBILITE DURABLE.....	69
Action 13 - Développer les outils de la « ville numérique » comme levier d'une mobilité diversifiée	70
Action 14 - Promouvoir des comportements moins consommateurs d'énergie et contribuer au développement des modes actifs	71
Action 15 - Mesurer pour guider l'action.....	73
EVALUATION DE LA PROGRAMMATION ET DE MOYENS FINANCIERS DE BREST METROPOLE NECESSAIRE A LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DEPLACEMENTS.....	74

La présente orientation d'aménagement et de programmation s'inscrit dans la continuité du Plan de déplacements urbains de 2002, dont une préoccupation majeure était de renforcer la cohérence des actions menées en matière d'urbanisme et de déplacements.

Le PLU Facteur 4 renforce cet objectif en articulant directement le zonage proposé en matière d'aménagement et de développement de l'urbanisation avec l'organisation du système de déplacement aux trois échelles de la ville de proximité, de l'agglomération et du bassin de vie. Il propose également une nouvelle étape d'aménagement de l'espace public, au service d'une prise en compte élargie des déplacements piétons et vélos, d'une organisation rénovée du schéma de voirie et d'une nouvelle phase de développement des transports collectifs. De plus il met en œuvre les orientations du Projet Métropolitain et du Plan Climat Energie Territorial.

Cette orientation d'aménagement et de programmation comporte 15 actions qui assurent la traduction concrète des orientations générales proposées par le PADD ainsi que des actions d'information, de sensibilisation et d'accompagnement du changement.

ORIENTATION 1 : Renforcer l'attractivité métropolitaine en consolidant l'efficacité technique, économique, énergétique et environnementale des réseaux structurants de déplacements

Constats

Les transports de voyageurs représentent l'un des postes les plus importants en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire de Brest métropole puisque ceux-ci représentent 26 % des émissions du territoire et dont la principale cause est le véhicule individuel. Le fret représente par ailleurs, 8 % des émissions.

Le diagnostic a permis de mettre en évidence que le réseau actuel présentait encore des incohérences en termes d'ambiances urbaines et de rapport entre le gabarit des voiries, la typologie des immeubles, leur hauteur et le schéma de circulation. Par ailleurs, l'évolution des réseaux de voirie et de transports collectifs depuis 2002, ainsi que les nouvelles orientations du SCoT en matière de déplacement, conduisent à proposer un schéma actualisé de l'organisation globale de la circulation.

Par ailleurs, un réseau viaire ne peut pas être uniquement qualifié par sa fonction "d'écoulement" du trafic urbain. La prise en compte du niveau des flux est certes importante et doit être correctement traitée, mais d'autres fonctions essentielles du réseau viaire doivent être considérées : insertion urbaine, fonction sociale, fonction paysagère, accessibilité tous modes. Les vitesses sont adaptées selon la fonction de la voie, du volume de trafic et du contexte urbain. Les aménagements recherchent la meilleure lisibilité (compréhension) de la réglementation, dans la plus grande simplicité possible et la cohérence avec les tissus urbains traversés et la vie locale.

En application du Plan de Déplacements Urbains de 2002, Brest métropole a mis en service l'axe nord-sud (TCSP bus) en 2004 et la première ligne de tramway en 2012. Ces investissements majeurs pour l'efficacité du réseau urbain de transport collectif permettent d'envisager un doublement de la fréquentation à l'horizon 2020. Cette perspective d'amélioration reste cependant insuffisante pour atteindre les objectifs du Plan Climat Territorial en 2025, et plus encore dans une optique de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre pour 2050.

Objectifs

- **Répondre à l'ambition métropolitaine** en garantissant une accessibilité globale à l'échelle du bassin de vie des 400 000 habitants du Pays de Brest.

L'organisation et l'aménagement des réseaux de déplacement doivent donc répondre aux besoins de mobilité en intégrant les nouvelles performances économiques et écologiques dans une vision à long terme mise en œuvre progressivement.

Par ailleurs, la lisibilité de la ville repose sur la mise en résonnance de l'ensemble des composants de la trame urbaine. La qualité des espaces publics et des dessertes tous modes de déplacements participent et sont des leviers à la construction de cette lisibilité.

L'enjeu de la hiérarchisation des voies structurantes de l'agglomération est de mettre en cohérence le développement, l'aménagement urbain et le système de déplacement et ainsi optimiser le partage de l'espace et préserver l'environnement

L'aménagement harmonieux des espaces dédiés aux différentes circulations et l'insertion urbaine des aménagements de voirie sont des objectifs à part entière. Une hiérarchisation du réseau viaire et la définition d'un référentiel de conception d'aménagement sont les moyens de mettre en adéquation le traitement de la voie, les fonctions qu'elle assure dans le réseau ou que l'on souhaite lui faire assurer et le tissu urbain traversé.

Il s'agit de trouver un **équilibre entre organisation urbaine, qualité des espaces publics et besoins de déplacements** et donc donner **une juste place à la voiture au profit des autres modes** de déplacements et **particulièrement aux piétons**. En effet au-delà des trajets effectués entièrement à pied, il faut compter les trajets reliant les véhicules en stationnement et ceux reliant les arrêts de transports collectifs (bus, tramway, car, train, bateau...) ou encore les aires de stationnement vélo.

Il s'agit également d'améliorer la lisibilité de la ville et faciliter les représentations mentales du réseau pour maîtriser les trafics et les vitesses automobiles en adaptant les comportements.

- **Répondre à la préconisation du Plan Climat Energie Territorial** en développant une offre efficace et attractive des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Cette offre associera une architecture renforcée des réseaux de transports collectifs, des conditions de déplacements pour les piétons et pour les autres modes actifs de qualité qui accompagnera l'évolution structurelle de la forme urbaine.

La poursuite des investissements en matière de transport collectif en site propre est donc nécessaire, avec pour objectif d'améliorer l'efficacité du réseau de transport collectif à l'échelle de la ville, de l'agglomération et du Pays.

- **Repenser les déplacements à l'échelle du nouveau cœur de l'agglomération** qui est le lieu privilégié de concentration de nombreux services rares (université, multiplexe, pôle commercial d'hyper-centre, services publics d'intérêt de Pays, médiathèque d'agglomération, ...).

L'aménagement du Plateau des Capucins et l'installation d'équipements métropolitains sur ce site articulent désormais le nouveau cœur d'agglomération autour des deux rives de la Penfeld, de Recouvrance à la place de Strasbourg et de Quéliverzan au Port de commerce. Le plateau du Bouguen et l'Université font également partie de ce territoire. Cet espace élargi doit désormais faire l'objet d'une réflexion globale pour augmenter la part de la mobilité interne qui n'a pas recours au véhicule automobile.

Ce changement d'échelle se traduit par l'élargissement du centre de l'agglomération brestoise autour de la Penfeld. La réalisation d'un nouveau franchissement de la Penfeld par un téléphérique urbain intégré au réseau de transport collectif et la mise en réseau des espaces publics, permettent de (re) fonder l'image d'un centre élargi qui évoque, tout en le dépassant, le tracé des anciennes fortifications de Brest.

Les aménagements prévus dans le cœur d'agglomération permettront d'une part d'étendre à ce nouveau cœur de ville d'environ 50% la part des déplacements actifs constatés en 2003/2004 dans l'hyper-centre-ville, et d'autre part de maintenir des conditions attractives de stationnement en priorité pour les visiteurs et les résidents et les acteurs économiques.

La mise en œuvre de cette orientation se réalisera dans le cadre des budgets de voirie ainsi que par des programmes spécifiques. Les emplacements réservés pour élargissement de voirie sont définis pour faciliter la mise en œuvre de ces actions d'aménagement global d'espace public.

Modalités

Cette première orientation se décline en quatre principes d'action :

Action 1 - Hiérarchiser le réseau de voirie pour maîtriser les trafics automobiles, assurer le partage de l'espace et préserver l'environnement

Hiérarchiser le réseau de voirie consiste à organiser les niveaux de circulations et à définir les principes d'aménagement de l'espace public. Il s'agit, en fonctions des usages et des milieux urbains traversés, de maîtriser les trafics pour conduire naturellement les usagers à adapter leur comportement au tissu urbain traversé et pour les inciter aux transferts modaux afin de réduire les nuisances liées aux circulations automobiles (mode utilisé, vitesse..).

Cette hiérarchisation ne concerne pas uniquement la circulation routière, mais aussi (et surtout) les modes actifs (marche à pied, vélo) et les transports collectifs pour atteindre les différents objectifs de la politique de déplacements et du Plan Climat Energie Territorial : la sécurité de tous les types de déplacement, la réduction des nuisances, le confort des déplacements piétons, la fluidité des déplacements automobiles, l'efficacité des transports collectifs,... Sur le réseau structurant, la hiérarchisation des voies fait l'objet d'un schéma à l'échelle de l'agglomération. Ce schéma « cible » a pour objectif de guider les opérations d'aménagement. Sur les autres voies, un schéma local sera élaboré à l'occasion de projets d'aménagement ou de réaménagement.

La hiérarchisation du réseau de voirie suivante propose une structuration du réseau en 5 classes, qui correspondent à des rôles différents dans le système global de déplacement, indépendamment du mode de gestion. Les trois premières classes constituent le réseau structurant et les deux dernières, le réseau local.

> Définir et aménager un réseau de voirie structurant pour garantir l'accessibilité de l'agglomération et limiter les nuisances :

Sur le réseau structurant, la hiérarchisation des voies fait l'objet d'un schéma à l'échelle de l'agglomération. Ce schéma « cible » a pour objectif de guider les opérations d'aménagement. Cette hiérarchisation concerne le réseau viaire existant et les projets déjà engagés (c'est à dire ayant un maître d'ouvrage désigné, un financement et un calendrier arrêté).

L'organisation générale du système de voirie s'appuie sur :

- **Un contournement (RN12/RD67)**, situé pour l'essentiel à l'extérieur de l'agglomération, dont les enjeux principaux d'aménagement sont la fiabilisation des échanges nord/sud à l'est de l'agglomération (traversée de l'Elorn) et des échanges est-ouest au nord de l'agglomération, ainsi que la prise en compte des enjeux urbains dans la traversée de Gouesnou par la RD 67.
- **Une rocade (RN 265/RD112/boulevard de l'Europe)**, en bordure de la zone urbanisée dense, dont l'enjeu principal d'aménagement est la voie de liaison RD205 (Spernot)/RD112 (Kergaradec).
- **la ceinture des boulevards** constituée par :
 - à Brest par le boulevard Mouchotte, le Pont de l'Harteloire, la rue La Motte Piquet, le boulevard Montaigne et les rues Albert Louppe, Valmy, Pierre Sépard, Brossolette et Porte ;
 - à Guipavas, par les avenues de Normandie, Pompidou et Callington et Barsbuttel ;
 - à Plouzané, par la RD 23.
- **les voies radiales de maillages** ou voies principales d'accès dans les centres

Ce réseau structurant permet l'évitement des zones urbaines denses par les flux de transit, la diffusion des trafics dans les espaces majeurs et une organisation induisant une réduction progressive des vitesses.

Schéma de principe du réseau structurant de voirie à l'horizon 2020



- Zone urbaine de centralité (zones UC)
- Zone agglomérée (autres zones U)
- Zone à urbaniser (zones AU)

Hierarchisation des voies

- Voies métropolitaines : nationales
- Voies métropolitaines
- Principe de liaison nouvelle
- Voies d'agglomération
- Principe de liaison nouvelle
- Voies de maillage
- Principe de liaisons nouvelles

Le réseau structurant : 3 classes

- **Voies métropolitaines (Intérêt national, régional, pays)**
 - TRANSIT / ECHANGE / DESSERTE
 - Fluidité, sécurité des VL/PL – Maîtriser les nuisances
- **Voies d'Agglomération**
 - TRANSIT / ECHANGE / DESSERTE
 - Fluidité/sécurité tous modes – Limiter les nuisances
- **Voies de maillage**
 - TRANSIT / ECHANGE / DESSERTE
 - Fluidité/Sécurité tous modes – Diminuer les nuisances

Le réseau local : 2 classes

- TRANSIT / ECHANGE / DESSERTE
- Sécurité tous modes – Supprimer les nuisances

- **Les voies métropolitaines assurent la liaison vers l'extérieur, la continuité de ces réseaux dans la traversée de l'agglomération et la répartition des trafics au sein de celle-ci.**

Leur aménagement vise principalement à assurer la fluidité et la continuité des itinéraires des circulations automobiles et PL, dans une perspective de maîtrise des nuisances (accidents, bruit, pollution). Ponctuellement et principalement dans les centres villes des accès automobiles et traversées piétonnes seront organisés. Ces voies forment un réseau radial d'accès, un contournement de l'agglomération et une rocade située en limite d'urbanisation dense. Elles permettent la desserte des pôles métropolitains.

La mise en œuvre des projets suivants participeront à l'efficacité des voies métropolitaines :

- L'aménagement sur place de la RD 67 fait l'objet d'une réflexion menée par le Conseil général pour fiabiliser le fonctionnement des échanges est-ouest au nord de l'agglomération.
- La voie de liaison RD205 (Spernot)/RD112 (Kergaradec) dont la réalisation est prévue à partir de 2014, complètera la rocade nord de l'agglomération, en traversant des tissus urbains dont la conception prendra en compte la nouvelle voirie. **Cette voie permettra ainsi la requalification du boulevard de l'Europe en boulevard urbain dans la traversée de Lambézellec.** En complément, le réaménagement du carrefour des 4-vents renforcera ce rôle de contournement de l'agglomération. Le complément de maillage entre la RD112 et la RD 67 permettra également de faciliter la prise en compte des enjeux urbains dans la traversée de la ville de Gouesnou par la RD 67 (secteur du Carpont).
- La fiabilisation des échanges nord/sud à l'est de l'agglomération est recherchée à travers l'aménagement des échangeurs de la RN 265 (de Kergleuz à Kervao) dont l'étude est en cours en partenariat avec tous les acteurs concernés et l'étude d'une nouvelle liaison RD 59 / RD 712 – permettant une meilleure utilisation de la traversée de l'Elorn à Landerneau pour les trafics en provenance du nord du Pays - menée par le Conseil général, en cohérence avec les études sur la zone de Lanvian.

- **Les voies d'agglomération permettent les liaisons entre les différents pôles urbains de l'agglomération et distribuent les trafics vers ces derniers.**

Leur aménagement vise la fluidité et la sécurité des déplacements tous modes, dans une perspective de limitation des nuisances. Les entrées de villes et les continuités cyclables feront l'objet d'une attention particulière (paysage, ambiance, sécurité, connexions avec les différents réseaux...). Ces voies forment un dispositif de boulevards permettant les déplacements au sein de la zone d'urbanisation dense. Elles permettent la desserte de la majeure partie des pôles métropolitains situés en zone dense notamment en transport collectif.

Les projets d'aménagements sont directement liés à l'évolution des voies métropolitaines et des projets d'urbanisation :

- La requalification du boulevard de l'Europe au bénéfice de la qualité urbaine est liée à la mise en service de la liaison RD205 (Spernot)/RD112 (Kergaradec).
- La desserte de la Base Navale par l'Ouest sera progressivement renforcée avec l'urbanisation du secteur de Kerlinou, de façon à maintenir une excellente accessibilité pour les poids-lourds et les convois exceptionnels, en cohérence avec les actions de la Marine en réaménagement de ses accès.
- L'amélioration de la desserte du technopole (pointe du Diable) à partir de la RD 789 sera également recherchée.
- A moyen terme, le boulevard Michel Briand (RD 712, ...) et le boulevard de Coataudon devront évoluer pour prendre en compte les nouvelles fonctions locales créées par le développement de l'urbanisation à leur contact (volume de trafic dans les intersections, déplacements en modes actifs, ...) et par le développement du transport collectif.

- **Les voies de maillage assurent et complètent les échanges dans l'agglomération pour permettre la diffusion des trafics dans les pôles.**

Leur aménagement vise le confort et la sécurité des déplacements tous modes, dans une perspective de réduction des nuisances. Les différents modes de déplacements seront traités simultanément dans le cadre d'une modération de la vitesse où tous les modes pourront cohabiter sur la voirie. Ces voies permettent les échanges de proximité entre quartiers et en cœurs de villes. Elles complètent la desserte des pôles métropolitains.

De nouveaux échanges sont nécessaires entre le tissu urbain en cours de transformation et les voies structurantes existantes. En particulier :

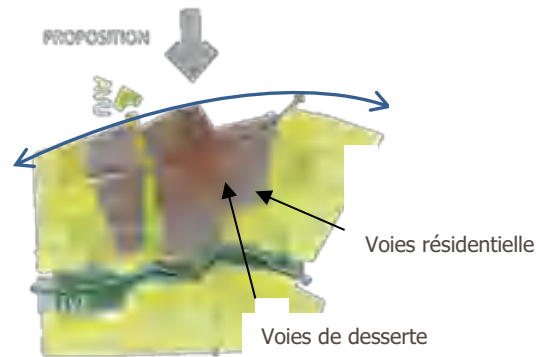
- La desserte du Polder sera améliorée par la création d'un échange complémentaire entre la RD165 et la rue Alain Colas avec le double objectif de contribuer au projet portuaire et de répondre à la réglementation du Périmètre de Protection des Risques Technologiques.
- Le maillage du secteur de l'Hermitage sera amélioré en complétant le système d'échange avec la RD 112 dont les caractéristiques évoluent progressivement à proximité de l'espace urbain.
- La création de nouveaux quartiers et zones d'activités sont l'occasion de concevoir de nouveaux maillages et d'améliorer l'existant.

> Définir un réseau local de voirie pour réduire les trafics et les nuisances :

Ce réseau concerne des **voies de desserte de quartier et les voies résidentielles à faible trafic** où la fonction principale n'est pas la circulation mais le séjour, l'habitat, le commerce et les loisirs. Le principe général d'aménagement **est le partage de la voirie, mettant l'accent sur la qualité de vie**. Les différents modes de déplacements seront traités simultanément, en privilégiant l'animation piétonne actuelle ou future, en favorisant le développement de la pratique du vélo et l'accès aux transports collectifs, en répondant à la demande de stationnement et en participant au renforcement de la présence de la nature en ville. La circulation des poids lourds (PL) répondra au besoin de desserte locale, tout particulièrement pour les livraisons des commerces et entreprises.

Les aménagements des espaces publics en faveur de la sécurité, du confort et du cadre de vie se font de manière progressive dès lors qu'un projet d'aménagement permet d'appliquer des dispositions techniques ou réglementaires favorables à un meilleur partage de l'espace. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Déplacements de 2002, les Schémas directeurs Vélos et des Déplacements de Proximité (ou des modes actifs) ont défini un programme d'action et des principes de références qui s'inscrivent dans la continuité de la reconquête de la qualité urbaine et de la revalorisation des modes alternatifs à la voiture. Sur le réseau local, la conception et les aménagements doivent mettre en œuvre ces recommandations tout en les adaptant aux particularités des lieux.

Les opérations d'extension urbaine (ZAC, nouveaux quartiers, ...) permettent de compléter le maillage d'espace public et de voirie. Les OAP de secteurs, puis les documents de réalisation, définissent dans chaque cas les principes de hiérarchisation correspondante du réseau de manière à prendre en compte les objectifs de la politique de déplacements, et en particulier :



- les déplacements piétons internes à la zone et en relation avec les points d'attraction extérieurs (pôles éducatifs, de commerces et de services, arrêts de transport collectif, ...) ; les itinéraires structurants sont dotés de trottoirs continus et confortables et les voies résidentielles sont traitées dès que possible en circulation mixte (zone de rencontre) ;
- la prise en compte des vélos, par des aménagements spécifiques sur les liaisons structurantes et par l'aménagement des voies résidentielles en espace partagé ;
- la prise en compte des transports collectifs par la définition des itinéraires structurants permettant la circulation de lignes de bus internes, si nécessaire.

> **Passer progressivement d'une logique de déplacements routiers à une politique de l'espace public pour des déplacements à pieds et à vélo aisés, simples et sûrs :**

Ce tableau schéma illustre le rapport entre la fonction d'une voie, selon les différentes classes définies dans la hiérarchie ci-dessus, les tissus traversés et la place (et l'importance) des différents modes de déplacement à prendre en compte dans les aménagements de l'espace public.

Progressivement, on passe d'un usage de la voiture prédominant (en bleu) à la priorité piétonne (en vert) en passant par une nécessaire cohabitation des modes (en orange transport collectif et en jaune les modes actifs). Il s'agit notamment de mettre en œuvre le volet « aménagement » d'une véritable politique de reconquête de l'espace au bénéfice des piétons, sur l'ensemble de l'agglomération. Le volet « aménagement » est complété par un volet « gestion » qui est développé dans l'action 7.

Progressivement, on va d'un **usage de la voiture prédominant (en bleu)** à la **priorité piétonne (en vert)** en passant par une nécessaire cohabitation des modes (en orange transport collectif et en jaune les modes actifs).

	Hiérarchie fonctionnelle des voies			Espaces traversés					
	Classes	fonctions	accessibilités	Rural	zone économique et commerciale	zone résidentielle	Polarité de quartiers	Centres villes	
Réseau structurant	Voies métropolitaines	Continuité du réseau national	Longues distances						usage de la voiture prédominant
		Contournement de l'agglomération et Réseau structurant du Pays	Grandes liaisons						Aménagements ponctuels pour les modes actifs
	Voies d'Agglomération	Axes principaux d'accès en villes	Principales radiales et connexions						Cohabitation des modes
	Voies de maillages	Echanges de proximité entre quartiers et cœurs de villes	Desserte						Mixité des usages
Réseau local	Voie de desserte								
	Voies résidentielles								Priorité piétonne

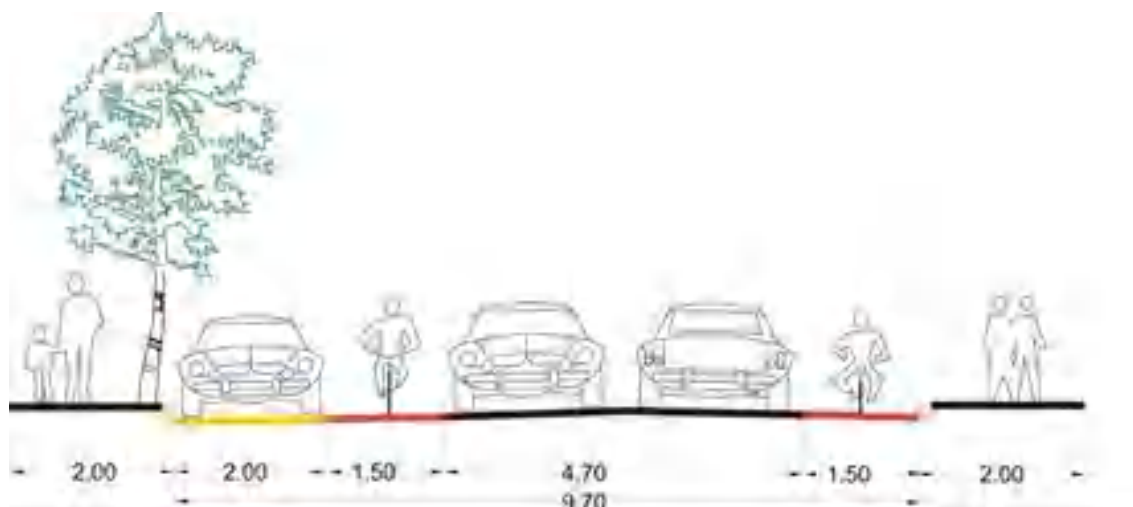
> Réactualiser les référentiels de conception et d'aménagement des espaces publics :

La conception des aménagements et la définition annuelle des priorités tiennent compte en particulier des documents suivants :

- **le schéma directeur des déplacements de proximité**, validé en 2006 par le comité de suivi du Plan de Déplacement Urbain de Brest métropole
- **le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)**, approuvé le 29 janvier 2010,
- **le schéma directeur vélo**, approuvé le 18 juin 2010.

Ces documents de référence précisent les préconisations générales de Brest métropole en matière de modalités techniques (intégrant notamment les normes actuelles AFNOR) pour faciliter les déplacements de proximité tout particulièrement dans le milieu urbain. Ils ont été réalisés à l'usage des services de Brest métropole et de ses partenaires, qui produisent ensemble l'espace public de demain. Ils constituent **des outils pratiques** pour mettre en œuvre concrètement le projet d'aménagement et de développement durable de l'agglomération dans le respect des réglementations en vigueur et tout particulièrement celle de l'accessibilité tout handicap. La conception de l'espace public (par des architectes, urbanistes, paysagistes, ingénieurs...) doit donc mettre en œuvre les démarches préconisées ainsi que les recommandations d'aménagements. Il est cependant parfois nécessaire de les adapter aux particularités des lieux afin de répondre au mieux à l'animation piétonne actuelle ou future, au développement des transports collectifs, à la juste place du stationnement et du trafic automobile.

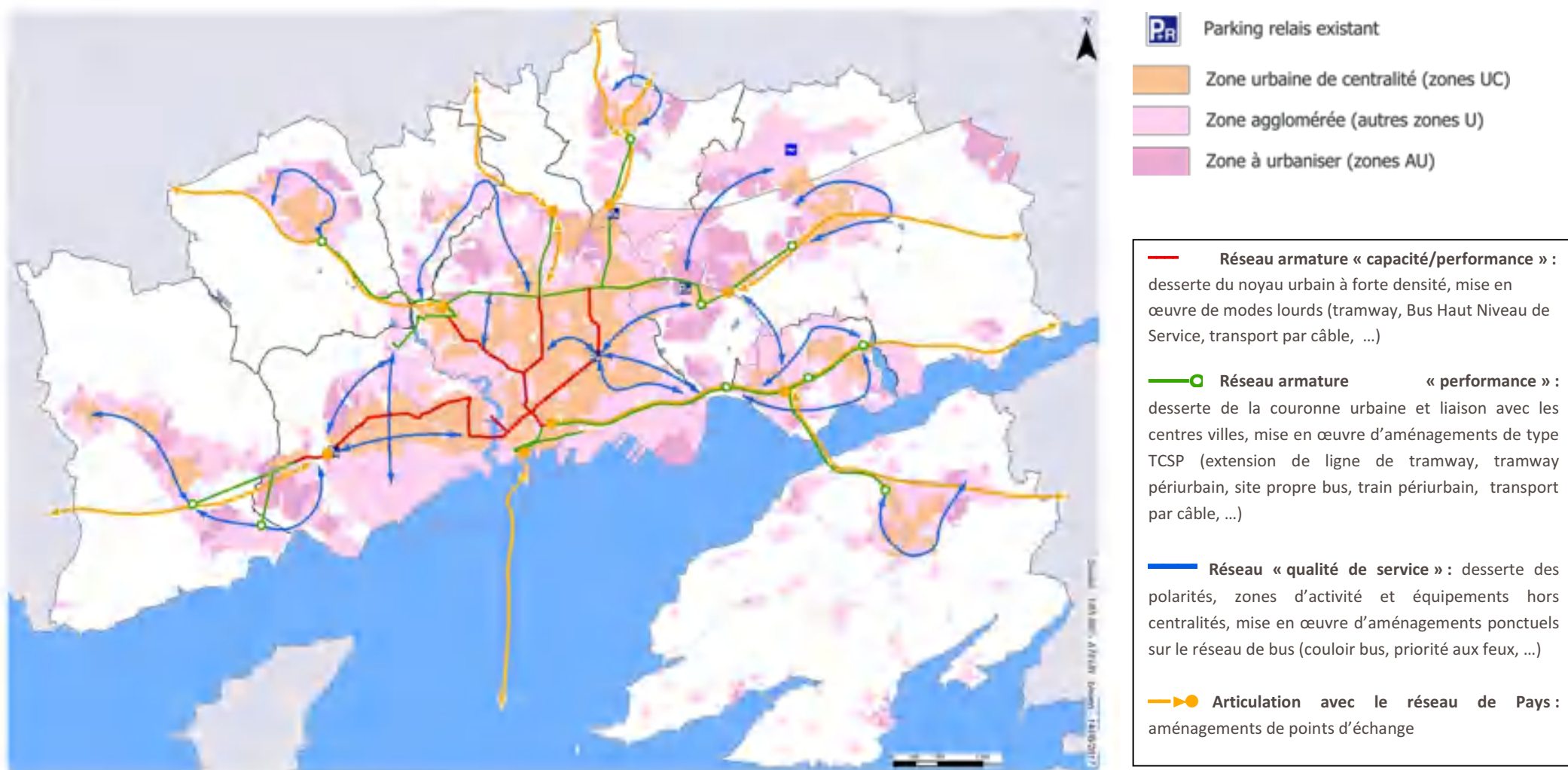
La réalisation d'un référentiel de conception des espaces publics et d'un cahier des charges intégrant et complétant les documents existants définira les principes d'aménagements et règles techniques. Elle sera menée avec les différents gestionnaires de voirie et utilisateurs de l'espace public et intégrant les obligations réglementaires (notamment accessibilité tout handicap, services de sécurité, collecte ménagère...), permettra de garantir la prise en compte des éléments essentiels de mobilité sur les axes structurants (règles de recul, traversées piétonnes, ...), de faciliter la lisibilité de l'organisation du réseau de voirie principal et définir une stratégie d'action globale cohérente et concertée en faveur des piétons et des vélos. Il complètera l'ensemble des documents actuels en intégrant l'évolution des obligations réglementaires (notamment accessibilité tout handicap, services de sécurité, collecte ménagère...) et permettra de répondre aux objectifs des actions des Orientations d'Aménagements et de Programmes du PLU facteur 4.



Exemple d'un profil type pour une chaussée de 9,70 m, un trafic journalier allant jusqu'à 10 000 véhicule / jour

Action 2 – Renforcer le réseau structurant de transport collectif métropolitain

Schéma de principe d'un réseau structurant de transport collectif à long terme



> **Développer un réseau de transport collectif structurant permettant à long terme d'atteindre une part modale de 20 % (objectif du Plan Climat)**

Atteindre à l'horizon 2050 l'objectif de part de marché de 20% préconisée par le PCET suppose une grande efficacité du réseau de transport collectif, s'appuyant sur une part importante d'aménagements de transport en site propre (TCSP). Brest métropole de Brest inscrit son action dans le cadre d'un schéma du réseau structurant de transport collectif à long terme, définissant quatre niveaux d'intervention :

- **Un réseau armature « capacité/performance »**, desservant le noyau urbain de plus forte densité qui exige simultanément une forte capacité de transport et un besoin de performance (garantie de temps de parcours, fréquence, ...). Ce réseau inclut la première ligne du tramway entre Montbarrey et Pontanézen, l'axe nord/sud entre la gare et Bellevue, ainsi que la desserte de Lambezellec et la desserte du Plateau des Capucins. Il emprunte des axes routiers larges et a vocation à supporter des modes lourds de type tramway, trolleybus, transport par câble ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).
- **Un réseau armature « performance »**, assurant la desserte de la couronne urbaine brestoise et la connexion des centres villes des communes avec le noyau urbain de forte densité, avec un besoin de performance (garantie de temps de parcours, fréquence, ...). Ce réseau emprunte généralement des axes routiers importants et a vocation à faire l'objet d'aménagements majeurs de type TCSP (extension de ligne de tramway, tramway périurbain, site propre bus continu, transport par câble, ...). Dans sa partie interne à l'agglomération, la voie ferrée pourra également être le support de services périurbains.
- **Un réseau « qualité de service »** complétant la desserte des polarités des quartiers et des communes, ainsi que des zones d'activité et équipements hors centralités, avec une fréquence de passage justifiant des aménagements qualitatifs (priorité aux feux, sections de couloirs-bus, ...), mais empruntant généralement des axes plus étroits qui ne permettent que difficilement un aménagement continu. Ce réseau inclut en particulier la création progressive de liens de rocade desservant la zone d'urbanisation est de l'agglomération, ainsi que la desserte de l'aéroport, du Technopôle ou du secteur CIN/Mesdoun.
- **Une articulation avec les systèmes de transport du pôle métropolitain** du Pays de Brest (lignes interurbaines du réseau Pen-ar-Bed, réseau TER, liaison Transrade, ...), permettant de mettre en œuvre un réseau global à l'échelle du bassin de vie. Les réflexions sur l'évolution du réseau structurant de transport collectif de l'agglomération intègrent les dessertes ferroviaires potentielles permettant une articulation des Trains Express Régionaux (TER) et les services de transport collectif urbains à l'Est de l'agglomération, en lien avec une densification de l'urbanisation.

> **Mettre en œuvre une troisième phase de Transport Collectif en Site Propre :**

Après la mise en service de l'Axe Nord/Sud en 2004 et la première ligne de tramway en 2012, Brest métropole étudie la mise en œuvre d'une troisième phase de développement du réseau de transport collectif en site propre. Celle-ci devra optimiser la réponse aux besoins de la ville dense (capacité de transport, diminution des émissions de GES et des nuisances sonores, ...) et à ceux de l'agglomération et du Pays (qualité de service, vitesse, efficacité économique, ...). Pour répondre au mieux aux engagements du Plan Climat Energie Territorial, les modes électriques (tramway, voie ferrée, ...) seront privilégiés lorsque leur

pertinence est avérée. Les études préliminaires ont déjà débuté dans une perspective d'engagement des procédures de réalisation et de mise en service à l'horizon du PLU.

> **Poursuivre les aménagements plus localisés de productivité du réseau :**

En parallèle à ces aménagements, tant sous la forme de segments de voirie réservés aux bus (couloirs, zones piétons-bus, ...) que par l'amélioration des dispositifs de priorité aux feux de carrefours, l'amélioration des performances du réseau de transport collectif sera recherchée.

Action 3 – Elargir le cœur d'agglomération à l'échelle du bassin de vie

L'élargissement du cœur de ville autour des deux rives de la Penfeld est un enjeu majeur de la période du PLU facteur 4. Les aménagements en matière de déplacements permettront de renforcer l'effet des décisions prises en matière de localisation d'équipements publics.

Ces aménagements s'articuleront autour des principales réalisations suivantes :

> **Améliorer la traversée de la Penfeld en modes actifs :**

La Penfeld, du fait du dénivelé entre les plateaux et les quais et de la fermeture de la Base Navale, représente actuellement une coupure. Après l'amélioration des liaisons entre le Bas de Siam et Recouvrance à l'occasion du projet Tramway, l'urbanisation du Plateau des Capucins est l'occasion de créer une nouvelle traversée vers le secteur Siam. Les premières études de faisabilité ont conduit à proposer la réalisation d'une liaison par câble (téléphérique). L'évolution des secteurs du nord Penfeld pourra être l'occasion de poursuivre les réflexions dans le cadre de l'élaboration d'un Schéma de Référence.

> **Etendre les espaces piétonniers, zones de rencontre et voirie à circulation calmée :**

L'aménagement du Plateau des Capucins est l'occasion de poursuivre la réalisation d'espaces piétonniers majeurs (Promenade, Place, Ateliers, ...). C'est également le cas sur le site du Port de commerce, avec un aménagement progressif permettant de libérer une partie des espaces « bord à quai » pour les usages de promenade ou récréatifs. Les belvédères de la Rade et de la Penfeld feront l'objet d'une attention particulière sur les 2 rives, dans l'objectif de création d'un cheminement continu.

La zone piétonne Siam/Jaurès pourra faire l'objet d'une extension, pour inclure les secteurs à forte densité de commerce et de service autour de l'axe actuel. Une grande attention sera néanmoins apportée au maintien d'un nombre suffisant de liaisons transversales. Les secteurs Siam et Recouvrance feront également l'objet d'une réflexion globale sur l'amélioration des traversées du quartier en rabattement vers les pôles de service et les accès aux transports collectifs. Dans le secteur Siam, une attention particulière sera accordée à la mise en place d'une liaison perpendiculaire à Siam, entre la Penfeld (hôpital militaire) et le port de commerce. Dans le secteur de Recouvrance, la liaison nord/sud entre les Capucins et la base navale et la liaison est-ouest vers la station de tramway Saint-Exupéry sont d'une importance particulière.

Les aménagements issus du plan de circulation de 2000 et les caractéristiques du réseau de voirie permettent d'obtenir une vitesse inférieure à 30 km/h dans l'ensemble du centre-ville, permettant une large mixité des circulations automobiles et vélos. La réglementation pourra donc être adaptée en mettant en œuvre une zone 30 sur une partie significative de l'espace. Des aménagements particuliers en espace de rencontre pourront permettre de renforcer ponctuellement la qualité des déplacements et permettre une large mixité des circulations tous modes.

> **Adapter le stationnement sur voirie et en ouvrage aux besoins des résidents et visiteurs du centre-ville :**

- Des zones de stationnement réglementées :

L'évolution de la zone payante et des zones bleues sera poursuivie pour satisfaire le besoin de stationnement rotatif des visiteurs. Sur ces périmètres, le stationnement des résidents fait l'objet d'une offre particulière qu'il convient de suivre et d'adapter dans le temps. Dans la nécessaire cohérence entre la politique de déplacements et de stationnement, l'évolution tarifaire pour les différentes zones de stationnement payant sur voirie (zone courte durée et moyenne/longue durée) ainsi que celle des parcs en ouvrage sont définies en harmonie avec celle des transports collectifs. Aux franges de la zone de densité commerciale, l'évolution des zones réglementées pourra également être utilisée pour répondre à la fois aux besoins et maîtriser les stationnements anarchiques.

Dans cette même logique, l'action 5 « conforter l'attractivité des centres-villes et des polarités de quartiers » schématise les centres villes et les polarités de quartiers où une politique de stationnement réglementé spécifique s'applique.

En complément de ces actions, l'action 7 participe à chaque échelle du territoire à la mise en œuvre de la politique de stationnement pour un usage de l'espace public maîtrisé.

- Aménagement des capacités de stationnement en ouvrage :

La réalisation de nouveaux ouvrages de stationnement public pourra être envisagée en accompagnement d'opérations urbaines de requalification de l'espace public (hors aménagement de TCSP) provoquant une réduction notable de la disponibilité de stationnement en voirie ou correspondant à un accroissement significatif de déplacements à l'échelle de l'agglomération. Dans ce cas, ces équipements seront situés à proximité du réseau structurant de déplacements (boulevards). En particulier, l'aménagement du plateau des Capucins sera accompagné de la réalisation d'un parc public de stationnement de capacité adaptée, tenant compte des possibilités de mutualisation.

Action 4 – Densifier l'urbanisation en priorité autour des réseaux structurants de déplacement

Cette action est principalement mise en œuvre par la définition d'un zonage en matière d'aménagement et de développement de l'urbanisation s'appuyant directement sur l'organisation actuelle et future du système de déplacement (à l'échelle du Pays).

Les zones d'intensité urbaine UC, métropolitaines US et d'activité UE sont directement desservies par les réseaux structurants de déplacements, tant routiers que de transport collectifs. La recherche d'une densité suffisante permet d'améliorer les performances du réseau de transport collectif et d'en faciliter l'usage. L'optimisation de l'accessibilité routière, des axes métropolitains jusqu'à la desserte des espaces les plus résidentiels (UH), permet de décliner les enjeux « énergie climat » notamment en limitant progressivement les nuisances.

> **Orienter le développement urbain en fonction des qualités de desserte tous modes :**

Il convient de privilégier la densification de l'urbanisation et l'extension urbaine (habitat, équipement, activités...) dans les secteurs bénéficiant de réseaux existants structurés et qui disposent de réelles possibilités de développement. Cela se traduit par une identification des zones en fonction de leur vocation et de la nature du besoin des dessertes associées. Le développement urbain s'attachera également à **s'appuyer et à organiser le système de déplacement** (en partant du piéton jusqu'aux poids lourds en passant par les transports collectifs et les vélos) pour atteindre un meilleur rapport qualité/insertion/efficacité/cout.

Cette stratégie de développement des différentes fonctions urbaines au plus près des réseaux donc des tissus existants permet de couvrir les besoins de mobilité (des personnes et des biens) par un maillage adapté et hiérarchisé.

En lien avec les orientations « Habitat » il s'agit de recentrer les opérations de logements en fonction de la facilité à organiser les dessertes autour des voies ne risquant pas la saturation et des axes de transports collectifs performants ou à développer.

> **Conforter les polarités et éviter l'éclatement des fonctions centrales :**

En cohérence avec les orientations du SCot et du PLU facteur 4, un lien direct doit unir les polarités et les fonctions centrales. Dans ce cadre, le système de déplacement doit favoriser leur mise en relation avec un objectif d'amélioration du rapport accessibilité/temps des parcours urbains. Favorisant **des polarités urbaines plus lisibles et dynamiques**, ces dispositions ont notamment pour objet d'éviter l'éclatement spatial des fonctions centrales qui complexifie les trajets, rallonge les temps de parcours, induit des renoncements et augmente les nuisances de tous ordres (GES, nuisances sonores et coûts supplémentaires si déplacements motorisés hors transports collectifs, etc.) Le confortement des polarités par densification de l'urbanisation sert cet objectif et doit donc être recherché en articulation avec les réseaux existants de déplacement mais également au contact des fonctions centrales existantes ou à créer.

ORIENTATION 2 : Adapter les conditions de déplacement pour renforcer l'attractivité des espaces de proximité et minimiser les nuisances

La qualité de vie au quotidien s'exprime notamment par une ville accessible et agréable à vivre pour tous, quand les enjeux environnementaux et économiques, et tout particulièrement ceux identifiés dans le Plan Climat Energie Territorial (PCET), nécessitent une adaptation significative des pratiques de mobilité. Cette orientation regroupe les actions s'adressant en priorité sur l'amélioration du cadre de vie et tout particulièrement celle de la qualité résidentielle.

Constats

Les centres villes et les polarités de quartier sont les lieux privilégiés des déplacements piétons, nécessitant une parfaite accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Ils sont également au cœur des réseaux structurants de transport collectif, de vélo et des voies d'agglomération et de maillage. Des actions importantes ont été menées ces dernières années, incluant en particulier le plan de circulation du centre-ville de Brest à partir de 2000, la rénovation de la place Napoléon 3 à Bellevue, l'aménagement de la place des Fusillés à Gouesnou, la mise en service d'une zone piétonne sur les rues de Siam et Jean-Jaurès dans le cadre du projet tramway, des réflexions sur les aménagements piétons à Plougastel, Saint-Pierre ou Lambazellec.

Le réseau de transport collectif se présente depuis 2004 de façon hiérarchisée, associant des lignes à haut niveau de service (axe nord-sud, tramway), des lignes complémentaires et des services spécifiques. Pour irriguer les polarités de quartiers une palette d'offre de transports collectifs existe, les lignes régulières ont vocation à desservir les équipements, des services spécialisés comme Accemo à destination des personnes handicapées, services à la demande, services scolaires, navettes marché FLEXO mise en place depuis 2006. Ces micro-dessertes intégrées au contrat avec l'exploitant du réseau de transport collectif rendent un réel service et permettent de recréer du lien social. Une bonne communication et sensibilisation auprès des publics visés sont nécessaires pour assurer leur pérennité. L'objectif de 20% de part de marché pour le réseau de TC nécessite de renforcer la performance du réseau, notamment au service des trajets domicile-travail. Par ailleurs, le vieillissement de la population nécessite de rechercher la possibilité de maintien à domicile.

Par ailleurs, la mise en place d'un service de location longue durée de vélos en 2009 représente une première étape vers la mise en place d'un service public de mobilité durable, associant des services complémentaires. Une deuxième étape a été franchie en 2012, avec la mise en service de parcs-relais fortement utilisés, en connexion avec le tramway. Le vélo est, en effet, particulièrement bien adapté aux déplacements de moins de 3 km qui constituent aujourd'hui environ la moitié des déplacements des résidents de Brest métropole. Alors que le vélo-loisirs se développe (70 % des ménages possèdent au moins un vélo), l'usage de la bicyclette au quotidien (sur le chemin de l'école, du collège, du lycée, de l'université et du travail) reste encore très marginal. En effet les cyclistes représentent à peine 1 % de l'ensemble des déplacements.

En matière de nuisances, Brest métropole prend en compte les questions de sécurité routière, de nuisances sonores et de pollution de l'air. Les forces de police ont enregistré en 2011 sur le territoire de Brest métropole 190 accidents, ayant occasionné 177 blessés non hospitalisés, 57 blessés hospitalisés et 5 morts. Le nombre des accidents et blessés non hospitalisés a fortement baissé depuis 2001, mais l'évolution de l'année 2011 semble marquer un palier. Par ailleurs, le nombre de blessés hospitalisés reste relativement stable depuis les années 2000, même si on peut noter une tendance à la hausse depuis 2008. Pour poursuivre la réduction des victimes, il semble donc nécessaire de renforcer les actions en matière de sécurité routière. Par ailleurs, sur le capteur mesurant la teneur de

l'air ambiant en polluant en un site particulièrement exposé aux pollutions liées au trafic automobile (Place Albert 1er), il a été constaté à partir de 2009 un dépassement du seuil d'exposition au NOx, en moyenne annuelle. Enfin, une carte de bruit stratégique a été établie en 2008 par l'Etat sur les axes routiers supportant un trafic supérieur à 16.600 véhicules / jour. L'élaboration d'un PPBE, Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, sur ces voies est en cours, au sein d'une démarche collective avec le Conseil général du Finistère et la Ville de Quimper.

Objectifs

Il s'agit **d'améliorer la qualité de vie dans les secteurs résidentiels et l'accessibilité des polarités de quartier**, en maîtrisant les trafics et les vitesses automobiles obtenant ainsi une forte réduction des accidents (blessés et tués), ainsi que des populations exposées à de fortes nuisances sonores et atmosphériques. La démarche contribue à atteindre les objectifs du plan climat territorial (PCET), en facilitant les déplacements en modes actifs et en développant des espaces publics de qualité.

La poursuite de l'aménagement des polarités aura pour objectif principal de favoriser le développement et l'attractivité des centres villes et de quartiers pour s'ouvrir de plus en plus aux piétons et aux vélos.

Il s'agit également de **contribuer au renforcement de la présence de la nature dans la ville**, en tant qu'élément constitutif de la qualité résidentielle et du cadre de vie en lien avec l'Armature Verte Urbaine. De plus, les connexions entre les centralités, les équipements, les stations de transports collectifs, le réseau cyclable avec les liaisons vertes à l'intérieur du tissu urbain dense et vers la Trame Verte et Bleue externe (liaison ville/campagne) seront à développer, afin de valoriser la ville des courtes distances favorables au report modal vers les modes actifs de déplacements.

Le réseau de transport collectif s'adapte en permanence à l'évolution des besoins de déplacement, afin d'augmenter la part de marché dans les modes de déplacements et le ratio dépenses/recettes en renforçant la réponse aux besoins de masse. Dans ce contexte, les dessertes régulières cherchent à renforcer leur efficacité et leur attractivité en concentrant les moyens sur les lignes à fort potentiel de déplacement et en recherchant les itinéraires les plus directs. En complément, les relations domicile-travail et la desserte des espaces peu denses sont progressivement améliorées en réponse à la demande effective.

En matière de stationnement, les objectifs sont les suivants :

- Les besoins de stationnement des véhicules et des cycles induits par la nature, la fonction, le type d'utilisateurs et la localisation des constructions ou ouvrages réalisés devront être satisfaits dans l'emprise des opérations en intégrant aussi les besoins en matière de livraison
- Les aménagements devront contribuer par leur qualité à l'attractivité urbaine et devront intégrer des espaces perméables et paysagers afin de limiter l'imperméabilisation des sols.
- les emplacements pour les cycles doivent être d'accès aisé (en rez de chaussée, avec rampe, sans escaliers...) et disposer d'aménagements permettant d'assurer le stationnement en toute sécurité et à l'abri.
- La mutualisation des places de stationnement et de leurs accès sera recherchée notamment dans les projets mixtes activités, commerces / logements. Cette mutualisation et donc éventuellement une réduction de l'offre globale de stationnement sur site se concevra en fonction du programme et du phasage des différents opérateurs.
- Pour favoriser le renouvellement urbain, en cas de modification d'un immeuble existant (réhabilitation, changement de destination à l'exception de la création de logement), il ne sera demandé aucune place de stationnement supplémentaire.

Modalités

Cette deuxième orientation se décline en quatre principes d'actions :

Action 5 - Conforter l'attractivité des centres villes et des polarités de quartiers

> Organiser les déplacements de proximité pour plus de mixité des usages :

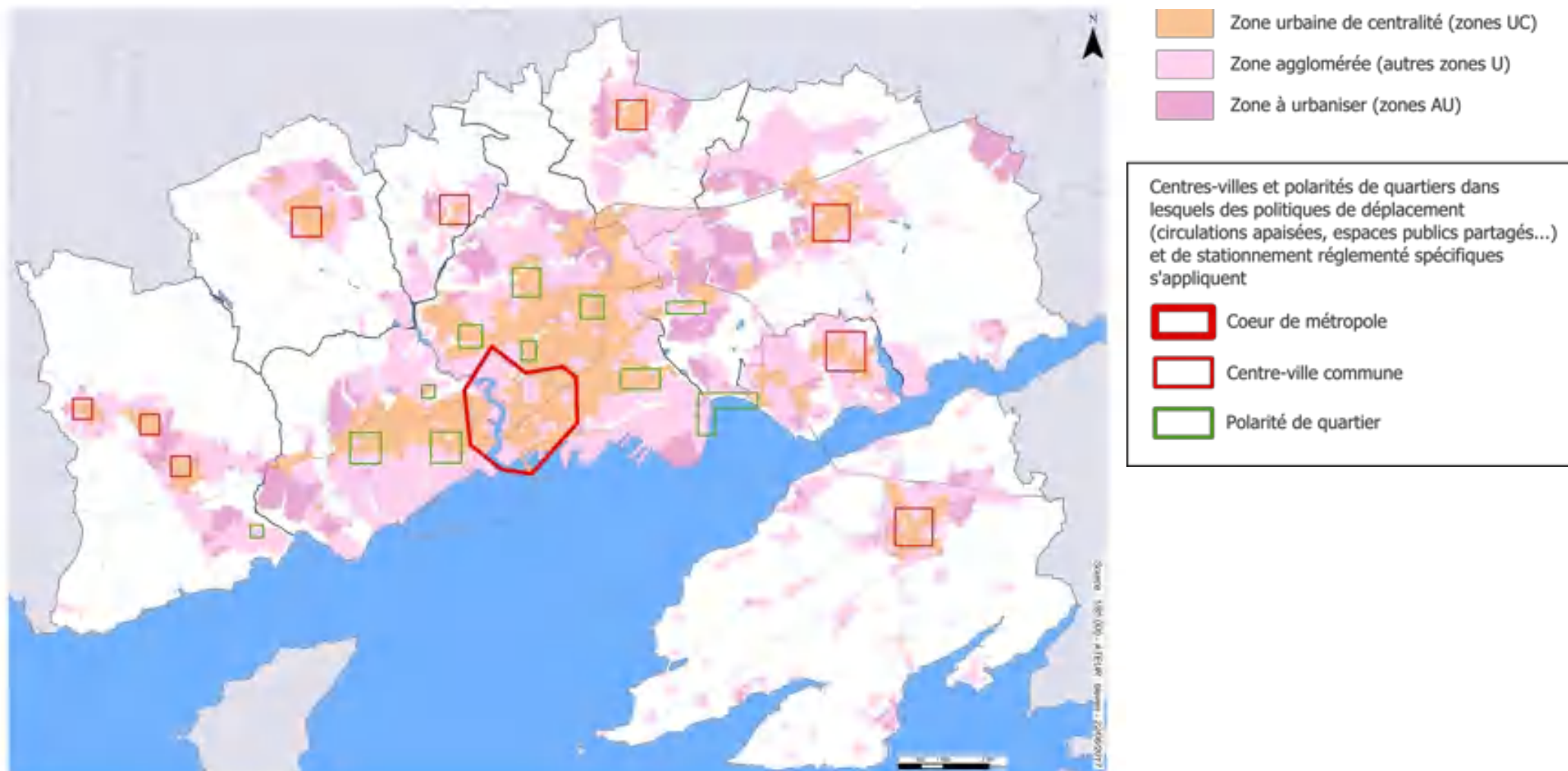
L'évolution de chaque polarité fera l'objet d'une réflexion globale portant sur la cohabitation de tous les modes de déplacements : extension des espaces à circulation calmée, large mixité des circulations, cheminements piétons et accessibilité handicapés, desserte en transport collectif selon un panel élargi d'offre adaptée aux besoins, stationnement facilité pour les visiteurs. La carte ci-dessous établit schématiquement les périmètres de concentration d'activités commerciales, d'équipements de proximité, d'habitat collectifs qui induisent une convivialité et donc une prise en compte de l'ensemble des modes de déplacements et notamment celles des populations les plus vulnérables (familles, seniors, jeunes enfants autonomes et toutes personnes en situations de handicap) nécessitant des conditions de déplacement confortables et en sécurité. Au-delà de la notion de périmètre, ce sont des voies ou portions de voies qui nécessitent une attention particulière pour réaménager et développer les espaces dédiés aux piétons (trottoirs, zone 30, zone de rencontre...) dans les centres urbains constitués.

Le développement d'espaces calmes ou espaces à circulation apaisée traduit l'objectif de base qui est d'adapter le volume, la vitesse et le comportement du trafic automobile aux fonctions de la rue dans lequel il passe. C'est tout d'abord le principe de prudence à l'égard de l'utilisateur vulnérable qui est adopté, et donc permettre la liberté d' "évoluer", de "se déplacer" partout.

> Concerter avec les habitants, commerçants et autres utilisateurs des espaces concernés (plan de mobilité de quartier)

Une concertation adaptée en fonction des enjeux et des besoins à satisfaire sera mise en œuvre en amont de la réalisation des projets avec l'ensemble des usagers et parties prenantes de l'espace public. Seront ainsi abordées les questions d'expertise d'usage de l'espace public, et du porter à connaissance de l'intérêt [public] général à agir, afin de permettre la meilleure adéquation possible des projets avec leur environnement. Afin de faciliter une vision globale, ces concertations pourront utiliser la démarche de « plan de mobilité de quartier », qui permet de prendre en compte l'organisation globale des déplacements, depuis le confort et la facilité des déplacements piétons, jusqu'à l'évolution des voies de circulation et de la desserte en transports collectifs.

Schéma des centres-villes et des polarités de quartiers à conforter



> **Mettre en œuvre des aménagements et des services en faveur des modes actifs :**

Ces aménagements seront réalisés de manière progressive en fonction des programmes d'aménagements, de voiries et des projets spécifiques identifiés exemple de démarche d'analyse pour prendre en compte l'ensemble des modes de déplacements.

- **Le schéma directeur des déplacements de proximité, validé en 2006** par le comité de suivi du Plan de Déplacement Urbain de Brest métropole et qui sera réactualisé dans le cadre d'un référentiel de conception et d'aménagement des espaces publics (Action 1) a pour objectifs de :
 - proposer les itinéraires à aménager en priorité,
 - définir des principes d'aménagements piétons et vélos pour améliorer les traversées et les cheminements afin d'assurer une meilleure accessibilité et plus de sécurité à l'ensemble des déplacements.

- **Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)**, approuvé le 29 janvier 2010 :

Ce plan a eu pour objectif de présenter un état des lieux de l'accessibilité, des propositions de travaux et d'amélioration, et leur programmation sur le territoire de Brest métropole.

La première partie présente le territoire, notant en particulier que 15% du linéaire de voirie présente une pente supérieure à 5%. Les engagements de la collectivité pris au travers de la charte d'aménagement du Schéma Directeur des déplacements de proximité, ainsi que la démarche menée au moyen de la commission communautaire d'accessibilité concourent à réduire progressivement les difficultés de déplacement.

En matière de voirie, l'accessibilité maximum est systématiquement recherchée dans tous les aménagements. Celle-ci est totale pour les voies nouvelles et sur les réaménagements de grande ampleur (comme le tramway, la voie urbaine nord de Lambézellec).

Pour les 1100 km de voies existantes, les priorités annuelles et besoins spécifiques sont validées par la commission accessibilité. Ceux-ci prévoient en particulier :

- l'aménagement des itinéraires principaux autour des établissements constituant des lieux collectifs de vie de nombreuses personnes handicapées vers les places de stationnement aménagées et vers les transports collectifs,.
- L'aménagement au voisinage des équipements publics et privés d'intérêt d'agglomération mis en accessibilité (école, collège, lycée, supermarché, hôpital, bibliothèque, piscines, gymnases, importants établissements de bureaux, ...),
- L'aménagement de l'ensemble des zones denses (centre-ville, centre bourgs, polarité de quartier, zones d'habitat collectif, ..) en tenant compte en priorité des cheminements,.
- L'aménagement, à la demande, d'un itinéraire d'accès principal pour les handicapés se trouvant en zone diffuse.

- **Le schéma directeur vélo**, approuvé le 18 juin 2010 :

Ce schéma vise à faciliter l'usage du vélo par le doublement du linéaire des itinéraires principaux permettant les déplacements à l'échelle de l'agglomération, en connexion avec ceux du Pays de Brest et du département et en rabattement vers les transports collectifs, ainsi que par le doublement du linéaire de voirie partagée (zones 30, espaces de rencontre, ...). Il s'accompagne également d'un développement des équipements nécessaires (jalonnement, stationnement) pour inciter à la pratique.

Action 6 - Améliorer progressivement les services de mobilité durable pour répondre à l'évolution des comportements des habitants

> Adapter le réseau de transports collectifs (tramway, bus) en plusieurs étapes en fonction de l'évolution des besoins constatée :

Le réseau de transport collectif forme un réseau hiérarchisé et maillé organisé autour d'un réseau armature (tramway, TCSP, ...) et conçu pour minimiser les conséquences des aléas (pannes, déviations, accidents, ...).

La réflexion sur l'organisation globale des transports est poursuivie aux différentes échelles, depuis le bassin de vie (pôle métropolitain du Pays de Brest) jusqu'à la Région (comité Korrigo, Syndicat régional de transport, ...), de façon à optimiser le service rendu aux habitants et visiteurs du territoire (voir action 10).

Le réseau armature à forte capacité et à haut niveau de service est efficace pour des pointes de charge supérieures à 2.000 voyageurs par heure et par sens et les services de bus (ou trolleybus) à haut niveau de services (fréquences de 7' environ) pour des pointes de charge supérieures à 800 voyageurs par heure et par sens.

Le réseau secondaire fondé sur la qualité de service (fréquences de 15 à 30 minutes) est complété par divers services spécifiques en réponse aux besoins particuliers des scolaires (liaisons directes) et des personnes âgées (navettes de marché), des Personne à Mobilité Réduite (service Accemo), ainsi que pour la desserte de zones à fréquentation limitée (zone portuaire, aéroport, écarts, ...). Les services spécifiques peuvent être assurés par des lignes régulières ou des services à la demande.

L'adaptation du réseau recherchera en priorité une plus grande efficacité pour les liaisons domicile-travail. La localisation des activités tertiaires en zone Uc garantit cette évolution. Pour la majeure partie des zones économiques, la situation en limite de zones Uc permet d'envisager ces desserte dans le cadre de l'évolution progressive du réseau. En complément, les secteurs de développement de Lanvian et du Tinduff feront l'objet d'une démarche spécifique pour définir une desserte adaptée, dans le cadre d'une réflexion commune avec le conseil général et le Pays de Brest pour le pôle de Lanvian situé en périphérie de plusieurs intercommunalités, et dans le cadre de la réflexion d'ensemble de la desserte de la presqu'île de Plougastel pour le Tinduff. En dehors d'une restructuration totale nécessitée par la mise en service d'un mode lourd (tramway, ...), l'évolution du réseau de transports publics est menée de façon mesurée, afin de permettre l'appropriation des nouveaux services ou itinéraires par les utilisateurs. Une adaptation régulière du réseau est néanmoins assurée régulièrement pour tenir compte de l'évolution constatée des besoins et de la fréquentation et une réorganisation du réseau sera envisagée à l'occasion de la mise en œuvre de la prochaine délégation de services publics. **Une restructuration du réseau** accompagnera la mise en services des aménagements réalisés dans le cadre de la troisième phase de TCSP (Action 2).

> Rendre accessible le réseau Bus/Tram pour les déplacements des personnes en situation de handicap :

Le déplacement des personnes en situation de handicap est d'abord assuré par la mise en accessibilité du réseau « ordinaire » et accessoirement (en complémentarité) par le service ACCEMO.

L'accessibilité complète des véhicules est prévue pour 2015, conformément à la loi, de même que celle de 70% des arrêts. L'actualisation du « 1er schéma directeur d'amélioration de l'accessibilité du réseau de transport collectif de Brest métropole pour les personnes à mobilité réduite » approuvé au Conseil de Communauté du 8 février 2008, intégrera les perspectives d'évolution liée à la mise en service de nouvelle liaison comme le téléphérique.

Il proposera dans le cadre de son élaboration, en concertation avec la commission communautaire d'accessibilité, la programmation de mise en accessibilité des lignes composant le réseau régulier.

> **Développer des services complémentaires :**

Les **services complémentaires** sont mis en place de façon à compléter l'offre publique de services de mobilité, à un coût économique acceptable. Ils peuvent inclure la gestion de parcs-relais, la location et le stationnement des vélos, la fourniture de services d'autopartage, services à la demande (FLEXO) ...

La 1ère navette marché a été expérimentée sur le bourg de Saint Marc et permet de maintenir des possibilités de déplacement vers les polarités de quartier, en particulier à destination des personnes âgées, sur des liaisons à faible fréquentation non desservies par les lignes régulières. Ces services seront développés progressivement, notamment lors de la réorganisation des dessertes de transport collectif.

Une offre complémentaire pour les secteurs peu denses et éloignés des réseaux structurants est assurée par les services à la demande Résago. Sur la base d'un itinéraire connu, d'arrêts identifiés et d'horaires programmés, le service est déclenché sur simple appel et permet de rejoindre soit une ligne régulière, soit une polarité, une zone d'activité (ex : port de commerce) ou encore un établissement spécifique (ex : le centre funéraire du Vern).

Action 7 – Ajuster l'offre et les services de stationnement pour maîtriser la circulation automobile et assurer l'attractivité des espaces de proximité

Le stationnement est assuré par une offre publique, sur voirie et en ouvrage, et par une offre privée. L'offre publique est assurée en premier lieu par l'aménagement de stationnement le long des voiries publiques. Cette offre n'est possible que lorsque les autres fonctions de l'espace public (déplacement des piétons, circulation des vélos, des VL et des PL, circulation des transports collectifs, mise en œuvre de l'armature verte urbaine, ...) le permettent. En complément des actions 1, 3 et 5, pour mettre en œuvre une politique de reconquête des espaces publics au bénéfice des piétons, la gestion des espaces de stationnement sera développée (réglementation, équipes de contrôle,...) afin de garantir que les espaces de circulation des piétons et des vélos soient libérés des véhicules en stationnement illicite, en cohérence avec les besoins principaux des résidents et des visiteurs.

> **Organiser le stationnement dans les centres-villes et polarités de quartier**

La situation des centres-villes et polarités de quartier de la métropole est particulière du fait d'une mixité des fonctions urbaines (concentration de services et commerces de portée métropolitaine dans le cœur de ville de Brest ou de proximité dans les centres-villes (hors Brest) et polarités de quartiers) et d'une forte densité de population. Ces deux facteurs induisent une attractivité donc un afflux circulatoire et par conséquent une forte demande de stationnement. Il est donc nécessaire de mettre en place un stationnement payant par horodateurs, pour le centre-ville de Brest, et des zones bleues dans les autres secteurs. Ainsi :

- pour favoriser l'activité du centre-ville de Brest, assurer une bonne rotation des véhicules, deux zones tarifaires correspondant à des durées maximales de stationnement différentes sont organisées (stationnement de courte durée, et stationnement de moyenne ou longue durée). Une offre de stationnement en post paiement dans les secteurs Siam et à la gare de Brest, sont également instaurées, permettant aux usagers de payer leur droit à stationner a posteriori ainsi qu'au plus juste de la durée réelle de stationnement. Par ailleurs, compte-tenu de leurs particularités (notamment les personnes à mobilité réduite, les livreurs, les résidents, les professionnels intervenant sur la voie publique...), certaines catégories d'usagers font l'objet de mesures spécifiques (places réservées, tarifs ..) pour faciliter leur activité et/ou leur accès au centre-ville.
- Dans les centres-villes hors Brest et les polarités de quartier, des zones bleues sont mises en place pour encadrer la durée du stationnement sur une portion limitée de voirie, afin de faciliter la rotation rapide des véhicules en stationnement et pour favoriser l'activité des commerces et des services.

> **Insérer la livraison dans la politique de stationnement :**

Les espaces de livraison ont fait l'objet d'un développement important dans le cadre du projet tramway, afin de faciliter l'arrêt des véhicules sur les perpendiculaires à la ligne de tramway. Ce dispositif fera l'objet d'une surveillance approfondie afin d'optimiser son fonctionnement.

En particulier, le décret du 20 décembre 2010 légalise la pratique de l'ouverture des aires de livraisons aux voitures à certaines heures, et notamment la nuit. La gestion de ces horaires permet d'introduire de la souplesse et de restituer les aires de livraisons aux riverains.

Par ailleurs, la gestion du stationnement des artisans, participe de cette approche et ainsi peut conduire à un aménagement des autorisations, particulièrement dans les zones de stationnement règlementées.

> **Réaliser une offre privée satisfaisante aux besoins nouveaux :**

La réalisation d'offre privée hors voirie pour les constructions neuves et les changements de destination devra répondre aux besoins induits par la nature, la fonction, le type d'utilisateurs et la localisation des constructions. La satisfaction des besoins des opérations neuves devra être justifiée par le pétitionnaire par une note argumentée (règlement d'urbanisme : article 12).

• **Principes généraux :**

Le traitement des espaces de stationnement devra permettre de conserver, réserver ou recréer les espaces verts nécessaires à la création et au maintien d'une ambiance urbaine de qualité et limiter au minimum l'imperméabilisation des sols.

Les aires d'accès, les rampes d'accès et les aires de manœuvre pour les véhicules et les cycles doivent être réalisées à l'intérieur des unités foncières et dans les conditions normales d'utilisation.

Toute création de surfaces de plancher y compris les démolitions avec reconstruction, sont assimilées à de la construction neuve et donc doivent répondre aux besoins nouveaux.

Lorsque le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le document d'urbanisme, sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat, il peut être tenu quitte de ses obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même :

- soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération,

- soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions,
- soit d'une impossibilité technique, urbanistique ou architecturale manifeste.

- **Principes particuliers selon les zonages**

En zones UC, UH, UE ou dans certains secteurs spécifiques faisant l'objet d'une déclaration de projets ou d'une orientation d'aménagement et de programmation de secteur, les orientations en matière de stationnement seront précisées par l'article 12 du règlement ou dans les règlements se rapportant aux secteurs de projets.

La zone UC bénéficie d'une desserte de qualité en transports collectifs et de services de proximité. Les normes de stationnement sont donc fortement limitées dans cette zone.

- **Principes particuliers selon les destinations des constructions**

Pour les destinations habitat, bureaux, commerces et hébergement hôteliers des règles particulières sont définies ci-après, pour la construction neuve (y compris démolition/reconstruction et extension). Pour les autres destinations, les principes généraux s'appliquent.

- **Principe particulier pour l'habitat :**

Le règlement prévoit la réalisation d'un minimum de places de stationnement. Les besoins sont évalués en fonction d'un taux de motorisation des ménages fixé, au minimum, à un véhicule par ménage. Dans les zones UH, on prend en compte à la fois la surface de plancher créée (sur la base moyenne de 60 m² par logement) et ce taux de motorisation.

- **Principe particulier pour les bureaux:**

Le règlement prévoit la réalisation d'un minimum de places de stationnement. Les besoins sont évalués en fonction du taux de venue en voiture pour le motif travail, variant entre 50% (Zone Uc) et 75% en fonction de la qualité de desserte en transports collectifs. Dans certains secteurs spécifiques faisant l'objet d'une déclaration de projets ou d'une orientation d'aménagement et de programmation de secteur, le règlement pourra fixer un plafond.

- **Principe particulier pour les commerces :**

Le règlement prévoit la réalisation d'un minimum de places de stationnement, avec une exonération pour les commerces dont la surface de plancher est inférieure ou égale à 300 m² excepté en zone UE. Les besoins sont évalués en fonction de la surface et du format du commerce. Ils sont définis dans le règlement qui pourra fixer des plafonds.

- **Principe particulier pour l'hébergement hôtelier (incluant les résidences étudiantes et seniors) :**

Le règlement prévoit la réalisation d'un minimum de places de stationnement. Les besoins sont évalués en fonction du nombre de chambres ou de logements. Ils sont définis dans le règlement qui pourra fixer des plafonds.

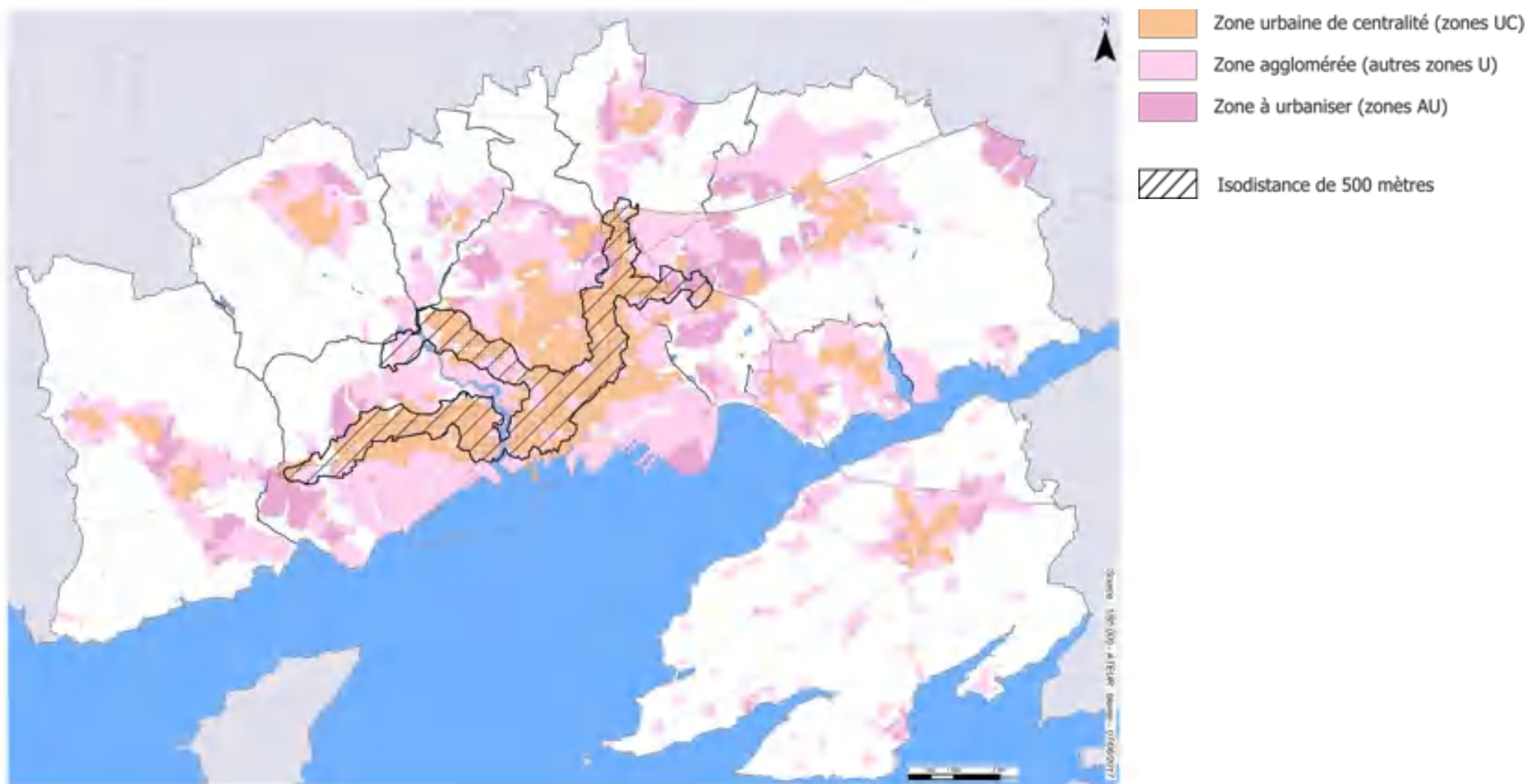
> **Adapter l'offre publique et privée pour les véhicules dont les deux roues :**

Dans les espaces à forte fréquentation, la gestion de ces espaces de stationnement permet de satisfaire les usages prioritaires (voir actions 5 et 6). Le développement de la mobilité pour tous conduit à aménager de façon particulière des espaces spécifiques : **la réalisation de places de stationnement aux normes PMR a fait l'objet d'un schéma directeur.** Celui-ci sera mis en œuvre progressivement dans le cadre des budgets de voirie, conformément aux engagements du PAVE. Le règlement du PLU facteur 4 intègre l'obligation de la réalisation minimale d'une place pour personne à mobilité réduite dans les parcs ou espaces de stationnement privés par tranche de 50 places. Le stationnement des taxis fait l'objet d'aménagements spécifiques, en concertation avec les professionnels. Le stationnement des véhicules d'auto-partage fera l'objet de la mise à disposition d'emplacements réservés, en concertation avec les professionnels.

L'offre publique est complétée par quelques parcs en ouvrage, des parcs-relais et des parcs de covoiturage. Ces différents éléments sont évoqués dans les actions correspondantes (actions 2, 5, 6 en particulier). Le développement de véhicules électriques des particuliers sera accompagné par la mise en place progressive de bornes de recharge dans les parcs publics (déjà équipés de dispositifs de charge lente) et sur les emplacements stratégiques de la voirie publique (gare, lieux touristiques, ...). Cette mise en place se fera de préférence en faisant appel aux fournisseurs d'électricité permettant d'inscrire les dispositifs dans un service fourni à l'échelle nationale et européenne.

Le stationnement des 2-roues (motorisés ou non) sur voirie est assuré de préférence sur chaussée. Face à une demande existante limitée, les aménagements sont réalisés ponctuellement pour répondre aux besoins avérés. En cas d'accroissement des besoins constatés, un schéma directeur pourra être réalisé pour maintenir la cohérence d'ensemble de l'offre de stationnement. Le règlement du PLU facteur 4 intègre l'obligation de la réalisation minimale de locaux pour vélo dans les constructions neuves.

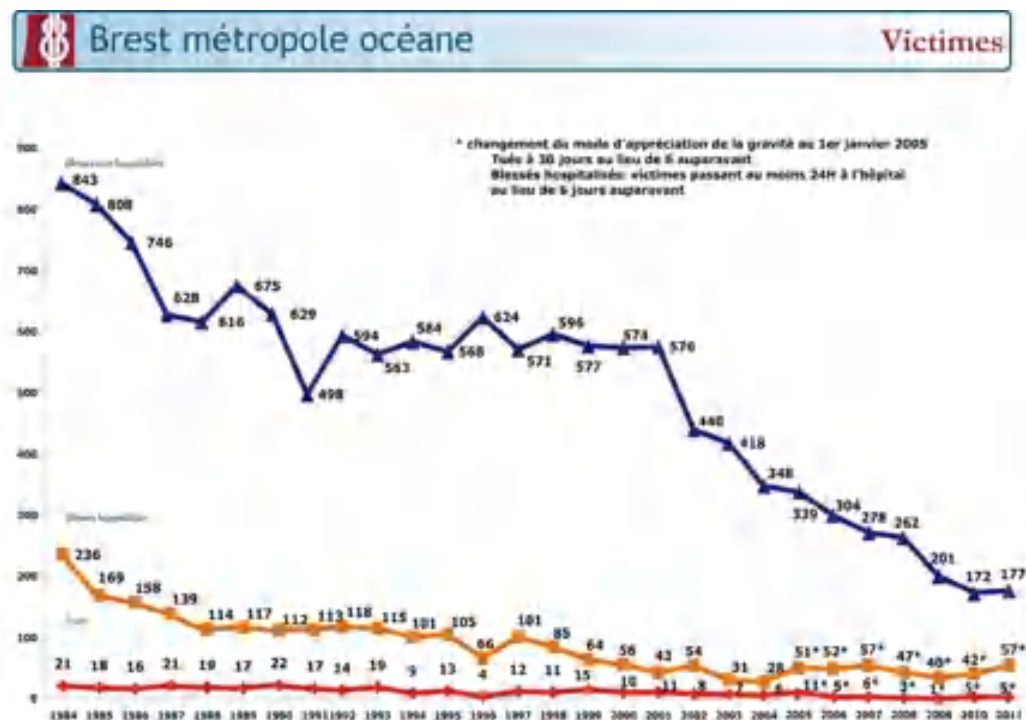
Périmètre de 500 m autour des gares et des stations de transports publics guidés ou de transport en commun en site propre



Action 8 – Réduire les nuisances et prendre en compte les risques

> Améliorer la sécurité routière :

Extrait Bilan Accidents 2011



La recherche de la réduction des victimes d'accident sera poursuivie, en priorité par l'aménagement progressif de l'espace public dans le cadre de l'action 1 : apaisement du trafic, limitation des conflits, aménagement de giratoires, dispositifs de maîtrise des vitesses, ...). En complément, des actions d'accompagnement seront poursuivies et adaptées, notamment à destination des publics fragiles : assistance aux projets éducatifs, interventions en direction des personnes âgées, diminution de la dépendance à l'alcool et autres addictions ... Ces actions sont mises en oeuvre dans l'action 15.

La recherche de la réduction des victimes d'accident sera poursuivie, en priorité par l'aménagement progressif de l'espace public dans le cadre de l'action 1 : apaisement du trafic, limitation des conflits, aménagement de giratoires, dispositifs de maîtrise des vitesses, ... En complément, des actions d'accompagnement seront poursuivies et adaptées, notamment à destination des publics fragiles : assistance aux projets éducatifs, interventions en direction des personnes âgées, diminution de la dépendance à l'alcool et autres addictions ... Ces actions sont mises en oeuvre dans l'action 15.

> Restreindre le nombre de ménages exposés aux nuisances sonores :

Les conditions de la réduction des populations exposées aux nuisances sonores et de pollution de l'air liée au trafic automobile sont directement recherchées par les règles d'urbanisme comme la définition des zonages d'urbanisation ou les marges de recul des constructions par rapport aux voiries, l'évolution du tissu

urbain autour des axes structurants, comme par les actions prévues au titre de l'ensemble des orientations déplacements, et tout particulièrement par les actions visant la réduction du nombre de mouvements de véhicules automobiles et des nuisances générées (actions 1 et 2).

> **Réduire la pollution de l'air et gaz à effet de serre (GES) :**

Conformément aux orientations du PCET, l'action de la collectivité portera principalement sur la réduction de la part modale des déplacements automobile. La collectivité maintiendra une veille active sur la mise en place expérimentale des zones d'action prioritaires pour l'air (ZAPA) dans les grandes agglomérations principalement concernées par les dépassements de seuils de pollution, pour être en mesure de proposer rapidement des actions volontaristes. Enfin, la collectivité se veut exemplaire dans la conduite de son action en matière de transport collectif. En conséquence, le développement des modes lourds fera appel en priorité à la traction électrique et le renouvellement du parc d'autobus veillera à améliorer l'efficacité environnementale du réseau de transport en recherchant le meilleur rapport coût/avantage parmi les solutions technologiques éprouvées proposées par les constructeurs : anticipation des normes d'émissions polluantes en carburation traditionnelle, utilisation de carburants alternatifs (GNV, biogaz, ...), motorisation hybride, ...

> **Aménager la zone portuaire en fonction des risques technologiques :**

La desserte de l'espace de développement du Polder sera adaptée pour prendre en compte les préconisations du PPRT de la zone portuaire. En particulier, la création de nouveaux accès directs et l'aménagement des accès existants entre la RD 165 et la zone portuaire, permettront de diminuer la circulation de transit et d'échange dans les zones de danger.

ORIENTATION 3 : Assurer la continuité, la connexion, des réseaux de transport en partenariat avec l'Etat, la Région et le Département

Le meilleur niveau de performance des réseaux de transport de voyageurs et de marchandises (routiers, ferroviaires, maritime, aérien) et leurs grands équipements associés, constitue une condition essentielle de l'attractivité et de la compétitivité de Brest métropole et du Pays de Brest et plus globalement de l'Ouest breton.

La qualité de l'accessibilité interurbaine demeure stratégique, pour les passagers comme pour le fret, pour renforcer les synergies entre les bassins d'emploi et de vie de l'ensemble du Finistère.

Il s'agit donc de se rapprocher des partenaires, acteurs du développement territorial, et de connecter les réseaux sur les grands axes d'échanges et de communication.

Constats

Les différentes autorités organisatrices du Pays de Brest organisent des réseaux de déplacement permettant d'organiser une offre efficace pour les principaux déplacements à l'échelle du Pays.

La ligne TER Brest-Landerneau, mise en œuvre par la SNCF sous la responsabilité de la Région Bretagne représente une des toutes premières origine/destination du réseau ferroviaire breton. Le Conseil général met en œuvre sur le Pays de Brest un réseau armature de transport par car inter-urbain complémentaire aux réseaux urbains de Brest métropole et de Landerneau. La conception de tarification combinée, comme la correspondance gratuite Bibus/réseau Pen-ar-Bed ou le tarif réduit UZUEL+ Bibus/TER, ainsi que la création de pôles d'échanges ont marqué des temps forts de la coopération ces dernières années.

La mise en service du projet BGV (ligne nouvelle Le Mans-Rennes et travaux sur les voies Rennes-Brest et Rennes-Quimper) est prévue en 2017, et les travaux de la ligne Brest-Quimper permettront un doublement de l'offre en 2015 sur cette liaison.

L'équipement aéroportuaire a atteint en 2012 un million de passagers et dispose de capacités d'évolution. L'équipement portuaire doit poursuivre son adaptation pour répondre aux besoins évolutifs du transport maritime (accroissement du tirant d'eau, création de nouveaux postes, ...) L'évolution de l'accessibilité du territoire depuis l'extérieur est essentielle pour le transport de marchandises, en particulier pour répondre à la demande croissante liée aux activités de périphérie.

A l'échelle de la desserte interne du territoire, la hiérarchisation du réseau (action 1) favorise la circulation des transports routiers ordinaires de marchandises sur le réseau structurant, en assurant une desserte efficace des espaces accueillant les fonctions nécessitant des volumes significatifs de transports : commerce, activités)

Objectifs

Dans la continuité de la réflexion initiée dans le SCOT, les acteurs du territoire renforceront leur coopération dans tous les domaines, afin que le système de transport collectif fonctionne comme un réseau unique à l'échelle du Pays.

Par ailleurs, la collectivité poursuivra avec ses partenaires l'amélioration des conditions d'accès au territoire par les voies routières, ferrées, aériennes et maritimes.

Le transport et la livraison de marchandise sont des enjeux en liens avec l'urbanisme, la dynamique commerciale et les services à la population. Ils supposent de connaître et de mobiliser des outils susceptibles de donner plus d'efficacité à la politique d'accessibilité de ce type d'activité en concertation avec les professionnels et ainsi d'accompagner les évolutions des grands équipements logistiques de l'agglomération.

Modalités

Cette troisième orientation se décline en quatre principes d'actions :

Action 9 - Renforcer la coopération à l'échelle du Pays pour assurer une desserte cohérente en transports collectifs

> Apporter un soutien actif aux travaux conduits par le Pôle métropolitain du Pays de Brest :

Il s'agit de constituer un réseau global à l'échelle du bassin de vie, incluant en particulier :

- L'expérimentation d'une liaison Transrade civile, fonctionnant toute l'année, entre la Presqu'île de Crozon et Brest ;
- Une réflexion sur l'organisation globale des transports collectifs à l'échelle du Pays.

> Organiser l'articulation entre les dessertes urbaines et péri-urbaine :

La possibilité d'utiliser la voie ferrée, pour assurer la desserte urbaine de l'agglomération et la desserte périurbaine du bassin de vie, fera l'objet d'une réflexion spécifique en partenariat avec la Région, le Conseil général du Finistère et le pôle métropolitain du Pays de Brest, afin de définir les travaux nécessaires, devant être réalisés dans le cadre de l'action 2.

> Développer, simplifier les titres de transports combinés :

Les tarifications combinées Bibus/Pen-ar-Bed et Bibus/Ter seront poursuivies et complétées.

La mise en œuvre du système Korrigo en 2012 est l'occasion de poursuivre la réflexion avec les autres agglomérations de Bretagne (Rennes, Quimper, Lorient, ...) et les transports interurbains (TER), dans le cadre collectif de l'évolution du système Korrigo.

L'harmonisation des conditions d'obtention des tarifications sociales sera également poursuivie, en particulier avec l'agglomération de Quimper.

Action 10 – Articuler, connecter les réseaux et inciter aux échanges entre les modes par des services adaptés

Les éléments concernant le réseau routier national et départemental ainsi que les éléments concernant les parcs-relais et les aires de covoiturage sont inclus dans l'orientation 1.

> **Améliorer le pôle multimodal de la gare de Brest :**

Une étude sur l'évolution à long terme du pôle multimodal est menée dans le cadre du Contrat de Pays Etat Région, en partenariat avec le Conseil général, la SNCF et Réseau Ferrée de France (RFF). Cette vision partagée sera mise en œuvre progressivement. Une première phase d'aménagement visera, à l'horizon 2017 de mise en service de BGV, à faciliter l'organisation de la desserte tous modes autour de la gare, et en particulier le stationnement des voyageurs. Pour faciliter ces aménagements, Brest métropole prévoit d'acquérir les espaces mis en vente sur le parvis.

Une deuxième phase d'aménagement pourra être mise en œuvre lors de réalisation d'une deuxième ligne de tramway passant par la gare. Les aménagements du parvis devront prendre en compte cette future connexion physique du réseau tramway avec le réseau RFF.

> **Faciliter les interfaces entre les modes de déplacements avec des équipements et des services multimodaux :**

Cette action s'ajoute aux aménagements mis en œuvre dans les actions 1 et 2 en mettant en œuvre les équipements et aménagements complémentaires facilitant les déplacements multimodaux. La sûreté et la qualité des cheminements à pied vers ces équipements sont indispensables à l'attractivité de ces derniers.

- Développer les parcs-relais

Il conviendra pour les parcs existants de faire évoluer leur capacité en fonction de la fréquentation constatée. Le succès des deux parkings relais aux terminus de la ligne de tramway implique à court terme de prévoir la création d'offres complémentaires par extension sur les terrains réservés à cet usage ou par le développement de parcs à proximité.

Les aménagements de la troisième phase de TCSP seront accompagnés de la réalisation de nouveaux parcs-relais à l'intersection des axes routiers structurants et du réseau de transport collectif structurant.

- Aménager des pôles d'échange multimodaux

Le pôle d'échange multimodal de la gare de Brest fait l'objet d'une action spécifique (action 11). L'implantation d'abris vélos fermés et sécurisés est prévue lors de la réalisation des pôles d'échange des TCSP. En complément, l'implantation d'abris sera étudiée à proximité des gares de Brest et du Relecq-Kerhuon et de la gare maritime

Dans le cadre des réflexions sur l'utilisation de la voie ferrée littorale pour la desserte urbaine et périurbaine, incluse dans les actions 2 et 10, une attention particulière sera apportée au site de Kerscao au Relecq-Kerhuon, dans l'objectif de créer un point de connexion à l'est de l'agglomération entre les TER, les transports urbains et les transports interurbains.

Enfin, l'étude de tarification combinée Transport/Stationnement sera poursuivie, en particulier dans le cadre du projet des Capucins.

- Réaliser des emplacements permettant le covoiturage et l'autopartage

La réalisation d'espaces de co-voiturage sera également poursuivie, en relation avec le Conseil général du Finistère. Des emplacements spécifiques seront à réserver aux véhicules des services labellisés d'autopartage notamment dans les espaces les plus denses.

La communication est essentielle pour informer, sensibiliser à l'usage de ces relais inter modaux

> **Connecter les réseaux vélos de l'agglomération, du Pays et du Département :**

La construction du réseau structurant de déplacement vélo intègre les liaisons permettant la continuité du réseau départemental, et en particulier la vélo-route du littoral, ainsi que la continuité des aménagements mis en œuvre par les communautés de commune du Pays de Brest (liaison vers Locmaria-Plouzané, Saint-Renan, Plabennec, Loperhet, ...).

Action 11 – Accompagner l'évolution des grandes infrastructures de communications maritimes, aériennes, ferroviaires et routiers

Conformément au Projet métropolitain, l'amélioration de l'accessibilité externe du territoire fait l'objet d'une attention particulière, dans un esprit d'équilibre entre modes de transport.

> **Soutenir les projets d'amélioration des liaisons ferroviaires :**

La première priorité régionale doit rester l'objectif d'un temps de parcours de 3h entre Brest/Quimper et Paris, avec arrêts intermédiaires, se traduisant par un programme global : Bretagne à Grande Vitesse (BGV).

En complément des travaux sont en cours sur la liaison nouvelle Le Mans/Rennes et pour l'augmentation des vitesses sur les voies Rennes /Brest et Rennes/Quimper, il sera nécessaire de prévoir une inscription significative pour une nouvelle phase de travaux dès la période 2014/2020. L'amélioration des liaisons Brest/Quimper devra également être poursuivie, en renforçant les dessertes, en complétant les liaisons directes Brest/Quimper/Nantes et en envisageant une nouvelle phase d'amélioration de l'infrastructure, par exemple par l'aménagement de nouveaux points de croisement et l'aménagement de l'entrée en gare de Quimper.

> **Poursuivre le développement de l'aérien pour assurer la connectivité à l'échelle mondiale (transport de personnes, de marchandises) :**

Brest métropole poursuivra l'amélioration de la connexion de l'aéroport avec les réseaux urbains et interurbains, en synergie avec le fort développement de l'agglomération dans sa partie est.

La navette aéroport mise en place avec le Plan de Déplacements Urbains de 2002 complète le dispositif d'articulation entre les différents réseaux. Des adaptations régulières sont réalisées pour tenir compte des besoins de déplacements et de l'évolution des réseaux de transport urbain et interurbain.

> **Valoriser les liaisons inter-ports au cœur de l'arc atlantique :**

Face à la saturation du transport routier, aux préoccupations environnementales, le transport multimodal privilégiant la mer et le fer est une alternative à développer.

Les fonctions métropolitaines maritimes au service d'une stratégie intégrée pour l'Arc Atlantique s'envisagent en lien avec les spécialités et les acteurs de la place brestoise dans les secteurs des sciences et techniques de la mer, de la sécurité maritime, l'industrie navale et le dispositif de Défense nationale.

Dans un contexte international et européen de globalisation des échanges, en réponses aux grands défis économiques et environnementaux posés par le Livre Blanc sur les Transports l'agglomération brestoise doit se doter des moyens pour être une « porte d'entrée maritime ».

> **Rationaliser les réseaux routiers et améliorer les connexions :**

La RN12 et la RN165 permettent une desserte de bonne qualité. La poursuite des aménagements est nécessaire pour renforcer la sécurité (aménagement des échangeurs) et la qualité de service (aires de repos).

La réalisation effective de la mise à deux fois deux voies de la RN 164 reste déterminante pour la connexion de Brest avec la Bretagne centrale et pour assurer un maillage lors des pointes annuelles de trafic.

Les échangeurs de la RD 205 à l'est de l'agglomération brestoise font l'objet d'une réflexion commune menée avec l'Etat et le Conseil Général

L'aménagement de la RD 67 est étudié par le Conseil général pour améliorer la continuité des déplacements est-ouest en contournement de l'agglomération.

La traversée de la commune de Gouesnou représente un point urbain sensible sur l'itinéraire et fera l'objet d'une attention particulière

Action 12 – Anticiper et faciliter l'évolution du transport de marchandises

L'évolution de l'accessibilité du territoire depuis l'extérieur est essentielle pour le transport de marchandises, en particulier pour contrebalancer le positionnement périphérique de l'agglomération. L'action 11 intègre totalement cette problématique.

A l'échelle de la desserte interne du territoire, la hiérarchisation du réseau (action 1) favorise la circulation des transports routiers ordinaires de marchandises sur le réseau structurant, en assurant une desserte efficace des espaces accueillant les fonctions nécessitant des volumes significatifs de transports comme le commerce ou les activités productives. L'interdiction de circulation des véhicules lourds sur le réseau structurant sera limitée aux quelques cas justifiés par un environnement urbain particulier (à l'exemple de la rue Pierre Semard dans laquelle la circulation de PL générerait des nuisances excessives dans cette voie étroite, en forte pente et densément urbanisée).

Le réseau structurant permet généralement l'accueil des convois exceptionnels. La collectivité veillera à maintenir des itinéraires routiers depuis le port de commerce et le port militaire pour accueillir des transports d'objets hors normes (sous-marin de secours, éléments d'éoliennes, ...).

A contrario, pour préserver la qualité de vie des espaces résidentiels, la circulation des véhicules lourds sur le réseau local sera généralement limitée à la desserte finale des établissements non raccordés directement au réseau structurant. Ce réseau local permet généralement d'accueillir les véhicules de grand gabarit, avec des conséquences limitées sur les autres déplacements.

Dans les projets d'aménagement, Brest métropole veillera à mettre en œuvre les dispositions utiles pour maintenir ces possibilités, en fonction des besoins de desserte : gabarit des voies, possibilités de giration, espaces de stationnement des véhicules, réglementation, ...

Une veille stratégique sera maintenue pour suivre l'évolution des pratiques de la logistique urbaine et de l'organisation des transports longue distance, pour permettre d'engager les évolutions nécessaires en partenariat avec les acteurs concernés (industriels, transporteurs, commerçants, ...).

En complément, des espaces stratégiques pour la desserte urbaine de marchandises seront conservés sur les sites de la gare marchandises (port de commerce) et de la gare de voyageurs, en raison de leur situation à proximité immédiate du cœur d'agglomération et de la qualité des connexions avec les réseaux routiers, ferroviaires, ainsi qu'avec le port.

ORIENTATION 4 : Favoriser et accompagner l'adaptation des modes de vie pour une mobilité durable

Constats

Brest métropole et ses partenaires mettent en œuvre un ensemble d'équipements permettant la gestion des déplacements –Système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV), système de billettique Korrigo pour le transport collectif, système de gestion centralisé des feux de carrefours, gestion des parcs de stationnement. Les informations font l'objet de diffusions diverses auprès du public. La diversification d'accès à tous types d'informations via le site bibus a débouché sur la création d'une e-boutique permettant depuis le passage à la billettique de gérer en direct ses titres de transports, achat, rechargement, suspension d'abonnement, suivi des consommations prochainement...

La politique globale de la collectivité en matière d'aménagement numérique du territoire pour le développement de l'usage d'Internet et du Multimédia concourt à une réduction des déplacements notamment ceux de longues distances.

Indispensables au fonctionnement des activités des entreprises, des administrations, des collectivités, les déplacements sont souvent mal connus et insuffisamment évalués car diffus sur de nombreuses fonctions :

- déplacements domicile / travail des salariés,
- déplacements pendant la pause déjeuner,
- déplacements professionnels,
- accueil des clients et visiteurs,
- livraisons...

Les impacts économiques, sociaux et environnementaux des déplacements sont nombreux : budgets consacrés à la mobilité, risque routier, dégradation de la qualité de l'air et effets sanitaires, contribution aux émissions de gaz à effet de serre

Les employeurs agissent sur les déplacements et proposent des solutions alternatives, notamment en engageant une démarche de Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE).

La connaissance des pratiques est nécessaire pour permettre une action efficace de la collectivité. Brest métropole assure depuis de nombreuses années un suivi régulier du fonctionnement de la circulation, par le maintien à jour de bases de données trafic, et des accidents, à partir des fichiers renseignés par les forces de police. De plus, une enquête ménage a été conduite en 2003/2004 sur le territoire Pays de Brest, ainsi qu'une enquête Origine/Destination sur le réseau de bus en 2006.

La question des déplacements comme un axe majeur de l'évolution des formes et des tissus urbains a déjà été abordé avec la mise en place de l'observatoire socio-économique du tramway depuis 2007. Trois vagues d'observations sont prévues dans le dispositif avant les travaux du tramway, pendant les travaux, et après la mise en service du tramway entre 2013 et 2015.

Objectifs

Il s'agit de faire en sorte que tant à titre individuel qu'à titre collectif, chacun devienne acteur, dans son domaine de compétence et dans ses pratiques quotidiennes, de déplacements respectueux de l'environnement. Brest métropole poursuivra la mise en œuvre des outils de connaissance des déplacements. L'objectif est que les principaux acteurs institutionnels intervenant dans le périmètre du pays de Brest et concernés par la mobilité et les transports disposent d'un espace d'échanges et de mutualisation de leurs données ainsi que d'une valorisation des analyses qui peuvent en être tirées.

Par ailleurs, les nouvelles pratiques de déplacement devront être favorisées par des actions de communication. Enfin, les nouvelles pratiques de déplacement devront être facilitées par la mise à disposition d'outils performants, bénéficiant du développement des communications numériques.

Modalités

Cette quatrième orientation se décline en trois principes d'actions :

Action 13 - Développer les outils de la « ville numérique » comme levier d'une mobilité diversifiée

> Mettre en œuvre une politique cohérente de diffusion de données et d'information en matière de déplacements :

Cette action vise à regrouper les données provenant de systèmes disparates, au sein d'une action globale et cohérente de service numérique du territoire, pour l'ensemble des citoyens.

Elle fait évoluer les moyens techniques existants pour mettre à disposition les informations sous deux formes :

- d'une part, le regroupement en une même « lieu », de données publiques brutes, mises à disposition des fournisseurs de service pour faciliter la création de services innovants ;
- d'autre part, la fourniture directe de services complets lorsque l'offre privée ne permet pas d'assurer une stabilité suffisante, soit directement, soit en s'appuyant sur les exploitants (transport collectif, stationnement).

La mise en œuvre du projet d'Open Data, à travers les informations en temps réel délivrées par le Système d'aide à l'exploitation (SAE,) permettra en particulier le développement d'applications sur téléphone mobile indiquant l'heure de passage en temps réel de son prochain bus ou tram, son positionnement par rapport à la station choisie et le temps nécessaire pour la rejoindre. La fourniture de services utilisant les données concernant le trafic routier feront l'objet d'une réflexion particulière.

> Intégrer l'évolution de la mobilité numérique (la i-mobilité, la mobilité augmentée...) :

L'évolution des nouvelles technologies numériques (TIC) modifie les pratiques de déplacement, pour des motifs professionnelles (vidéo-conférence, télétravail, connectivité permanente, ...) et personnelles (achats en ligne, capacité à s'informer en permanence, moyens de paiement, ...). Elle augmente les possibilités d'auto-organisation des habitants, le développement des livraisons à domicile et le développement des déplacements de loisirs.

Les nouvelles technologies au service de déplacements plus écologiques se développent et des expérimentations en matière de gestion « intelligente » et en temps réel de l'offre et de la demande de déplacement, de stationnement se mettent en place.

Le site de BreizhGo.com comme d'autres applications téléchargeables sur mobile permettent par exemple de trouver un mode de transport adapté à ses besoins : transport collectif, un itinéraire (ou location de vélo), covoiturage (ou lien vers les sites de covoiturage)....

Concrètement, une expérience de covoiturage menée dans le département de l'Isère peut se développer à plus grande échelle. Un passager transmet par SMS, à tous les conducteurs connectés par leur smartphone à une application dédiée au concept, les coordonnées GPS de l'un des 76 points relais où il se trouve. Si un conducteur accepte sa demande de covoiturage, il s'engage à se rendre au lieu de rencontre et à déposer le passager jusqu'à un point d'arrivée décidé. Dans ce système, aucune transaction financière n'a lieu au sein du véhicule. Grâce à un code secret inscrit par le passager sur le téléphone du conducteur à sa montée et à sa descente de la voiture hôte, les comptes des deux acteurs sont crédités ou débités. A Toulouse, c'est une autre technologie capable d'indiquer en temps réel aux automobilistes, sur leur téléphone mobile, les places de stationnement disponibles qui est expérimentée. Le paiement sans contact appliqué à la mobilité urbaine se développe. Le principe est simple : le téléphone intègre dans la carte à puce la communication avec un terminal de paiement sans contact direct à une très courte distance (4 centimètres au maximum) . Une attention particulière aux résultats de ces développements et expérimentation est portée pour faire évoluer les systèmes de communication de la collectivité

Action 14 - Promouvoir des comportements moins consommateurs d'énergie et contribuer au développement des modes actifs

Cette action regroupe différents moyens de communication et d'animation du territoire pour agir sur les déplacements dans une démarche de Développement Durable. Elle permet de faciliter la prise de conscience des utilisateurs et de promouvoir des comportements individuels compatibles avec les objectifs du PLU en matière de déplacements.

> Assister et conseiller les entreprises et les administrations pour l'élaboration de Plan de déplacements d'entreprises ou inter-entreprises :

Les entreprises (privées et publiques) et les administrations peuvent améliorer l'organisation des déplacements de leurs collaborateurs en encourageant leur personnels à utiliser des modes alternatifs à la voiture. Dans ce cadre, les services de Brest métropole apportent un soutien technique et financier, aux entreprises qui les sollicitent pour améliorer leurs connaissances en matière de déplacement de leur personnel et élaborer en commun des actions. Celles-ci ont portées notamment sur l'amélioration des cheminements piétons, le développement des abris et arceaux vélo, adaptation des horaires du réseau de transports, organisation des stationnements pour les covoitureurs... Brest métropole apporte son appui à ces actions, en particulier en mettant à disposition ses données et en organisant un club des PDE, facilitant les échanges d'expériences entre entreprises.

> **Animer les actions de formation et d'éducation à la sécurité routière et les « pédibus » : à pied sur le chemin de l'école :**



La collectivité participe, finance et organise des animations de sécurité routière en relation avec les vélos ou faire jouer les enfants sur le thème du vélo et de la sécurité routière. De nombreux supports de communication sont à la disposition des écoles et collèges pour sensibiliser et former les jeunes à se déplacer en toute sécurité.

La mise en œuvre de « Pédibus » nécessite un accompagnement permanent, du fait du renouvellement régulier des parents, des élèves et enseignants concernés.

> **Favoriser le Covoiturage :**

Le développement du covoiturage fera l'objet d'un programme spécifique, de façon à permettre un large développement, dépassant la sphère privée ou professionnelle proche. La réflexion devra prendre en compte la nécessité de « sécuriser » les utilisateurs, tant conducteurs que passagers, et de faciliter le covoiturage de faible distance en rabattement sur des axes majeurs de transport collectifs (points de prise en charge dédiés, ...).

> **Faciliter la pratique du vélo au quotidien (déplacement domicile-travail) :**

Dans la continuité des actions menées en faveur des deux roues légers, le Schéma Directeur Vélo permet de mener une politique cyclable cohérente pour inciter à la pratique. Il ne consiste pas uniquement à créer ou à aménager des itinéraires, il doit lui offrir les conditions de son développement.

> **Sensibiliser et informer pour inciter à la pratique des modes actifs, améliorer sécurité et la qualité des espaces publics :**



Des campagnes de communication sont régulièrement organisées pour mettre en valeur les équipements multimodaux donc favoriser les comportements moins consommateurs d'énergie. Une attention particulière est portée sur les espaces piétons et notamment sur le stationnement anarchique ainsi que sur la sécurité à vélo.

Action 15 - Mesurer pour guider l'action

> **Elaborer un Observatoire des Déplacements à l'échelle du Pays de Brest :**

Il mettra l'accent sur les effets de la première ligne de tramway et ses parcs relais et l'évolution de la place de la voiture dans les déplacements de proximité et sera mis en place par l'Adeupa.

Cet observatoire centralisera les informations fournies à l'agence par les partenaires (institutionnels et exploitants). Les indicateurs choisis permettront de :

- Mieux connaître et prendre en compte l'évolution structurelle des comportements de la mobilité

Une nouvelle enquête-ménage est envisagée, à l'horizon du PLU, pour mesurer les évolutions de comportement apportées par l'ensemble des aménagements depuis l'enquête de 2003/2004 - tramway, requalification de voiries, développement du réseau cyclable, accessibilité des trottoirs, développement du réseau Pen-ar-Bed, ... - mais également des modifications de localisation des emplois et de l'habitat, ainsi que des modifications d'habitudes de consommation (développement d'Internet, ...).

Cette enquête sera menée à l'échelle du Pays de Brest en fonction des objectifs du Scot et du Plu facteur 4 et dans le cadre national permettant la comparaison avec les autres agglomérations françaises.

- Mieux connaître la demande pour améliorer l'offre en transports collectifs

Des données détaillées sont nécessaires pour évaluer la performance des dessertes. Le système billettique mis en place en 2012 sur le réseau Bibus, permet désormais une analyse plus détaillée et plus continue de l'utilisation du réseau. Une enquête Origine/Destination détaillée est prévue à l'horizon 2015/2016 pour préparer le développement du réseau global (tramway, bus, services à la demande, liaison par câble...).

- Alimenter les outils de modélisation et d'informations multimodales éventuellement mis en place par les partenaires.

> **Développer des outils de prospective :**

Un compte transport a été mis en place avec la première ligne de tramway pour analyser les charges et les recettes de fonctionnement du réseau de transport. Il permet de modéliser les impacts budgétaires des choix d'investissements.

Cette démarche sera étendue à l'ensemble des modes de déplacement pour élaborer un compte « généralisé des déplacements ».

> **Réaliser périodiquement une carte de bruit stratégique :**

Conformément à la loi 2005-1319 du 26 octobre 2005, une carte de bruit stratégique sera réalisée sur le territoire de l'agglomération, à partir de 2012.

EVALUATION DE LA PROGRAMMATION ET DE MOYENS FINANCIERS DE BREST METROPOLE NECESSAIRE A LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DEPLACEMENTS

A titre d'information, la mise en œuvre des orientations déplacement du PLU mobilise un budget moyen annuel récurrent supérieur à 30 millions d'euros pour l'aménagement du réseau de voirie et le fonctionnement des transports collectifs. Les investissements spécifiques nécessaires à la mise en œuvre d'une troisième phase de TCSP pourraient dépasser les 200 M€ pour les variantes les plus ambitieuses. Le tableau ci-dessous détaille les échéances possibles et montants financiers estimés pour les principales actions prévues.

Principes de programmation et de financement (euros 2013)

Action	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	budget estimé (M€)	Commentaire
1 - Hiérarchiser le réseau de voirie pour maîtriser les trafics automobiles												55	moyenne de 5 M€ par an tous budgets confondus
2 - Renforcer le réseau structurant de transport collectif métropolitain												200	3ème phase TCSP
3 - Elargir le cœur d'agglomération à l'échelle du bassin de vie												25	téléphérique (20 M€) + aménagement espace (5 M€)
4 - Densifier l'urbanisation en priorité autour des réseaux structurants de déplacement												1	
5 - Conforter l'attractivité des centres villes et des polarités de quartier												5	aménagement de l'espace
6 - Améliorer progressivement les services de mobilité durable												275	adaptation permanente + 2 réorganisations (nouvelle DSP en 2019 et mise en service 3ème phase TCSP)
7 - Ajuster l'offre et les services de stationnement												8	Parking des Capucins
8 - Réduire les nuisances et prendre en compte les risques												2	PPRT
9 - Renforcer la coopération à l'échelle du Pays												1	
10 - Articuler, connecter les réseaux et inciter aux échanges entre modes												5	évolution progressive des P+R, gare en 2017, mise en service 3ème phase TCSP
11 - Accompagner l'évolution des grandes infrastructures												5	
12 - Anticiper et faciliter l'évolution du transport de marchandises												1	
												583	

 Action continue

 Projet

3

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION **ENVIRONNEMENT**

SOMMAIRE

LE PROJET : UNE TRAME VERTE ET BLEUE EN LIEN AVEC UNE ARMATURE VERTE URBAINE	77
ORIENTATION 1 : CONFORTER LES CŒURS DE BIODIVERSITE	79
1- Les préserver	79
2- Restaurer progressivement les continuités écologiques sur le territoire de Brest métropole	80
3- Améliorer la connaissance sur le fonctionnement écologique.....	80
ORIENTATION 2 : ASSURER LE PRINCIPE DE CONNEXION.....	82
1- Améliorer la connaissance sur le fonctionnement écologique.....	82
2- Identifier les principes de connexion dans les documents cartographiques du PLU	82
3- Décliner les principes de connexions dans les opérations d'aménagements urbains	82
ORIENTATION 3 : CONFORTER L'ARMATURE VERTE URBAINE	83
1-La connaissance scientifique des biotopes urbains.....	83
2-La gestion différenciée des espaces verts/diversification des espèces.....	83
3-La communication/sensibilisation du public.....	84
4-La coproduction	84
5-La différenciation des objectifs selon les séquences.....	84

L'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) environnement décline le concept de Trame verte et Bleue (TVB) et d'Armature Verte Urbaine (AVU) sur le territoire de l'agglomération. Ce dispositif constitue un élément structurant du projet urbain et répond aux enjeux de préservation de la biodiversité, des paysages, des continuités écologiques, d'aménagement équilibré du territoire, de nature en ville et de développement des modes actifs des déplacements. Les éléments constitutifs de la trame verte et bleue et de l'armature verte urbaine sont décrits et analysés dans le rapport de présentation. L'OAP identifie les axes de la trame verte et bleue et de l'armature verte urbaine. Elle se compose de 3 orientations qui visent à conforter les cœurs de biodiversité identifiés, à assurer des connexions pour une mise en réseau des espaces et à conforter l'armature verte urbaine. Les actions et mesures envisagées visent la préservation des continuités, la remise en état de certains milieux, et précisent les modalités d'aménagement et de gestion des espaces considérés.

LE PROJET : UNE TRAME VERTE ET BLEUE EN LIEN AVEC UNE ARMATURE VERTE URBAINE

Le dispositif proposé **doit favoriser la mise en réseau des grandes entités naturelles présentes sur le territoire (la Rade, le littoral, les vallées, les cours d'eau, les zones humides, les boisements, les prairies, le bocage) afin de constituer un ensemble de continuités écologiques. Ce dispositif se prolonge en milieu urbain par la mise en réseau des espaces verts urbains existants plus au moins fragmentés (parcs, squares, jardins privés, cœurs d'îlots, massifs arbustifs, pelouses, plantations d'alignements...)**

Pour répondre aux différents enjeux et objectifs décrits précédemment, **le projet est structuré au travers de 2 approches**

La Trame Verte et Bleue (TVB) est une approche globale et fonctionnelle qui intègre la biodiversité remarquable et ordinaire, et qui s'appuie sur la notion de réseaux. Elle est constituée par :

- **Les cœurs de biodiversité** qui correspondent à des zones riches en biodiversité, où les individus peuvent réaliser tout ou partie de leur cycle de vie. Ils s'appuient principalement sur les grandes entités naturelles de l'agglomération (vallons, cours d'eau, zones humides, boisements, espaces naturels littoraux). Ils intègrent les réservoirs biologiques mais aussi les principaux corridors écologiques, certains espaces jouant à la fois un rôle de réservoirs et de corridors.
- **Les connexions** : le principe de connexion proposé a pour objectif de maintenir la perméabilité dans les espaces considérés. Ces espaces relient les cœurs de biodiversité et les épaulent. Il s'agit principalement des espaces agricoles ouverts situés sur les zones de plateaux et parcourus par le réseau bocager et les boisements. Elles peuvent être assimilées aux autres corridors identifiés sur le territoire.

L'Armature Verte Urbaine (AVU) vient compléter la Trame Verte et Bleue. Elle correspond à son prolongement dans le tissu urbain (la nature en ville.). Cette armature est constituée, en partie, comme dans le milieu naturel et agricole périphérique, par des vallons, des portions de littoral, des cours d'eau, des boisements. Mais sa spécificité repose sur **la mise en réseau des espaces verts urbains existants** (parcs, squares, jardins privés, cœurs d'îlots, massifs arbustifs, pelouses, plantations d'alignements) **et sa vocation sociale prépondérante.**

Le projet est une réponse à l'enjeu biodiversité mais doit aussi assurer des espaces de respiration, répondre aux besoins de zones de détente pour la population et être le support de mode de développement actif. C'est cette approche multifonctionnelle de la TVB et de L'AVU qui est privilégiée sur l'agglomération pour répondre aux attentes et besoins de la population.



ORIENTATION 1 : Conforter les cœurs de biodiversité

Les cœurs de biodiversité s'appuient principalement sur les grandes entités naturelles de l'agglomération (cours d'eau, zones humides, boisements, espaces naturels littoraux...). Pour assurer leur pérennité et la fonctionnalité de ces espaces, la démarche développée doit aboutir à un plan d'actions global et cohérent qui s'intéresse aux outils de protection, mais aussi aux modalités d'aménagement durable de ces espaces ainsi qu'à leur mode de gestion. La restauration progressive de ces milieux en lien avec les projets de l'agglomération doit également être abordée.

La préservation durable de ces espaces nécessite de définir des principes qui se déclinent de la façon suivante :

1- Les préserver

- **La démarche de protection :**

Pour assurer la pérennité de ces cœurs de nature, ils seront principalement classés en zone naturelle au PLU.

Le principe du sur-zonage sera mis en œuvre pour les boisements les plus significatifs (Espaces Boisés Classés - EBC), ainsi que pour les autres boisements et les éléments de bocage qui le nécessitent (Éléments d'Intérêt Paysager - EIP). Le sur-zonage sera également utilisé pour l'identification des zones humides. Il sera associé à une réglementation spécifique qui interdira notamment, les affouillements, les remblaiements, les créations de plans d'eau. En dehors des secteurs urbanisés, une bande de 20 mètres sera classée en zone N sur chaque rive lorsque le cours d'eau n'est pas associé à des zones humides. Ce recul permettra au cours d'eau de bénéficier d'un espace de mobilité lié à sa dynamique naturelle (méandrage, crue, inondations...). Le réseau hydrographique et les plans d'eau seront matérialisés sur les plans.

Une attention particulière sera portée lors d'éventuels travaux routiers qui devront prendre en compte la préservation et la protection de la trame verte et bleue.

- **Les modalités d'aménagement :**

Ces espaces pourront accueillir des petits équipements, des cheminements afin de participer à la mise en valeur écologique et paysagère, aux loisirs de proximité et aux déplacements doux avec pour objectif de concilier fréquentation et maintien de la biodiversité. L'extension des bâtiments existants sera limitée et la perméabilité des clôtures pour la petite et moyenne faune sera encouragée. Les travaux d'aménagement répondant à l'intérêt général ou à un intérêt collectif notamment la création de réseaux servant au fonctionnement de l'agglomération, intégreront la logique globale de préservation des milieux naturels et des continuités écologiques (mise en œuvre du protocole « éviter, réduire et compenser les impacts »). La transparence écologique des ouvrages (passage pour la faune, continuité piscicole, transit sédimentaire...) sera assurée.

- **Les modes de gestion des cœurs de biodiversité et les usages :**

Les modes de gestion mis en œuvre devront permettre d'assurer la pérennité de ces milieux naturels et de leurs fonctionnalités.

La pratique actuelle de gestion écologique des espaces de nature publics sera maintenue (gestion extensive, techniques alternatives pour le désherbage...).

L'amélioration de la lisibilité, de la mise en valeur et de l'accessibilité à ces espaces sera favorisée.

La politique actuelle de gestion des ces espaces visant à maintenir une mosaïque d'habitats naturels favorable à la diversité floristique et faunistique sera renforcée, et une agriculture durable y sera favorisée. L'appropriation de la démarche par la population et par les différents acteurs du territoire est indispensable pour mener à bien ce projet. Brest métropole poursuivra et renforcera sa politique en matière de communication, de sensibilisation et de participation de la population.

2- Restaurer progressivement les continuités écologiques sur le territoire de Brest métropole

La prise en compte et la restauration progressive des continuités identifiées dans le cadre de diagnostic réalisé sur notre territoire (diagnostic CTMA, expertises scientifiques...), doit s'inscrire comme un objectif à intégrer dans les opérations d'aménagement urbain ou les opérations de réfection d'équipements publics.

> La restauration de la continuité écologique des cours d'eau :

Le Contrat Territorial des Milieux Aquatiques (CTMA 2011-2015) se caractérise par un programme d'actions spécifiques sur les cours d'eau de l'agglomération (entretien / restauration / aménagement d'ouvrages). Il permet de répondre aux objectifs de **restauration de la continuité écologique** des cours d'eau (eau, sédiments, organismes vivants) qui émanent de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE). Le CTMA (2011-2015) a défini de façon prioritaire la restauration de la continuité écologique sur les 2 masses d'eau prioritaires identifiées. Il s'agit du **bassin versant de la Penfeld** et du **bassin versant de la rivière de Guipavas**. Il est à noter que certains travaux programmés sur la rivière de Guipavas seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Marine Nationale (Anse de Kerhuon et Moulin de Kerhuon). **La restauration de la continuité écologique sur ces deux masses d'eau doit s'inscrire sur le long terme (restauration progressive)**. Les évolutions actuelles du contexte confirment cette stratégie (listes 1 et 2 du L214-17 du Code de l'Environnement, révision du SDAGE Loire-Bretagne...).

> La restauration et la gestion des zones humides :

Le Contrat Territorial des Milieux Aquatiques (CTMA 2011-2015) comprend également un programme d'interventions sur les zones humides de l'agglomération (entretien / restauration / réhabilitation). Les actions du CTMA en faveur des zones humides permettent tout d'abord de répondre aux enjeux de la **préservation de milieux naturels remarquables qui figurent parmi les plus menacés** (prairie, landes, tourbières... – pour mémoire, 67% des zones humides en France ont disparu depuis le début du XXème siècle). Ce programme d'action permet également de préserver **les fonctionnalités** et de manière plus générale les « **services rendus** » par ces écosystèmes, au premier rang desquels on trouve la préservation de la biodiversité, la protection de la ressource en eau, ainsi que la lutte contre les inondations. Les interventions de Bmo sur les zones humides de l'agglomération permettent de préserver une **mosaïque d'habitats naturels** (alternance d'espaces ouverts, transitoires et fermés) indispensable au maintien et au renforcement de la biodiversité dans ces cœurs de nature.

Le cout prévisionnel global du Contrat Territorial des Milieux Aquatiques (volet cours d'eau et zones humides) signé entre la collectivité, l'agence de l'eau Loire Bretagne et le département du Finistère est estimé à 2 millions d'euros sur les cinq ans.

3- Améliorer la connaissance sur le fonctionnement écologique

Le développement des connaissances sur les milieux naturels et le fonctionnement écologique du territoire est nécessaire pour mieux appréhender l'impact des fragmentations, et des ruptures qui nuisent aux continuités.

Sur le territoire de Bmo, un diagnostic important a été réalisé sur les cours d'eau et les zones humides, qui permet une déclinaison opérationnelle au travers du CTMA (Contrat Territorial des Milieux Aquatiques). Ce travail de diagnostic écologique et de diagnostic des perturbations est à compléter pour les autres types de milieux naturels et pour les espèces qui y sont associées.



ORIENTATION 2 : Assurer le principe de connexion

Ce principe traduit la volonté de maintenir de la perméabilité dans les secteurs de plateaux le plus souvent parcourus par le réseau bocager et des boisements pour favoriser la mise en réseau des cœurs de biodiversité.

La connaissance actuelle sur le fonctionnement de ces espaces ne permet pas une localisation des connexions à l'échelle parcellaire. La définition de ces connexions se base sur le principe de relier les cœurs de biodiversité entre eux, de les épauler pour favoriser la dispersion des espèces, mais aussi de créer des espaces de respiration urbaine favorables à la biodiversité, au paysage et support de zones de détente et de réseaux de déplacements doux. Il s'agit de créer un outil de vigilance et d'alerte pour l'ensemble des projets d'aménagement qui concerneront ces secteurs.

Les différentes fonctions (écologique, paysagère, cadre de vie, déplacement ...) associées à ces connexions sont à appréhender et à hiérarchiser en tenant compte du contexte, des usages identifiés, des potentialités écologiques et de l'organisation générale de l'espace.

A l'instar de la démarche retenue pour les cœurs de biodiversité, les modalités pour assurer ce principe de connexion s'inscrivent dans une approche globale posant les éléments suivants :

1- Améliorer la connaissance sur le fonctionnement écologique

A l'instar des cœurs de biodiversité, il s'agit d'appréhender le fonctionnement de ces écosystèmes, et notamment de développer la connaissance sur la biodiversité des milieux ouverts bocagers ainsi que les perturbations pouvant les affecter.

2- Identifier les principes de connexion dans les documents cartographiques du PLU

Il s'agit d'identifier des zones de vigilance sur notre territoire. Dans ces zones, un principe général de prise en compte de la perméabilité est posé ainsi qu'un maintien d'un maillage bocager suffisant pour en garantir son fonctionnement.

3- Décliner les principes de connexions dans les opérations d'aménagements urbains

Le principe de connexion à assurer sera décliné dans les **O**rientations d' **A**ménagement et de **P**rogrammation (OAP) de secteurs.

L'objectif est d'anticiper le risque de dégradation ou de disparition des connexions. Dans le futur tissu urbain de ces secteurs, les connexions identifiées constitueront des « espaces de respiration urbaine » qui permettront de consolider la Trame Verte et Bleue et qui auront également un rôle paysager, social et économique.

Dans les secteurs où des enjeux de connexion ont été identifiés, des espaces suffisants, ouverts ou boisés, doivent être maintenus pour répondre aux objectifs fixés. Les occupations du sol incompatibles avec cet objectif ne sauraient être autorisées.

ORIENTATION 3 : Conforter l'armature verte urbaine

La Trame Verte et Bleue contribue à l'attractivité et l'identité de Brest métropole. Dans le tissu urbain constitué, la Trame Verte et Bleue se prolonge et se matérialise par des espaces verts urbains existants (parcs, squares, jardins privés, cœurs d'îlots, massifs arbustifs, pelouses, plantations d'alignements...). **La mise en réseau** de l'ensemble de ces espaces constitue **l'Armature Verte Urbaine**. Celle-ci peut être fragilisée par l'artificialisation des sols et par la fragmentation des espaces. Les vallons, le littoral et les espaces verts urbains qui forment la base de l'armature verte urbaine souffrent d'un manque de lisibilité et de connectivité susceptible de l'empêcher de jouer pleinement son rôle écologique et social.

La réussite des objectifs précédents passe d'abord par une conception d'un espace public partagé, attentive aux différents usages, de la circulation bien sûr mais aussi de la rencontre, de la convivialité et de la promenade.

Cette mise en réseau déjà engagée doit être renforcée en prenant en compte :

- Une plus grande **intensité végétale** chaque fois que cela sera possible, notamment dans les lieux à dominante minérale ; on aura soin dans la mesure du possible de bien relier les espaces verts publics et privés
- La suppression des **coupures**, obstacles et points noirs
- L'aménagement de **liaisons douces facilitant les modes actifs** permettant aux usagers d'effectuer des parcours fonctionnels ou d'agrément
- L'**accès** à la trame verte bleue externe
- L'identification de **cheminements terre-mer**

Aussi Brest métropole est-elle attentive à renforcer les moyens ou actions suivantes :

1-La connaissance scientifique des biotopes urbains

Il s'agit de pouvoir disposer d'inventaires adaptés aux biotopes urbains :

- analyse des écosystèmes (biotopes et biocénoses - faune, flore, habitats, ...)
- évaluation des besoins de la faune et de flore (cycle de vie, dynamique des populations...)
- sélection des espèces floristiques à privilégier
- mesure de la compatibilité des fonctionnalités biologiques recherchées avec les usages de la population humaine.

2-La gestion différenciée des espaces verts/diversification des espèces

La gestion différenciée, méthode adaptant l'entretien des espaces en fonction de leur nature, de leur situation et de leur usage, en visant autant que possible la mise en valeur de la biodiversité est déjà utilisée à Brest métropole, elle sera généralisée.

Seront donc mis en œuvre les moyens suivants :

- Les techniques alternatives de désherbage (manuelles, mécaniques...) dans le respect de l'environnement
- La gestion extensive des surfaces enherbées qui permet d'atteindre une diversité floristique élevée et présente un intérêt paysager pour le public tout en offrant des meilleures conditions de vie à la faune.
- Le choix des végétaux (espèces locales, couvre-sols, vivaces...)

- La végétation spontanée tolérée pour permettre d'augmenter la biodiversité et de diminuer l'apport d'intrants et les coûts d'entretien.
- La gestion des déchets verts (tonte sans ramassage, broyeur de branches...) créant des paillages qui peuvent devenir l'habitat de nouvelles espèces.
- La gestion des eaux pluviales majoritairement en surface et la limitation des surfaces perméables.

*NB : Ces nouvelles pratiques amènent une **modification sur l'aspect de l'espace public**. L'évolution esthétique doit être partagée par la population, les élus et les agents par l'intermédiaire d'une **communication continue**.*

3-La communication/sensibilisation du public

En milieu urbain, l'enjeu de la nature en ville se joue beaucoup sur le terrain de l'information et de la sensibilisation des habitants. La prise de conscience, l'approfondissement des connaissances et des enjeux peuvent modifier les comportements des citoyens. Brest métropole mènera et encouragera ces actions d'information et de communication en partenariat avec la société civile (brochures, plaquettes d'information, site internet, conférences, ...)

4-La coproduction

Brest métropole donnera la possibilité aux citoyens d'être également acteurs de la nature en ville. Si le besoin de nature du citoyen est reconnu, les attentes diffèrent probablement selon les groupes sociaux. La participation des citoyens pourra avoir lieu dans les cadres suivants :

- La création de jardins solidaires (jardins partagés, jardins familiaux, vergers sociaux...)
- L'appropriation de micro espaces verts (trottoirs, pieds d'arbres, pieds d'immeubles...), gestion partagée de l'espace public en accord avec la direction des espaces verts.
- La participation à des inventaires/observatoires de biodiversité

5-La différenciation des objectifs selon les séquences

L'armature verte urbaine est composée d'espaces différents qui ne peuvent pas recevoir le même traitement d'intensité végétale. Il est proposé de distinguer quatre types de séquence :

- Dominante minérale
- Mixte
- Friche urbaine végétale
- Dominante végétale

Chaque séquence fera l'objet d'un traitement spécifique en fonction de contraintes liées à la nature des sols et au rôle dévolu à la biodiversité.

> Séquence 1 : dominante minérale

Il s'agit ici de donner davantage de place au végétal dans les espaces où dominent les surfaces imperméabilisées (rues, places...):

- Favoriser un nouveau partage de l'espace (réduire la place de la voiture, mutualisation des espaces de stationnement)
- Développer les zones de contacts entre l'espace privé et public pour donner de l'épaisseur à l'armature
- Favoriser la gestion intégrée des eaux pluviales
- Encourager la réalisation de toitures végétalisées
- Développer la gestion différenciée et la coproduction
- Faire accepter la végétation spontanée



> Séquence 2 : mixte

Dans ces espaces minéralisés agrémentés de grandes plantations ou de parcs et jardins, les aménagements devront concourir à rendre lisible le corridor :

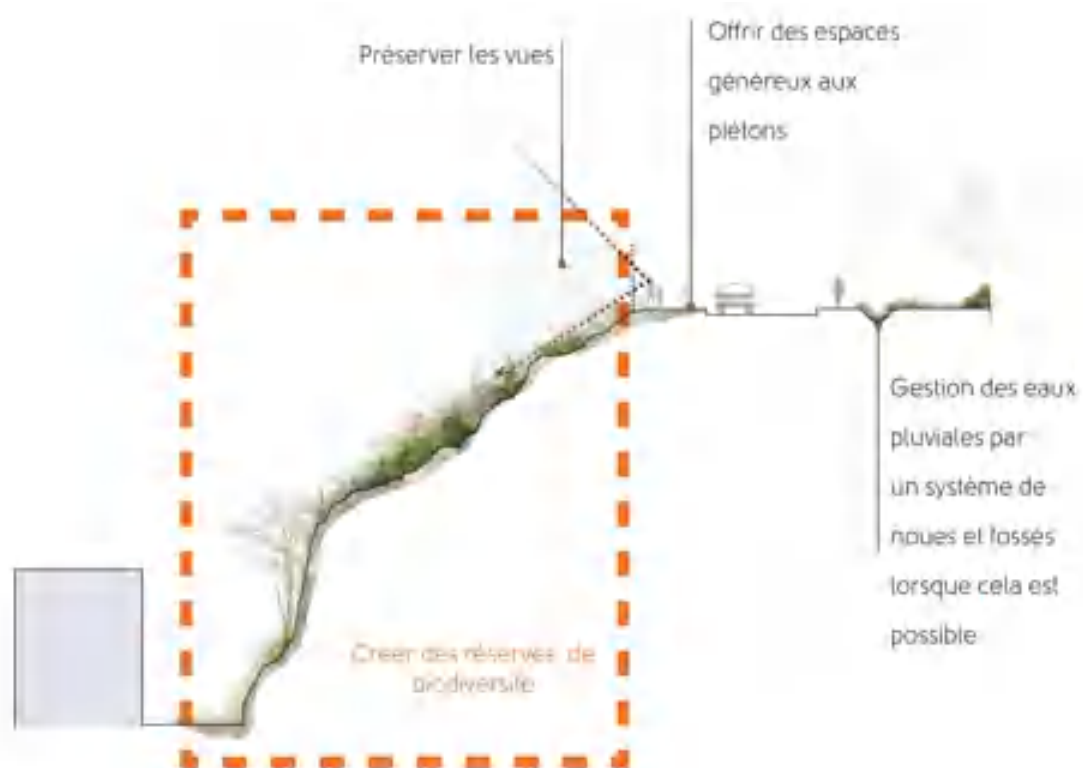
- Améliorer l'accès et la visibilité des parcs et jardins
- Fixer des % de surface d'espaces verts et perméables pour une prise en compte de l'armature dans les nouveaux projets
- Favoriser l'ouverture des équipements sportifs, commerciaux, scolaires(...) sur l'armature verte urbaine



> Séquence 3 : friche urbaine végétale

Particularité de l'agglomération et notamment de Brest : en raison du fort relief, il existe des espaces peu accessibles qui sont de réelles réserves de biodiversité. Il faut donc préserver cet atout en garantissant sa pérennité :

- Préserver le « caractère sauvage »
- Favoriser les ouvertures visuelles
- Améliorer les liaisons piétonnes



> Séquence 4 : dominante naturelle

Il s'agit ici avant tout d'assurer la connexion avec la trame verte et bleue afin d'améliorer la connectivité entre les espaces :

- favoriser la biodiversité et gérer la fréquentation de ces espaces
- Aménager les circulations piétonnes en les limitant au strict nécessaire, en conjuguant la sécurité, le confort et la faible empreise
- Privilégier des matériaux de revêtement perméables

• Anticipation de l'Armature Verte Urbaine



Dans les secteurs d'extension urbaine, où existe déjà la trame verte et bleue, les projets d'aménagement devront concourir à la constitution de l'armature verte urbaine :

- Classer des secteurs en zone naturelle ou en zone urbaine paysagère
- Classer des éléments d'intérêts naturels ou paysagers (talus, haies, arbres remarquables, boisements, zones humides...) en EIP
- Renforcer et reconstituer des continuités naturelles et paysagères
- Utiliser l'armature verte urbaine pour gérer l'assainissement pluvial intégré (noue, tranchée, bassin sec ou en eau...)
- Utiliser l'armature verte urbaine pour intégrer des espaces de loisirs et des cheminements doux

4

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SECTEURS

SOMMAIRE

CARTE DE LOCALISATION DES OAP DE SECTEURS94

LE CONTENU DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SECTEURS95

BOHARS99

BOHARS – Kerampir 100

BREST103

BREST – Brest / Plouzané – Entrée Ouest 104

BREST – Fontaine Margot 106

BREST – Kerangall..... 108

BREST – Kernabat-Kerarbleiz 110

BREST – Lambézellec Ouest (Cambergot/Spernot/Messioual) 112

BREST – Les Terrasses du Parc d'Eole 114

BREST – Les Capucins 116

BREST – Ilots Volney-D'Alembert..... 118

BREST – Iroise Valy Hir..... 120

BREST – Petit Kervern 122

BREST – Polder 124

BREST – Gouesnou / Brest – rue de l'échangeur/rue de Gouesnou 126

BREST – Rue de Kerelie 128

BREST – UBO Campus du Bouguen 130

BREST – Saint-Marc / Tunisie 132

GOUESNOU 135

GOUESNOU – Gouesnou/Guipavas 136

GOUESNOU – Carpont..... 138

GOUESNOU – Mescadiou 140

GOUESNOU – Le Crann 142

GOUESNOU – Gouesnou / Brest – rue de l'échangeur/rue de Gouesnou 144

GOUESNOU – Penhoat 146

GOUESNOU – Ilot Mairie 148

GOUESNOU – Ilot de la Source 150

GUILERS 153

GUILERS – Renouvellement urbain du centre-ville 154

GUILERS – Kerloquin 156

GUILERS – Kermabiven 158

GUILERS – Pen ar C'hoat - Kerebars 160

GUILERS – Guerven 162

GUIPAVAS 165

GUIPAVAS – Boulevard de Coataudon 166

GUIPAVAS – Forestig / Vizac..... 168

GUIPAVAS – Froustven-Botspern 170

GUIPAVAS – Kerouhant 172

GUIPAVAS – Keriegu 174

GUIPAVAS – Le Manoir 176

GUIPAVAS – Guipavas/Gouesnou 178

GUIPAVAS – Rue des Alouettes..... 180

GUIPAVAS – Saint Thudon I et II 182

PLOUGASTEL-DAOULAS.....	185
PLOUGASTEL-DAOULAS - Bodonn	186
PLOUGASTEL-DAOULAS – Cleguer-Salaun.....	188
PLOUGASTEL-DAOULAS – Port du Tinduff.....	190
PLOUGASTEL-DAOULAS – Talaouron Vraz.....	192
 PLOUZANÉ	 195
PLOUZANE – Plouzané / Brest – Entrée Ouest	196
PLOUZANE - Hôtel de ville.....	198
PLOUZANE – Kerborhel	200
PLOUZANE – Kerezoun-Kerstrat	202
PLOUZANE – Lanrivineg	204
PLOUZANE – Lannevel	206
PLOUZANE – Le Cloître	208
PLOUZANE – Mescleuziou	210
PLOUZANE – Place du commerce	212
PLOUZANE – Rue des Myosotis nord.....	214
PLOUZANE – Trenen.....	216
 LE RELECQ-KERHUON.....	 219
LE RELECQ KERHUON - Feunteun Aon.....	220
LE RELECQ KERHUON – Le Cosquer	222
LE RELECQ KERHUON – Le Mendy	224
LE RELECQ KERHUON – Rue du Rody.....	226
LE RELECQ-KERHUON – Sainte Barbe.....	228

TROIS GRANDS TYPES D'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SECTEURS

Le plan local d'urbanisme comporte trois grands types d'orientations d'aménagement et de programmation dites « de secteur », c'est-à-dire qui portent sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles concernent respectivement des secteurs d'extension urbaine, de renouvellement urbain, et des secteurs à rayonnement métropolitain.

Les secteurs d'extension urbaine :

- Le premier type porte sur les secteurs ou quartiers à aménager et concerne toutes les zones 1AU quelle que soit leur dominante habitat ou activités. Celles-ci pourront porter au-delà sur des espaces déjà urbanisés ou sur des espaces non urbanisés. Elles peuvent venir préciser les plans guides élaborés sur des territoires plus importants.
- Elles peuvent aussi porter sur de grands secteurs intégrant des espaces ouverts à l'urbanisation sur lesquels la réflexion englobe un périmètre plus large. C'est notamment le cas pour les projets réalisés sous forme de ZAC.
- Elles ne couvrent pas tous les secteurs en 2AU : ceux-ci feront l'objet d'une OAP dès lors qu'un projet aura été étudié.

Les secteurs du renouvellement urbain :

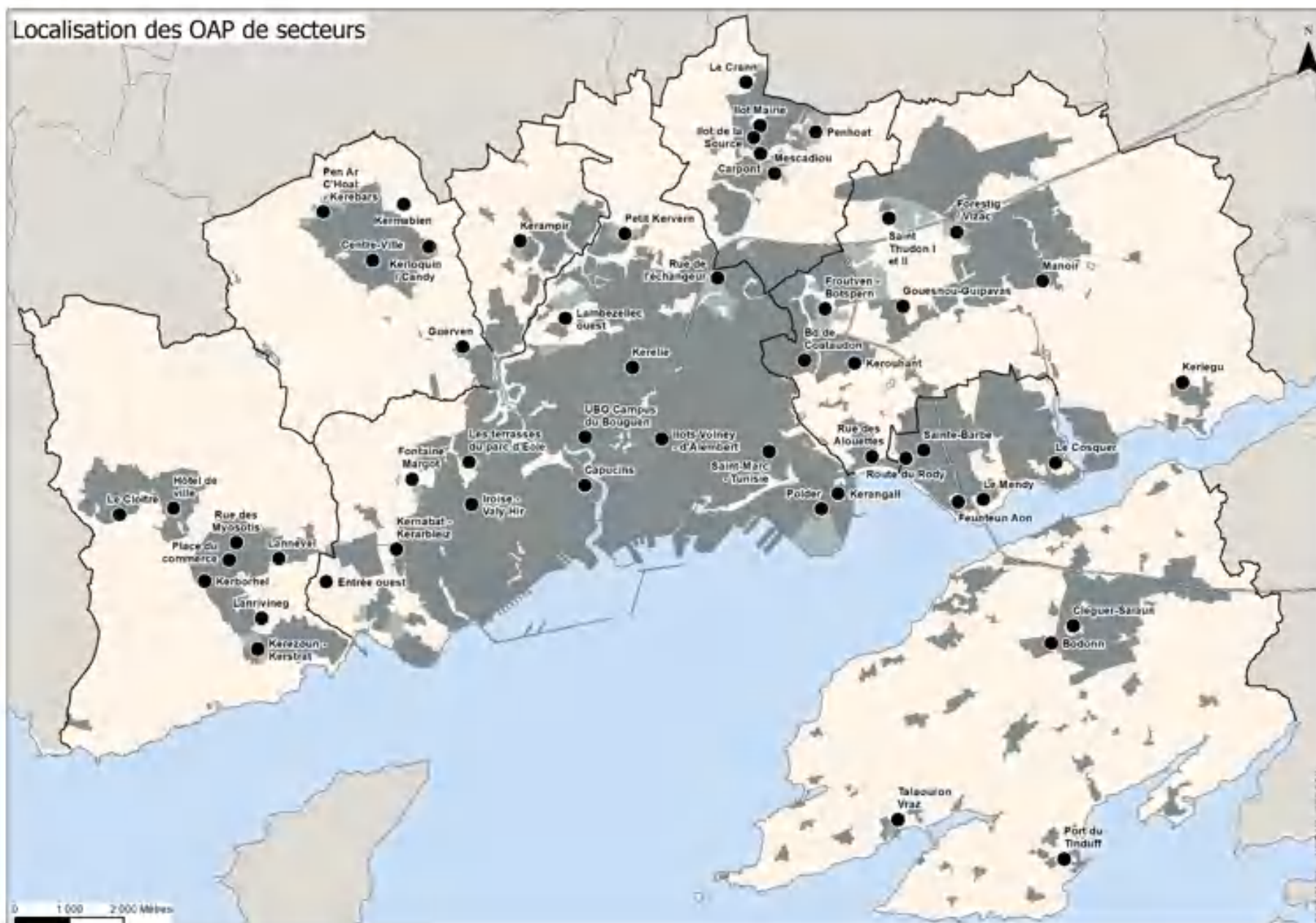
- Sur les espaces mutables ces orientations portent plus spécialement sur le renouvellement urbain.
- De la même manière, tous les espaces mutables ne sont pas couverts par une OAP mais pourront l'être dès qu'un projet aura été étudié.

Les secteurs métropolitains :

- Et pour la zone US, les orientations permettent de compléter si besoin le règlement en cohérence avec les grands objectifs des projets à venir.

Le degré de précision des orientations d'aménagement et de programmation de secteur dépend de l'avancement de la réflexion sur le devenir du quartier ou du secteur, et du niveau d'engagement souhaité par la collectivité. Pour chaque OAP il est spécifié une synthèse de l'existant et des grandes échéances, les objectifs d'aménagement, les principes d'aménagement particuliers, un schéma de principe et éventuellement la programmation en lien avec l'orientation d'aménagement et de programmation Habitat.

OAP de secteurs	Zones 1AU, grand secteurs ou ZAC		Renouvellement urbain	Zones US
BOHARS	Kerampir			
BREST	Fontaine Margot Kerangall Kernabat-Kerarbleiz Lambézellec Ouest	Les terrasses du Parc d'Eole Petit Kervern Polder	Rue de l'échangeur / rue de Gouesnou Ilots Volney-D'Alembert Iroise Valy Hir Rue de Kerelie Saint-Marc / Tunisie	Entrée Ouest Les Capucins UBO Campus du Bouguen
GOUESNOU	Gouesnou / Guipavas Carpont Mescadiou	Le Crann Penhoat Ilot de la Source	Ilot Mairie Rue de l'échangeur / rue de Gouesnou	
GUILERS	Kerloquin Kermabiven Pen Ar C'hoat/Kerebars Guervern		Centre-ville	
GUIPAVAS	Forestig/Vizac Keriegu Kerouhant Le Manoir	Guipavas / Gouesnou Rue des Alouettes Saint Thudon I et II Froutven / Botspern	Boulevard de Coataudon	
PLOUGASTEL DAOULAS	Bodonn Talaouren Vraz Cleguer-Salaun Port du Tinduff			
PLOUZANE	Kerborhel Kerezoun-Kerstrat Lannevel Mescleuziou	Rue des myosotis Le Cloître Trenen Lanrivineg	Hôtel de ville Place du commerce	Entrée Ouest
LE RELECQ KERHUON	Feuteun Aon Le Cosquer Le Mendy Rue du Rody Saint-Barbe			



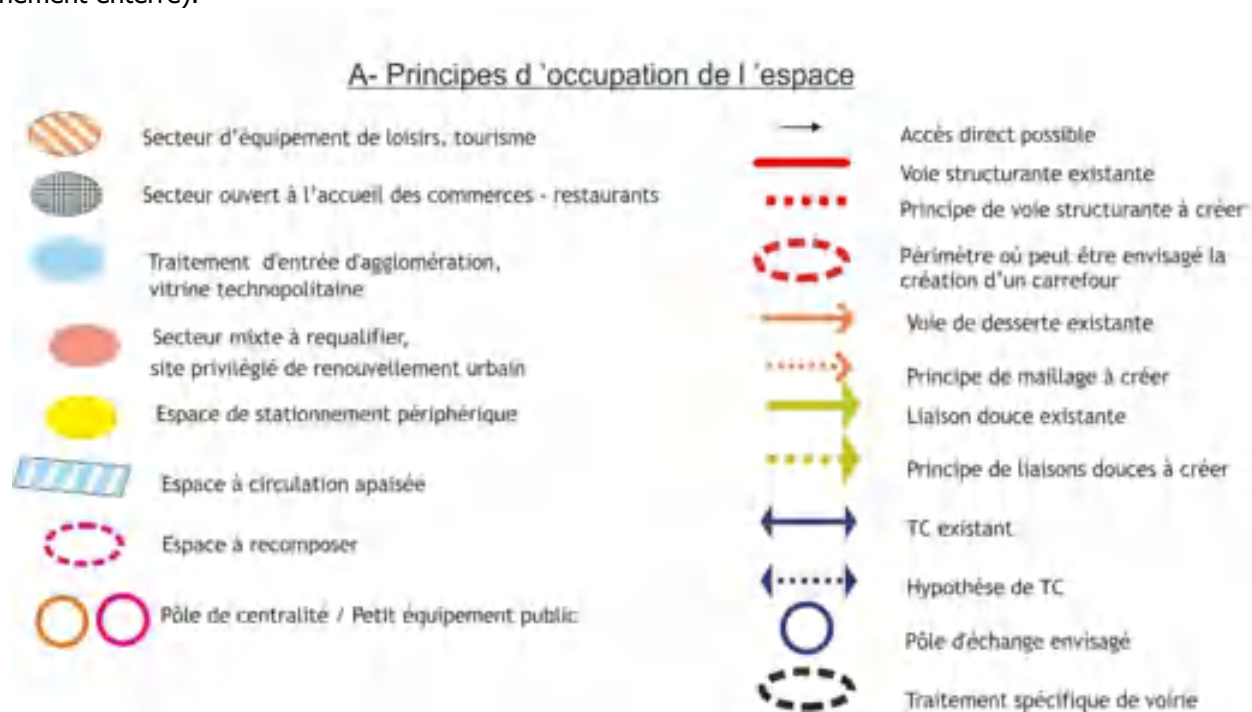
LE CONTENU DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SECTEURS

Les orientations d'aménagement et de programmation dites « de secteurs » sont structurées en quatre parties indiquant :

- les grands principes d'occupation de l'espace,
- la répartition de la production d'habitat ou de locaux d'activité,
- les principes de qualité urbaine et environnementale
- la programmation de l'aménagement.

1. Définition des grands principes d'occupation de l'espace (Vocation des espaces, principes de desserte et d'accroche)

Ces principes précisent comment les projets s'organisent et s'intègrent dans leur environnement : la qualité des dessertes tous modes avec des précisions éventuelles sur la qualité des aménagements. Ces principes doivent permettre de ménager les transitions fonctionnelles et morphologiques (formes urbaines) d'animer l'espace et certaines précisions par rapport au zonage peuvent être apportées sur la destination de ces espaces. Elles s'intéressent à la limitation des déplacements et au développement des relations de proximité ainsi qu'à la maîtrise des consommations énergétiques et spatiales (mutualisation du stationnement ou stationnement enterré).



2. Précisions sur les grands principes de répartition de la production

Il s'agit ici essentiellement de préciser les moyens d'optimiser le foncier afin de tenir nos engagements en matière de modération de consommation d'espace. Pour l'habitat, la densité minimale de 25 logements/hectare est complétée avec des indications sur l'intensité des constructions dans les espaces d'extension. Cette approche s'accompagne d'une réflexion sur la qualité et le traitement de la mitoyenneté traduite dans le règlement en particulier dans les espaces de renouvellement urbain mais aussi dans les quartiers. La part de logements locatif conventionnés et de logement à cout abordable est précisée en cohérence avec l'OAP habitat.

Pour les espaces économiques, il est fortement souhaitable de rechercher cette même optimisation du foncier. Toutefois, compte-tenu de l'hétérogénéité des types d'activités (production, stockage, logistique, etc.) la densité n'est pas indiquée dans les OAP ; elle pourra être développée dans le cadre plus précis des projets.

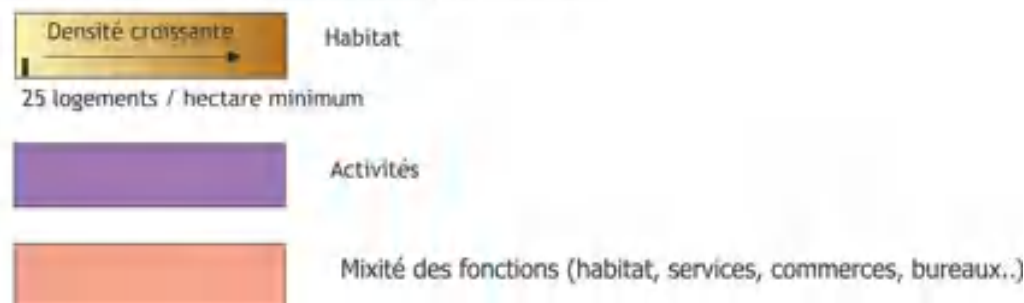
25 logts/Ha : ilot résidentiel pavillonnaire, formes urbaines : individuel dense et mitoyenneté

50 logts/ha : ilot résidentiel dense, forme urbaine intense : petit collectif et ind dense

100 logts/ha : ilot mixte de centralité : collectif

Pour les OAP en secteur urbain qui sont donc le plus souvent en zone centrale, les objectifs sont, au-delà de l'optimisation du foncier qui reste un objectif essentiel, ceux de la mixité des fonctions et des usages.

B- Principes de répartition de la production

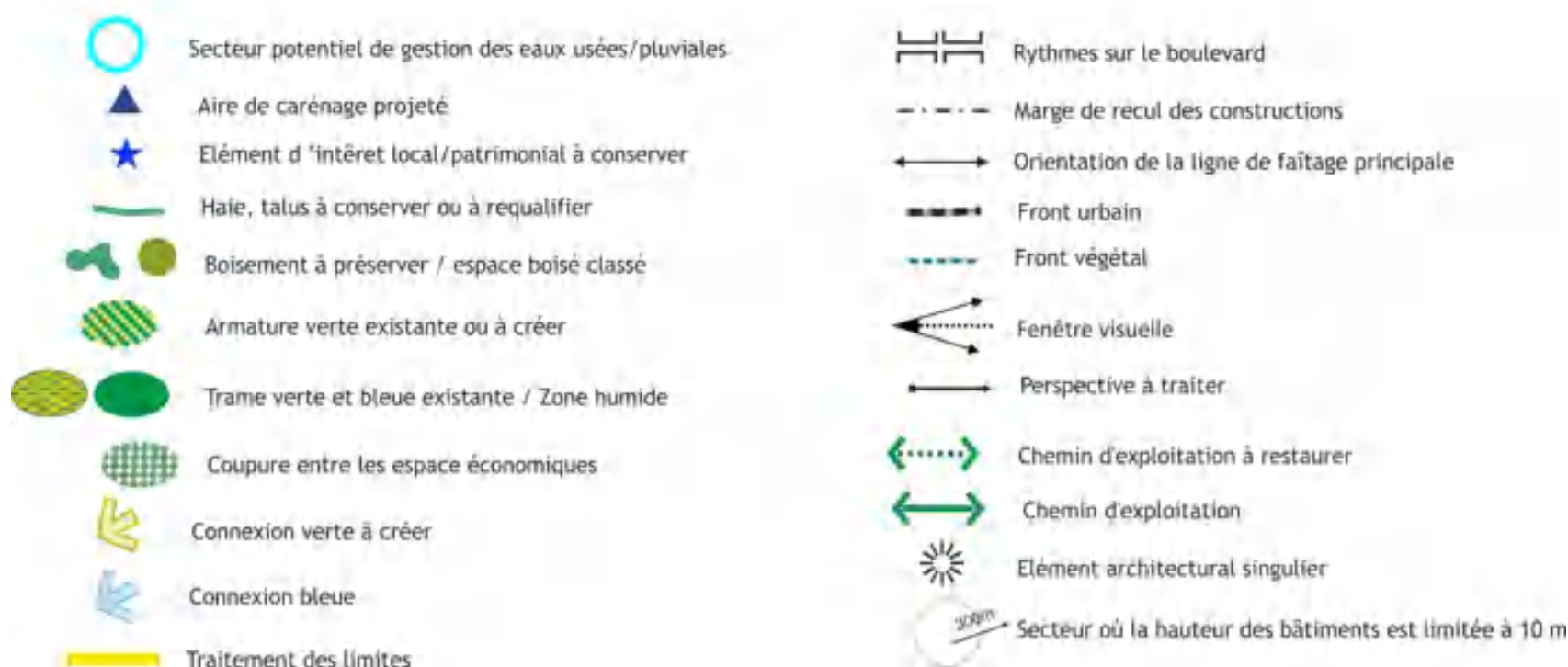


3. Définition des grands principes assurant la qualité urbaine et environnementale des projets (espaces paysagers ou naturels à préserver, identification d'éléments naturels d'intérêt local à conserver...)

Dans ce chapitre, sont précisés des éléments qui concourent à traiter les impacts des projets sur l'environnement : traitement des zones de contact entre espaces construits et espaces de nature, traitement de l'eau, principes de connexion verte ou bleue à intégrer, traitement des nuisances, maintien des éléments de bocage... Le bocage dont l'inventaire est précisé dans le rapport de présentation est repris sous forme de grands principes dans les OAP et se traduit dans le règlement sous forme d'éléments d'intérêt paysager dans les zones 1AU.

La qualité des projets passe aussi par l'attention portée au bâti, à son implantation, au paysage urbain qui est créé : figurent donc si nécessaire des principes d'alignement ou de front urbain qui peuvent être retraduits dans le règlement graphique.

C- Principes de qualité urbaine et environnementale



4. Une programmation du développement urbain

Conformément à ce que prescrit le schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation indiquent les différentes tranches envisagées pour la réalisation des aménagements. Le plan local d'urbanisme étant élaboré au regard des enjeux d'évolution du territoire à 20 ans, il n'est pas toujours possible d'indiquer une échéance précise de réalisation. Dans ce cas, les orientations d'aménagement et de programmation de secteur indiquent soit des phases (1, 2, 3...) qui indiquent un ordre, une progression dans le déroulement du projet, soit la perspective d'une réalisation à court, moyen ou long terme. L'indication court-terme est utilisée pour les aménagements envisagés dans une période de l'ordre de 0 à 5 ans, moyen-terme pour une période de l'ordre de 5 à 10 ans, et long-terme au-delà.

Recommandation :

La collectivité dispose d'un système d'information géographique avec une modélisation en trois dimensions de son territoire ; les éléments modélisés sont au fur et à mesure de leur disponibilité mis en ligne sur le site <http://geo.pays-de-brest.fr/> Les projets pourront utiliser cet outil afin de modéliser les propositions, en particulier pour travailler sur tout ce qui peut contribuer à limiter les impacts sur l'environnement : les questions d'ensoleillement permettant de réduire la consommation d'énergie, les questions de hauteur...

BOHARS

BOHARS – Kerampir



Superficie : 15,7 ha
Secteur résidentiel. Objectif : environ 330 logements
Zone du PLU : 1AUH /2AUH
Phasage : court terme à moyen terme

Objectifs d'aménagement : création d'un nouveau quartier d'habitat

Conçus dans le cadre d'une démarche d'aménagement respectant le principe du moindre impact sur l'environnement, les projets d'aménagement s'inséreront dans le site bordé au nord, au sud et à l'ouest par des espaces naturels (cours d'eau, zones humides, boisements).

Le programme de l'opération, prévu selon plusieurs tranches d'aménagement, fixe un objectif d'environ 330 logements de typologie diversifiée (maisons, petits collectifs, logements groupés, intermédiaires...) à réaliser sur les 13 hectares urbanisables. Le reste des terrains est destiné principalement au maintien et à la préservation des espaces et espèces naturels ainsi qu'à la réalisation des équipements techniques, tels ceux concernant notamment la gestion des eaux pluviales.

Une attention particulière sera apportée au traitement des accès, au gabarit et à la volumétrie du bâti, à la qualité des matériaux d'aménagement et de construction ainsi qu'à l'implantation des bâtiments.

Deux accès majeurs sont à prévoir :

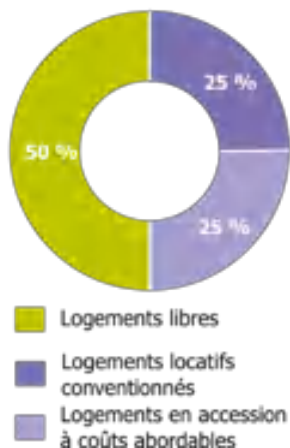
- Au nord depuis la route de Kéramézec via l'amorce de l'allée Park Braz qui devra être renforcée ou dédoublée pour accepter le nouveau trafic automobile,
- Au sud depuis la route départementale n°3 reliant Brest à Milizac via une voie de desserte, construite pour desservir la salle municipale Roz Valan, et pré-dimensionnée pour supporter le futur trafic à partir du rond-point de Créach' Bellec.

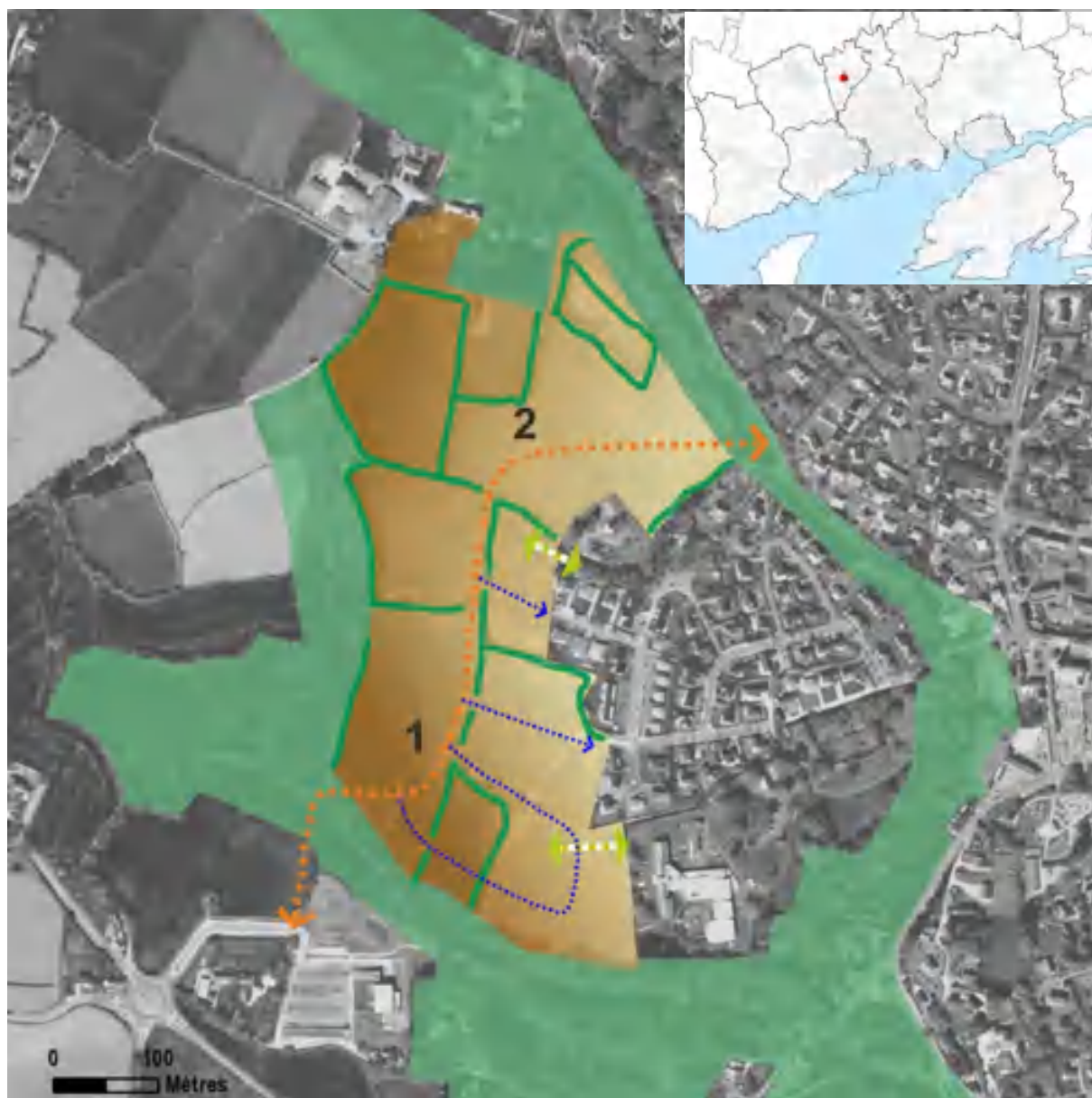
Des voies de desserte interne et secondaire seront réalisées et se prolongeront à l'est au niveau des deux attentes créées lors de la construction des lotissements précédents.

De même, des liaisons douces, maillées avec celles existantes et en attente dans la zone résidentielle située à l'est, permettront de rejoindre le bourg et ses services.

Les nombreuses haies et talus identifiés dans le cadre du diagnostic environnemental du site feront l'objet d'une attention particulière pour être pris en compte dans le projet

Habitat zones AU

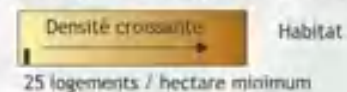




A- Principes d'occupation de l'espace

-> Principe de maillage à créer
-> Principe de voie de desserte à créer
-> Principe de liaisons douces à créer

B- Principes de répartition de la production



C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Trame verte et bleue existante
- Hale, talus à conserver ou à requalifier

D - Phasage

- 1. A court terme
- 2. A moyen terme

BREST

BREST – Brest / Plouzané – Entrée Ouest



Superficie : 130,63 ha à aménager ou à restructurer

Secteur de développement stratégique

Zones du PLU : toutes zones

Première phase : Kerlinou.

Objectifs d'aménagement : Conférer une nouvelle cohérence et une plus forte lisibilité aux vocations majeures de ce territoire

- Développer cet espace stratégique entre Brest et Plouzané en s'appuyant sur les différentes fonctions urbaines et paysagères en synergie avec le réseau de TCSP et son évolution : nouvelles stations, nouveau parking relais, accessibilité tous modes et organisation de l'accès au Technopole.
- Préserver la trame verte et bleue en proposant un traitement particulier des limites avec les espaces privés bâtis et conserver les vues lointaines au niveau de Kerarbelec et vers la Rade.
- Constituer sur l'avenue de la première DFL (D 789) un nouveau front urbain en repositionnant Kesteria nord vers le tertiaire et les activités grâce à un traitement architectural et paysager qualitatif contribuant à l'attractivité.
- Réserver l'ensemble du site de Kerzeniel aux besoins de développement du site Technopolitain ou à des équipements d'intérêt métropolitains et en offrant une nouvelle vitrine au Technopole depuis la route du Conquet et la route de sainte Anne.
- Mailler le réseau de voirie en permettant des alternatives à l'avenue de la première DFL en prolongeant la VC6 jusqu'à la D 789.
- Développer de nouveaux quartiers résidentiels articulés autour d'une desserte en boucle et se développant de part et d'autre d'aménagements paysagers assurant les connexions à la trame verte et bleue, dans un esprit similaire à ce qui est déjà projeté sur Kerlinou.
- Favoriser une plus forte occupation de l'espace en densifiant les espaces d'activités.

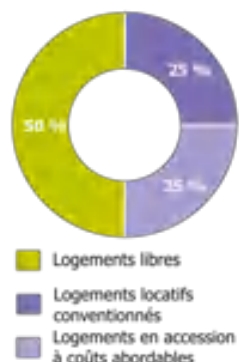
Phasage :

- La première phase d'aménagement démarre à Kerlinou. La densité de ce nouveau quartier, en lien avec la proximité d'un TCSP sera de l'ordre de 25 à 40 logements/ha et le potentiel de logements est estimé à plus de 1000 logements (Uc et 1AU).
- En seconde phase (2AU), plus de 600 logements avec des activités économiques et des équipements et services repartis sur les différents espaces : à Kesteria nord c'est un enjeu de requalification à travers une densification et une mixité des fonctions qui sera recherché. A Coatuelen (1.3ha), Kesteria sud (9,5 ha) et Kerzeniel sud : du logement. Et enfin, sur Kerzeniel nord et Kerarbelec : des équipements et activités métropolitains.

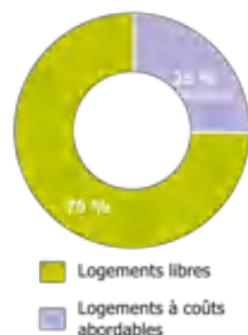
Recommandations :

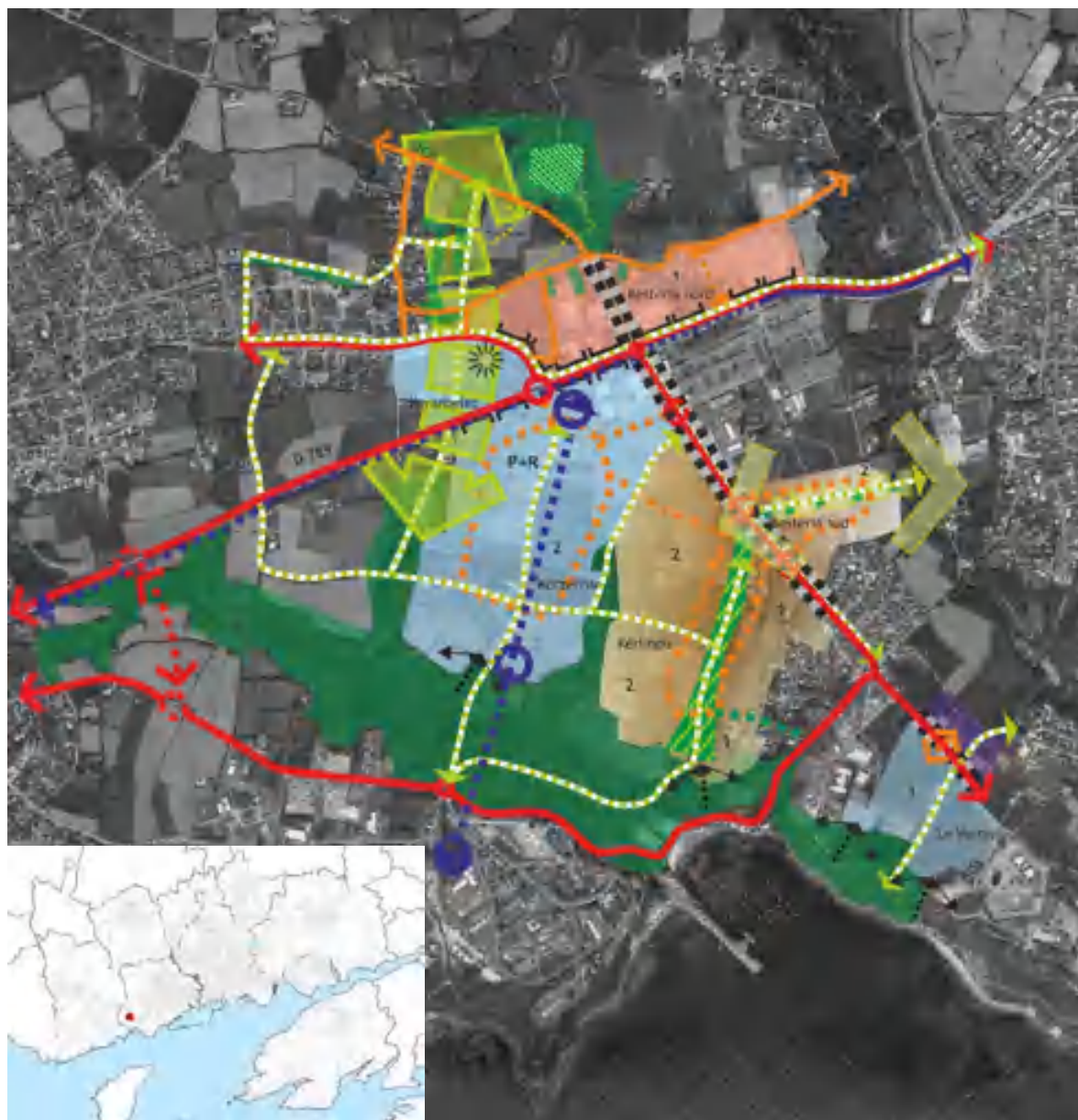
Une attention particulière sera portée au traitement des limites entre les projets et les espaces naturels de la trame verte et bleue et particulièrement au principe de connexion qui sera intégré dans les projets.
En cas de démolition/reconstruction les projets devront apporter une plus grande qualité urbaine et proposer un nouveau bâtiment plus qualitatif que l'ancien.

Habitat zones AU



Habitat zones U





A - Principes d'occupation de l'espace :

- Site privilégié de renouvellement urbain
- Espace métropolitain
- Voie structurante existante
- Principe de voie structurante à créer
- Périmètre où peut être envisagé la création d'un carrefour
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Principe de voie fonctionnelle
- Principe de liaisons douces à créer
- Hypothèse de TCSP
- TC existant
- Pôle d'échange envisagé - station
- Élément singulier

B - Principes de répartition de la production :

- Densité croissante : Habitat
25 logements / hectare minimum
- Activités

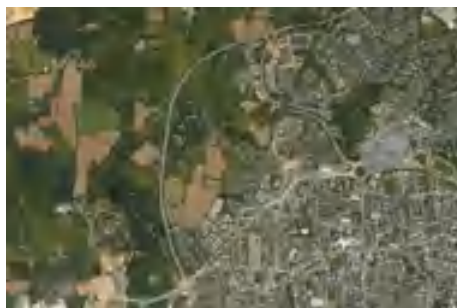
C - Principes de qualité urbaine et environnementale :

- Connexion à créer
- Boisement, haie boisée à conserver ou à requalifier
- Armature verte existante ou à créer
- Trame verte et bleue existante
- Fenêtre visuelle
- Front urbain
- Rythmes sur le boulevard

D - Phasage

1. A court terme
2. A moyen et long terme

BREST– Fontaine Margot



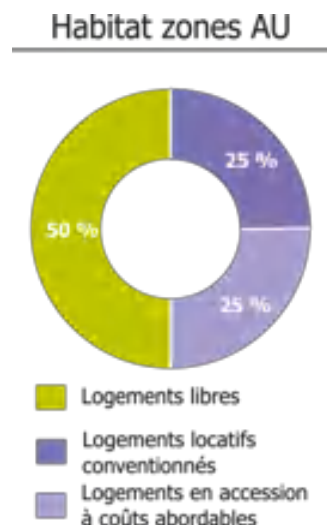
Superficie : 65 ha
Secteur résidentiel, objectif environ 1700 logements et développement d'activités.
Zones du PLU : secteur de projet de Fontaine Margot
Phasage : progressif sur au moins 10 ans.

Objectifs d'aménagement : Créer un nouveau quartier d'habitat innovant et attractif en matière d'environnement, de cadre de vie, et économe dans son fonctionnement ultérieur

La composition urbaine s'organisera autour de deux grands corridors verts créant de larges perspectives.

Un nouvel axe structurant de déplacement sera créé assurant la desserte de l'ensemble du site, en particulier depuis la station Keranroux du tramway et le quartier de la Cavale Blanche, se maillant avec l'ensemble des voies existantes.

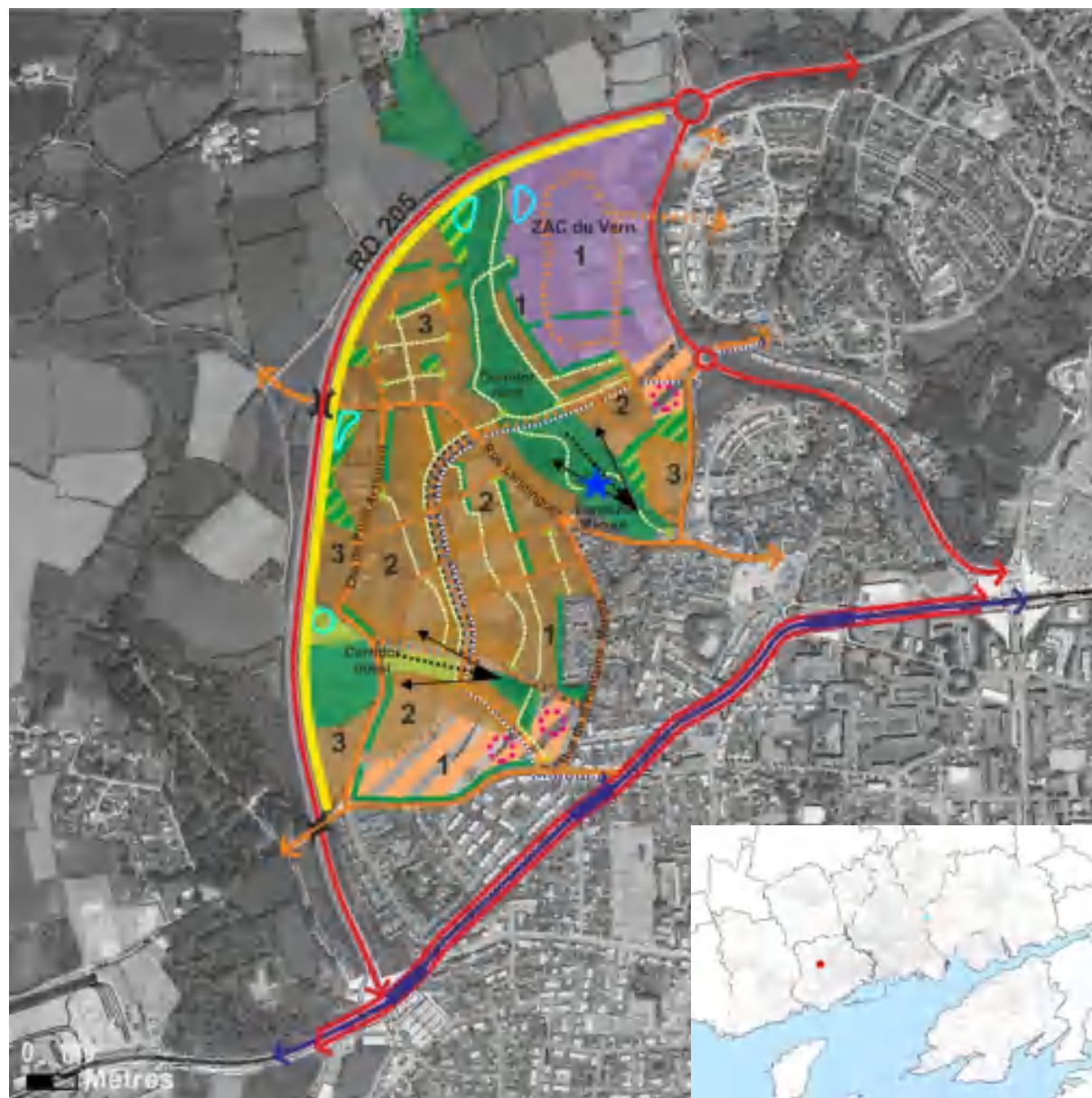
Parallèlement à l'intérêt porté à la trame végétale et au relief, le plan d'aménagement s'est construit autour des infrastructures, des espaces publics majeurs et du bâti projeté. Il vise à la réalisation d'un véritable « quartier de ville », en relation avec le tissu d'espaces publics (rues et places) existants. La diversité des fonctions présentes sur le site permettra d'assurer une continuité de la vie urbaine des quartiers.



- Affirmer et valoriser les cœurs de biodiversité et les haies bocagères existantes.
- Constituer des centralités en lien avec le tissu existant, les équipements structurants et les entités paysagères présentes.
- Hiérarchiser et tisser des liens dans le prolongement de la trame viaire existante.
- Composer un tissu urbain et les voiries qui vont avec, selon le relief.

Phasage :

Cette opération d'aménagement se déroulera au minimum sur une durée de 10 ans, en commençant depuis l'est du site.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- Principe de voie structurante à créer
- Voie de desserte existante
- Principe de voie de maillage à créer
- Principe de liaisons douces existantes ou à créer
- Principe de desserte TC à créer
- Equipement public existant ou à créer
- Secteur d'accueil pour équipements

B- Principes de répartition de la production

- Densité croissante
25 logements / hectare minimum
- Activités

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Principe de traitement des limites
- Trame verte et bleue existante
- Haie, boisement à préserver ou à requalifier
- Principe d'armature verte à créer
- Secteur potentiel de gestion des eaux pluviales
- Principe de front urbain
- Fenêtre visuelle

D - Phasage

1. A court terme
2. A moyen terme
3. A long terme

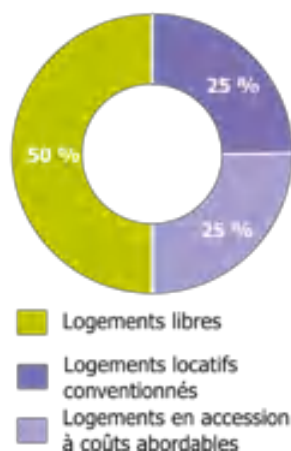
BREST– Kerangall



Superficie : 1,48 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUh
Phasage : urbanisation progressive en lien avec l'environnement du site

Objectif d'aménagement : « Poursuivre l'aménagement de cet espace stratégique qui s'insère dans l'environnement résidentiel, paysager et touristique du Moulin Blanc ».

Habitat zones AU



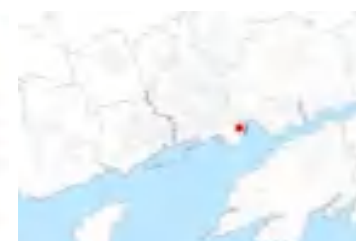
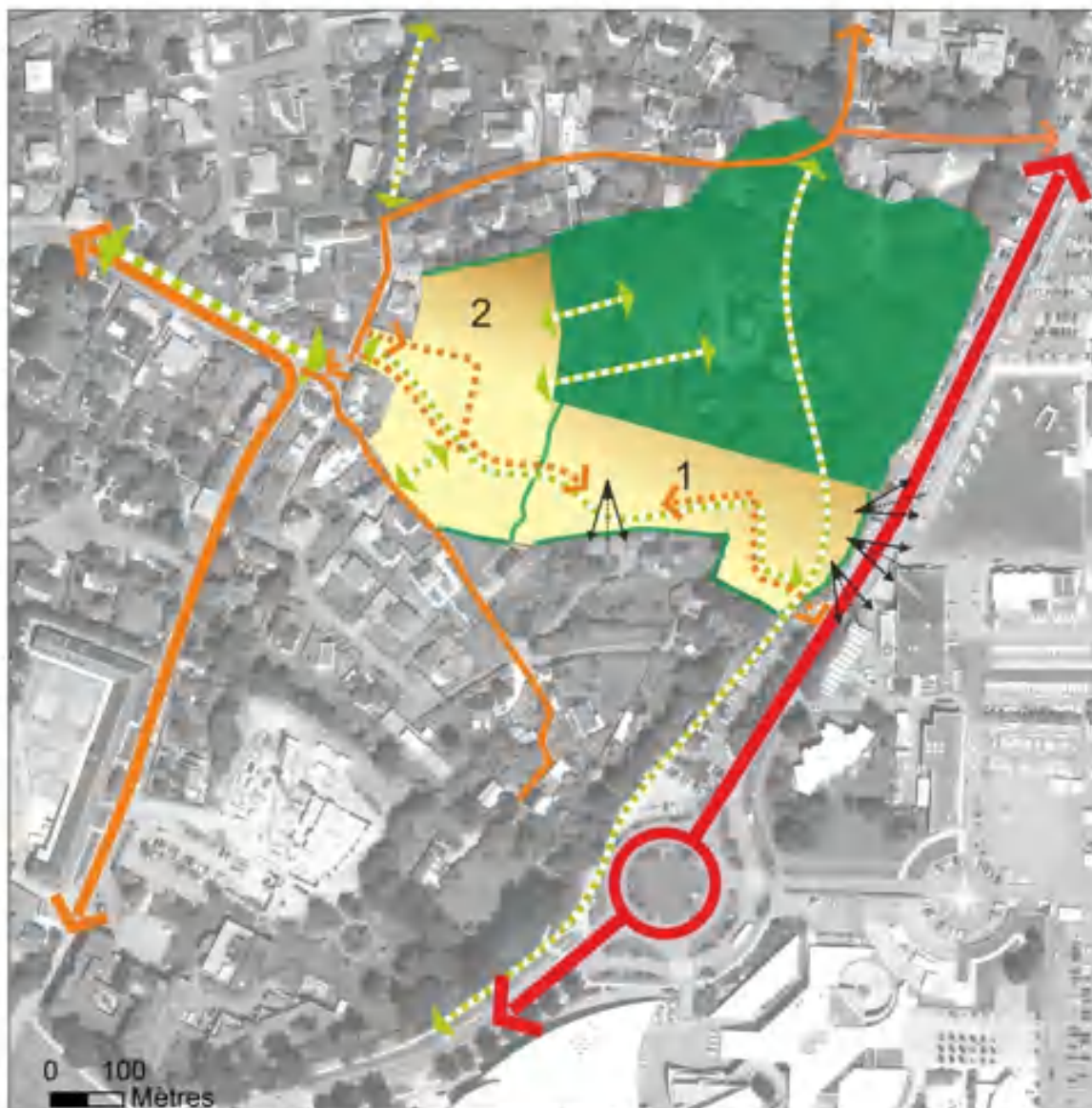
- Le développement prendra en compte les grands compartiments délimités par les boisements importants, la topographie et la situation :
 - A l'est, des programmes en lien avec la vocation métropolitaine du site desservis depuis la rue Eugène Bérest par une voie en impasse.
 - A l'ouest, le site pourra accueillir un programme diversifié d'habitat collectif ou d'intermédiaire dense avec une desserte automobile depuis la rue de Kerrarun.
 - Tout accès autre que piéton depuis la rue de Kerangall sera interdit.
- Une continuité des cheminements piétons et cyclistes pourra être assurée d'un bout à l'autre. D'autres cheminements pourront être aménagés vers le parc de Kerbriant,
- Les volumétries devront s'apparenter à l'architecture environnante et s'intégrer dans le paysage (importance du travail sur les gabarits).

Phasage :

L'aménagement pourra se faire en plusieurs phases, la première démarrant à l'est du site.

Recommandation :

Une attention particulière sera portée au traitement des limites entre les projets et l'existant, en veillant particulièrement à la qualité globale du quartier



A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- ... Principe de maillage à créer
- ... Principe de liaisons douces à créer

B- Principes de répartition de la production

- Densité croissante → Habitat
25 logements / hectare minimum

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Boisement à préserver
- Hale, talus à conserver ou à requalifier
- Fenêtre visuelle

D - Phasage

1. À court terme
2. À moyen terme

BREST– Kernabat-Kerarbleiz



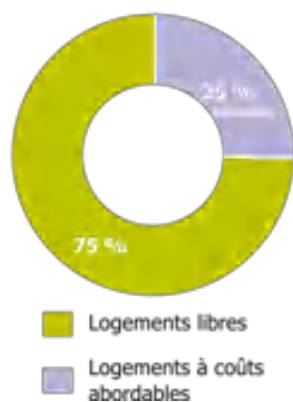
Superficie : 1,1 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUC
Phasage : urbanisation prioritaire

Objectif d'aménagement : Finaliser l'urbanisation à travers une opération résidentielle dense

Réalisation d'un programme résidentiel en continuité de l'urbanisation existante.

L'opération sera desservie par une voie en bouclage depuis cette rue la rue A. Nakash. L'orientation principale des lots sera orientée sud/sud-ouest afin de maximiser les apports solaires. Les talus périphériques seront préservés ou renforcés.

Habitat zones U

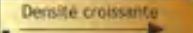




A - Principes d'occupation de l'espace :

-  Voie de desserte existante
-  Principe de maillage à créer
-  TC existant

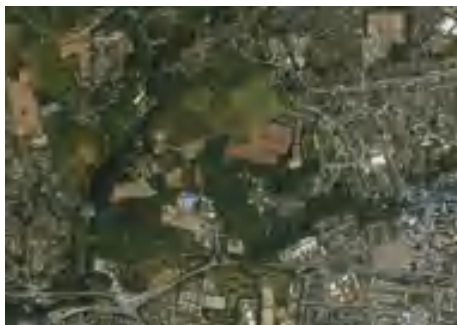
B - Principes de répartition de la production :

-  Densité croissante Habitat
25 logements / hectare minimum

C - Principes de qualité urbaine et environnementale :

-  Trame verte et bleue existante
-  Hale, talus à conserver ou à requalifier

BREST– Lambézellec Ouest (Cambergot/Spernot/Messioual)



Superficie : 50,70 ha
Secteur mixte : activités, habitat, équipements
Zone du PLU : toutes zones
Phasage : A moyen et long terme

Objectifs d'aménagement : Poursuivre l'aménagement de l'ouest de Lambézellec en s'intégrant dans un environnement complexe : projet de voirie, développement du site d'activités, prolongement de la vallée du Spernot et du vallon de Penfeld

- Aménager la cohabitation de différents programmes avec différentes densités et typologies d'habitat (4 ha), d'activités artisanales (12 ha), d'extension des installations sportives existantes (4 ha) une réserve foncière destinée à l'UVED au nord de son emprise actuelle (1 ha), et des transitions avec l'habitat résidentiel présent et le maintien partiel d'une activité agricole (8 ha à l'ouest).
- Desservir le site par un réseau viaire hiérarchisé et connecté à son environnement et un maillage de liaisons douces favorisant les déplacements des piétons.

Sur la zone de Cambergot : « Réalisation d'un lotissement d'activités sur une thématique tournée vers les professionnels du bâtiment et des travaux publics, en lien avec l'évolution à venir autour du Spernot (lotissements à vocation artisanale). »

- La position du site nécessite un projet assurant l'insertion des volumes bâtis de l'architecture avec le paysage. Les éléments naturels du site tels les talus plantés, peuvent servir à réaliser la greffe entre les habitations existantes et le projet (traitement de type corridor).
- La desserte s'effectuera par une voie nord longeant le site de la déchèterie débouchant sur le giratoire du Spernot.
- En l'état actuel de l'occupation de la partie est de la zone par des habitations, les accès existants seront maintenus. Toutefois, en cas de mutation, la destination future devra être compatible avec la thématique artisanale de la zone et la desserte des terrains devra s'effectuer par la voie située au nord, le front végétal urbain existant le long du boulevard de l'Europe devant être maintenu ou restauré.
- La réalisation d'une voie verte piéton / vélo ainsi que le recalibrage des voies est prévue au droit du boulevard de l'Europe. A ce titre, un recul minimum de 15 mètres par rapport au boulevard de l'Europe est imposé sur les terrains de la future zone d'activités.

Sur la zone de Messioual (nord du Spernot) : « Réalisation d'un secteur d'habitat »

- L'accès au site se fera depuis les rues de Kervao et de Kerléguer. Cette dernière sera requalifiée et son tracé modifié pour permettre un bassin de gestion des eaux pluviales.
- L'accès du futur secteur d'habitat au niveau du rond-point sera mis en valeur par la modification du tracé de la rue de Kerléguer et par la création d'une interface verte qui reconstitue une frange paysagère.
- La qualité et l'ambiance naturelle de la vallée du ruisseau de Messioual situé au Nord du secteur sera préservée.
- Les itinéraires piétons seront développés en lien avec le ruisseau de Messioual, la vallée de la Penfeld et le quartier de Lambézellec.

Sur la petite zone 1AUh au sud-ouest :

Les bâtiments seront implantés à l'ouest de la zone. Le périmètre de celle-ci sera entièrement paysagé, soit grâce aux talus et haies bocagères existantes soit avec des aménagements spécifiques.

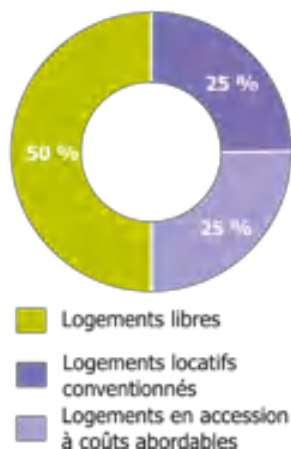
Recommandations particulières :

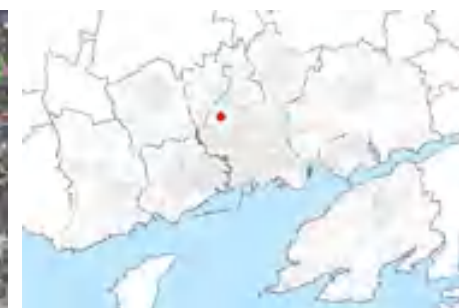
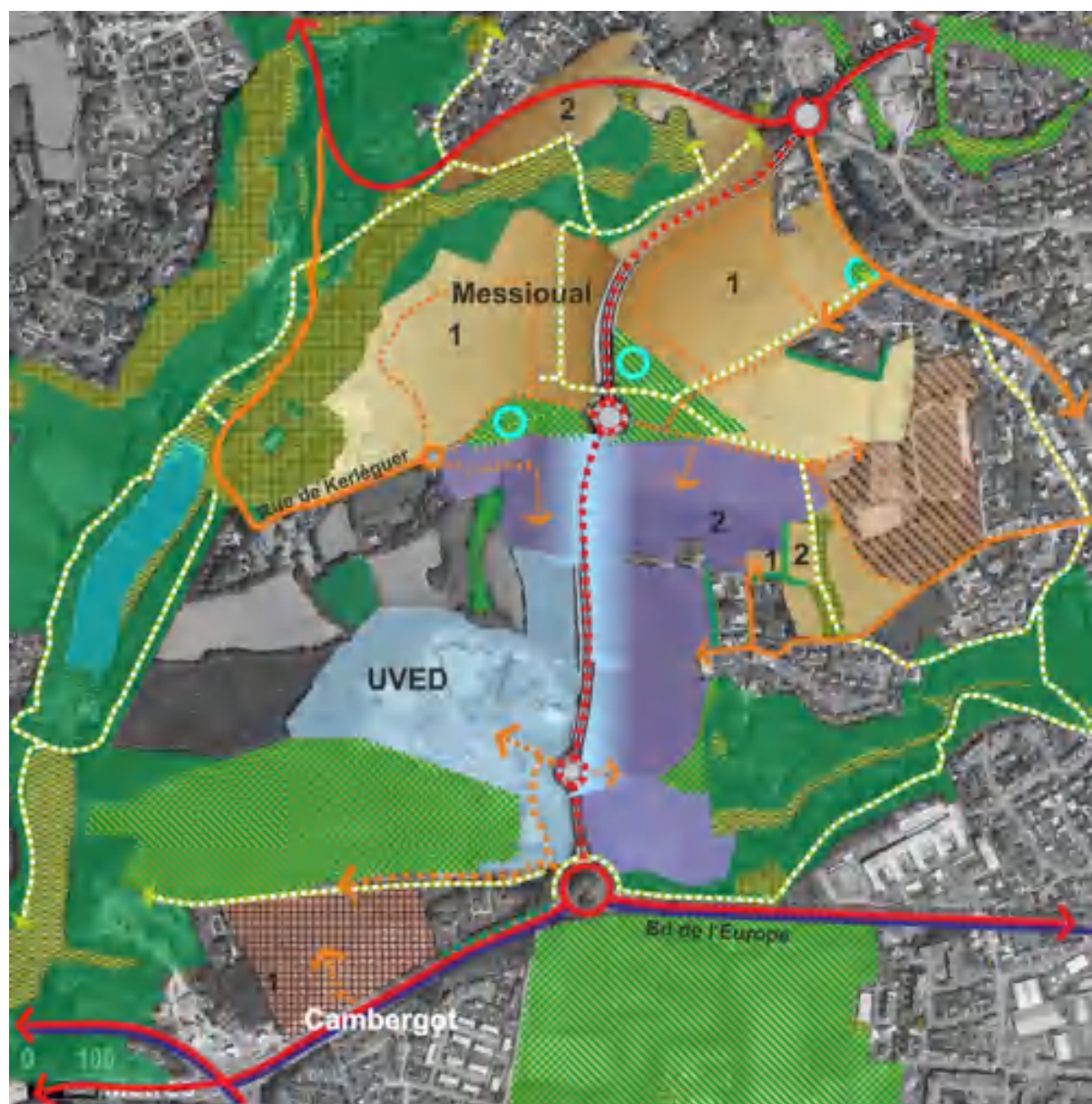
Une attention particulière devra être apportée notamment au traitement des accès, à l'implantation des constructions, à la volumétrie, à la qualité et à la teinte des matériaux. Des mesures en matières acoustiques des bâtiments seront exigées en lien avec la proximité des voies structurantes et du complexe industriel du Spernot.

Une attention particulière sera portée au traitement des limites entre les projets et les espaces naturels de la trame verte et bleue.

En cas de démolition/reconstruction les projets devront apporter une plus grande qualité urbaine et proposer un nouveau bâtiment plus qualitatif que l'ancien.

Habitat zones AU





A - Principes d'occupation de l'espace :

- Secteur métropolitain et vitrine métropolitaine
- Secteur ouvert à l'accès des commerces
- Secteur d'équipement de loisirs (plateau sportif)
- Voie structurante existante
- Principe de voie structurante à créer (TC inclus)
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Principe de liaisons douces existantes ou à créer

B - Principes de répartition de la production :

- Habitat
- Activités
- Secteur mixte (habitat, commerce, bureaux, équipements ...)

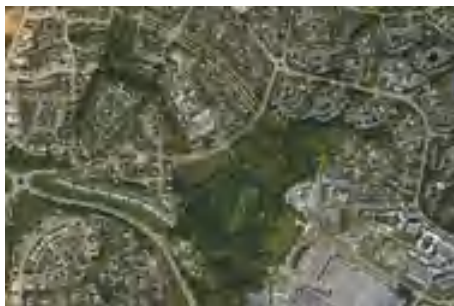
C - Principes de qualité urbaine et environnementale :

- Trame verte et bleue existante
- Armature verte ou espace vert existant ou à créer
- Maille ou bâtiment à conserver ou à réqualifier
- Secteur potentiel de gestion des eaux pluviales
- Front végétal

D - Phasage :

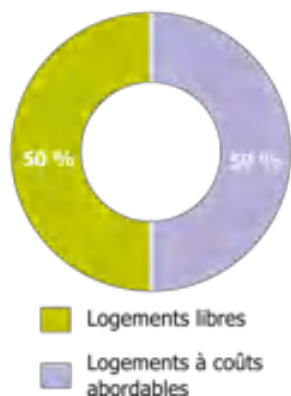
- 1. A court terme
- 2. A moyen terme

BREST– Les Terrasses du Parc d'Eole



Superficie : 4,5 ha
Secteur résidentiel. Objectif : environ 125 logements
Zone du PLU : 1AUh
Phasage : urbanisation prioritaire

Habitat zones AU

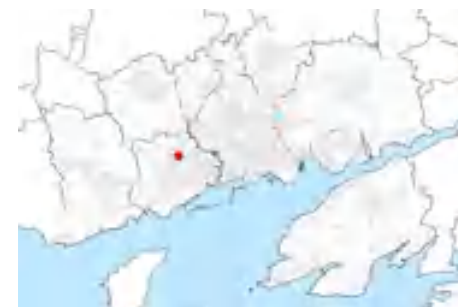


Objectifs d'aménagement : Réaliser un nouvel espace d'habitat proposant des formes urbaines innovantes adaptées à la topographie du site

- Prendre en compte l'impact de la pente pour le traitement architectural des logements et leur distribution : voiries parallèles à la pente et venelles piétonnes perpendiculaires. Favoriser des vues pour tous les logements
- Insérer la voie nouvelle dans l'aménagement : les caractéristiques de cette nouvelle voie permettront la circulation des bus, de vélos, avec une chaussée de 6m.



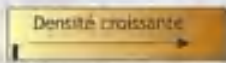
- Privilégier les logements intermédiaires à l'entrée du site avec néanmoins une priorité à l'individuel dense.
- Apporter une attention particulière au traitement de tous les espaces libres : placettes urbaines, maillage piéton...



A- Principes d'occupation de l'espace

-  Voie de desserte existante
-  Principe de maillage à créer
-  Principe de liaisons douces existant ou à créer
-  Espace de stationnement mutualisé

B- Principes de répartition de la production

-  Densité croissante Habitat
25 logements / hectare minimum

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Armature verte existante ou à créer
-  Trame verte et bleue existante

D - Phasage

1. A court terme

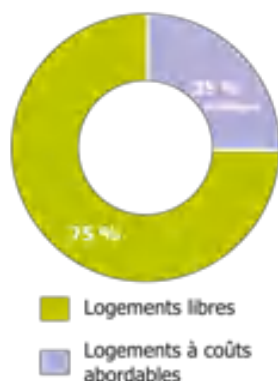
BREST– Les Capucins



Superficie : 15 ha
Quartier mixte
Zone du PLU : Secteur de projet Capucins et US les ateliers
Phasage : Urbanisation prioritaire

Objectifs d'aménagement : Réaliser un nouveau quartier de centre-ville à vocation métropolitaine, articulé autour de trois fonctions majeures : économie, culture et habitat. Ce quartier exemplaire et innovant en termes de qualité urbaine, de mixité et de densité devra s'inscrire dans une logique de développement durable

Habitat zones U

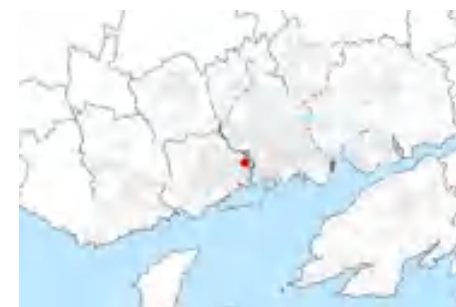
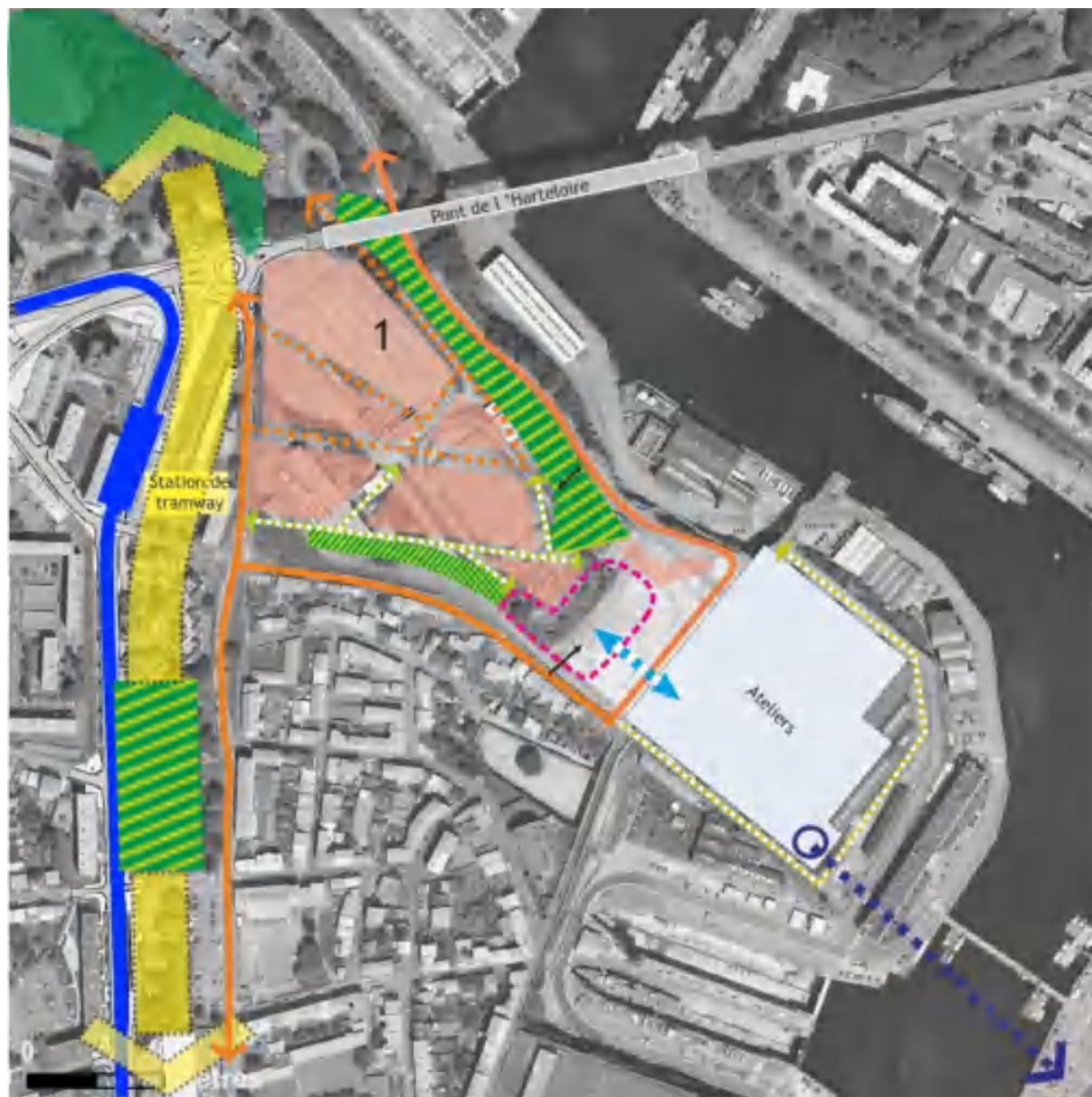


Ce site, lieu symbolique de l'industrie navale brestoise, en belvédère sur la ville est un facteur de revitalisation et d'attractivité pour l'ensemble des quartiers environnants. L'aménagement du Plateau des Capucins à Brest, s'inscrit dans le grand projet urbain Rive Droite en articulation avec le tramway et le projet de rénovation urbaine de Recouvrance.

Ce quartier de centre-ville comportera des bureaux, des commerces, divers locaux d'activités, un important ensemble de logements, de l'hébergement hôtelier ainsi que des constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

- La desserte du site sera assurée depuis les rues Maissin, du Carpon et la voie des Capucins.
- Une promenade piétonne sera aménagée en rive sud du projet dominant la rue du Carpon et se poursuivra le long des anciens ateliers.
- La partie nord-ouest du projet sera traitée sous la forme d'îlots ouverts présentant dans leur ensemble des parkings en sous-sol et, en surface, une part importante de jardins, voire des toitures, des terrasses ou des façades végétalisées.
- Située en position médiane, une grande place publique fera face aux anciens ateliers et en facilitera l'accès par des passerelles. Un parking sera aménagé sous cette place.

Ce nouvel aménagement devra être de haute qualité de vie, d'usage et s'inscrire dans la durée.



A- Principes d'occupation de l'espace

-  Secteur mixte (habitat, commerce, bureaux, équipement ...)
-  Voie de desserte existante
-  Principe de maillage à créer
-  Principe d'accès à créer
-  Principe de liaisons douces à créer ou à conforter
-  TC existant
-  Principe de TC en projet
-  Espace public à créer

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Principe de boucle du cœur de Penfeld
-  Armature verte existante ou à créer
-  Passerelle piétonne vers les ateliers

D - Phasage

1. A court terme

BREST – Ilots Volney-D'Alembert

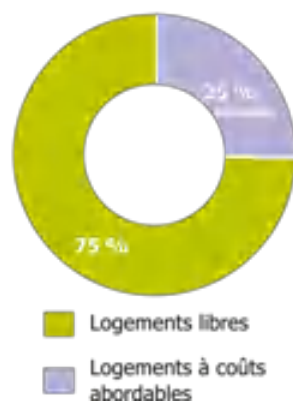


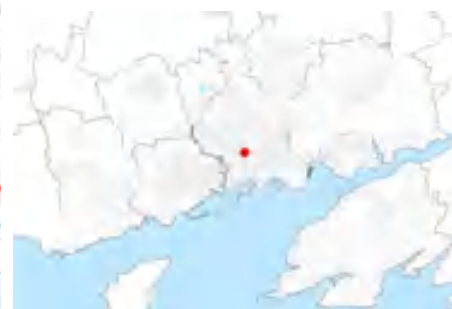
Superficie : de 0,83 à 1,09 ha environ
Secteur de renouvellement urbain
Zone du PLU : UC
Phasage : évolution programmée

Objectifs d'aménagement : Assurer l'évolution d'un site prioritaire de renouvellement urbain du centre-ville de Brest

- Proposer un programme mixte en deux ou plusieurs phases à dominante de logements, permettant notamment l'installation de services et de commerces.
- Réaliser un ensemble de constructions en front bâti et souligner l'angle des rues Mathieu Donnart et Paul Masson.
- Envisager la possibilité de réunir en un même îlot les deux ensembles bâtis de part et d'autre de la rue D'Alembert aménagée alors en espace de circulation apaisée.
- Prévoir éventuellement des interruptions dans le front bâti en correspondance avec l'environnement urbain, donnant lieu à la création de liaisons douces vers le cœur d'îlot.
- Il sera tenu compte de la topographie dans la localisation des accès aux parcs de stationnement privatifs enterrés.

Habitat zones U





A- Principes d'occupation de l'espace

-  Secteur mixte à requalifier,
-  Voie structurante existante
-  Voie de desserte existante
-  Principe d'accès à créer
-  Principe de liaisons douces à créer
-  TC existant
-  Espace à circulation apaisée

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Front urbain

D - Phasage

1. A court terme
2. A moyen terme

BREST – Iroise Valy Hir



Superficie : Renouvellement urbain

Secteur central :

Zone du PLU : UC

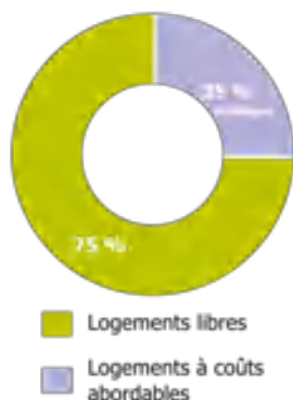
Phasage : Evolution programmée

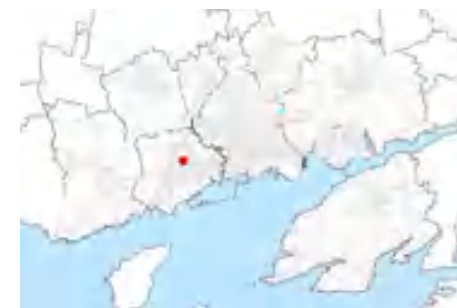
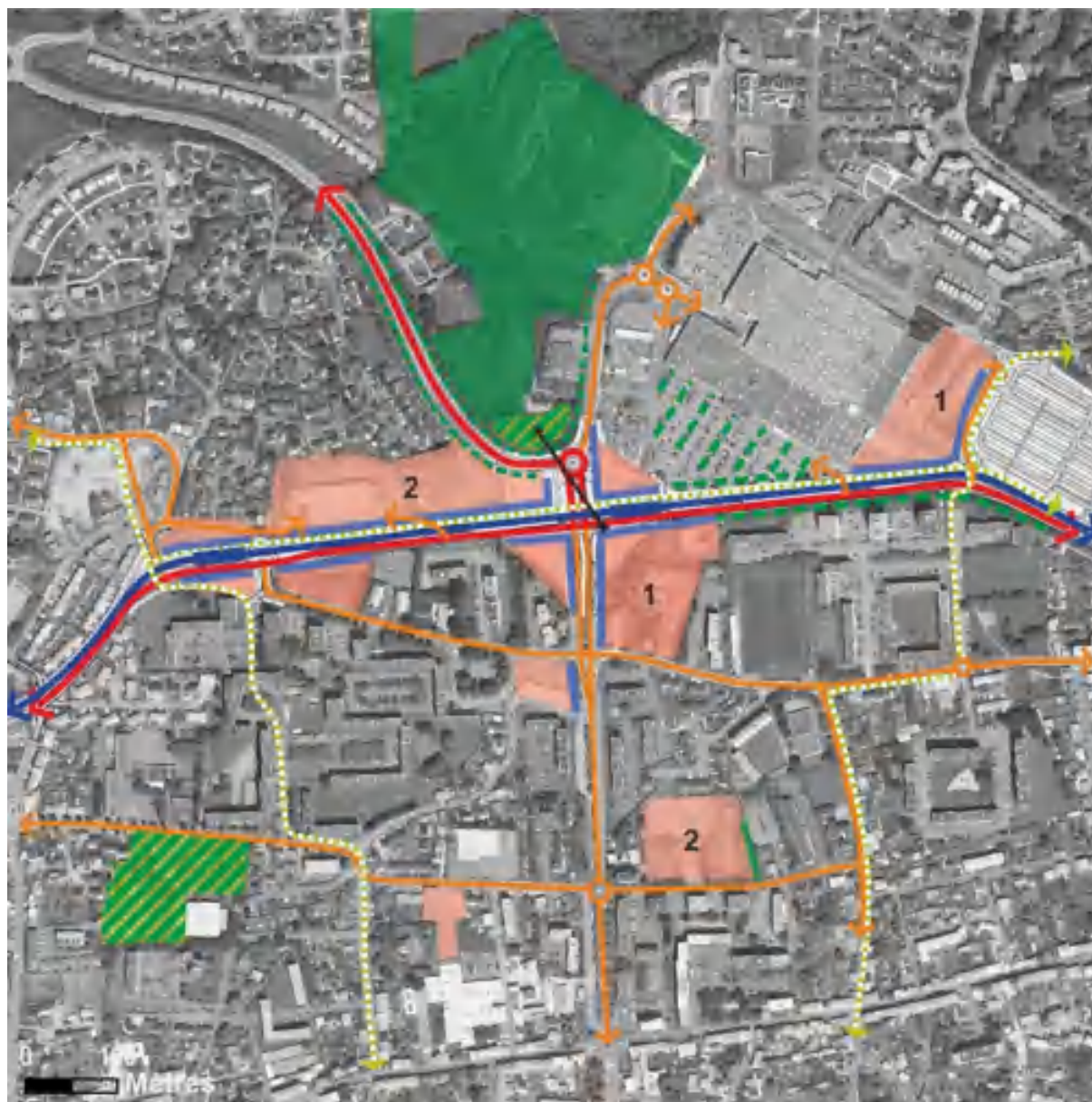
Objectifs d'aménagement : Révéler le potentiel d'un site stratégique et structurant

Trois enjeux majeurs :

1. Confirmer un pôle structurant (métropolitain) autour du centre commercial, de Brest Aréna et du parc d'Eole :
 - Poursuivre le développement commercial notamment en lien avec Brest Aréna : restauration, équipements complémentaires...
 - Mutualiser le stationnement.
 - Constituer une vitrine urbaine sur le boulevard de Plymouth en mixant avec du tertiaire.
2. Accompagner les mutations des quartiers d'habitat et affirmer les accroches nord/sud :
 - Poursuivre la diversité et l'intensité urbaine en combinant les formes urbaines : petits collectifs, habitat individuel dense et avec des programmes mixtes : habitat, tertiaire, services...
 - Retraiter les espaces publics sur le principe des agrafes urbaines : micro espaces publics et cheminements.
 - Intégrer la maîtrise de l'énergie : réseau de chaleur notamment.
3. S'organiser autour de l'axe nord/sud avec un point focal sur l'ex-rond-point de Coat Tan :
 - Aménager ce carrefour en porte d'entrée dominant le site sur les délaissés du tram avec des programmes mixtes : habitat, tertiaire, logement en s'intégrant dans un tissu plutôt haut au centre et dégressif sur les franges.
 - Elargir les délaissés avec les espaces qui les jouxtent.
 - Redonner de la force et de la modernité à l'avenue E.Rousse et à la rue de Tallin en tirant parti des emprises pour faire évoluer les usages en associant plus fortement le végétal existant, les formes urbaines, les lieux de projets.

Habitat zones U





A- Principes d'occupation de l'espace

-  Secteur mixte à requalifier
-  Voie structurante existante
-  Voie de desserte existante
-  Principe de liaisons douces existantes à conforter
-  TC existant

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Armature verte existante ou à créer
-  Trame verte et bleue existante
-  Haie, talus à conserver ou à requalifier
-  Front urbain végétal
-  Front urbain à requalifier ou à traiter
-  Perspective à traiter

D - Phasage

1. A court terme
2. A moyen ou long terme

BREST – Petit Kervern



Superficie : 6 ha
Secteur résidentiel. Objectif environ 180 logements.
Zone du PLU : 1AUh
Phasage : prioritaire

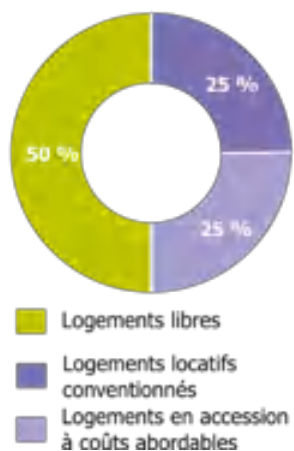
Objectifs d'aménagement : Poursuivre le développement résidentiel au nord de la rue de Marregues en s'intégrant avec l'existant

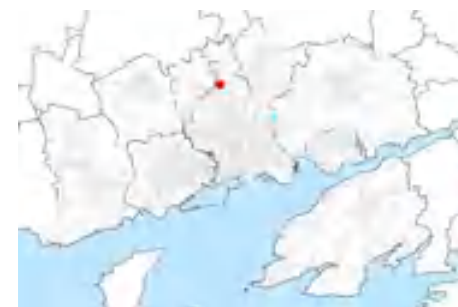
L'aménagement de cette zone nécessitera une étude spécifique afin tirer parti de la présence de la zone non aedificandi sous la ligne haute tension pour une association judicieuse des maisons et des espaces libres.

Des bouclages de la voirie seront prévus à partir de la rue de Marréguès et des antennes qui s'y rattachent en excluant tout débouché supplémentaire sur la rue de Tromeur ou la route de Roch Glas, les accès directs sont autorisés et même conseillés sur la rue de Marréguès.

En cas de démolition/reconstruction les projets devront apporter une plus grande qualité urbaine et proposer un nouveau bâtiment plus qualitatif que l'ancien.

Habitat zones AU

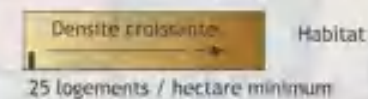




A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- - - - Principe de voie structurante à créer
- Voie de desserte existante
- - - - Principe de maillage à créer
- - - - Principe de liaisons douces à créer
- - - - Principe de création d'un carrefour

B- Principes de répartition de la production



C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Haie et talus à conserver ou à requalifier

D - Phasage

1. A court terme

BREST – Polder



Superficie : 40 ha + environ 15 ha pour l'extension
Secteur économique portuaire
Zone du PLU : 1AUe et 2AUe
Phasage : démarrage rapide et déroulement jusqu'aux environs de 2017.

Objectif d'aménagement : Développer et étendre le polder pour lui permettre d'accueillir des projets industriels stratégiques

L'aménagement du secteur envisagé préserve les possibilités d'une évolution future et permet une souplesse d'organisation interne. Les données ainsi modulables pourront évoluer dans le temps en fonction des besoins. Cette orientation permet d'envisager, dans le futur, la réalisation d'ouvrages maritimes et une extension de la zone poldérisée.

La desserte routière de la zone se fera prioritairement par le rond-point des Macareux et secondairement depuis la rue Chevilotte dans le respect du PPRT.

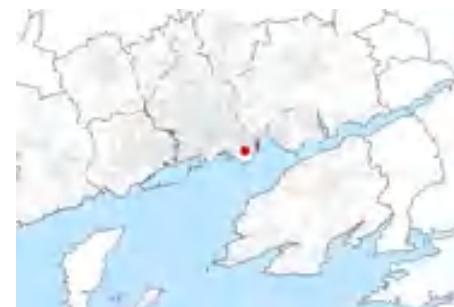
Les deux voies ferrées existantes pourront être prolongées dans le cadre du projet.

La zone de transition entre le domaine industrialo-portuaire et la ZAPP devra être traitée. Des aménagements paysagers sont préconisés le long de la rue des Albatros jusqu'au belvédère actuel. La réflexion paysagère engagée pourra être poursuivie afin de préciser cette préconisation.

Le belvédère existant au bout de la rue des Albatros sera maintenu et conforté et, au-delà de ce point le cheminement piéton pourra être prolongé, dans la mesure des possibilités techniques. Le principe de bouclage des liaisons piétonnes sera recherché entre les espaces du front de mer et les quartiers environnants jusqu'à Saint Marc.

Descriptif de l'aménagement envisagé sur la zone :

Stabilisation et aménagement du polder actuel (40ha), réalisation de deux quais, dragage des accès et des souilles, valorisation des sédiments par l'extension du polder (15ha).



A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- Principe de carrefour ou d'accès à créer ou à réaménager
- Voie de desserte existante
- Principe de voie d'accès à créer
- Principe de voie ferrée
- Principe de liaisons douces à créer
- Projet de périmètre de la zone de danger

B- Principes de répartition de la production

- Espace développement du port de Brest

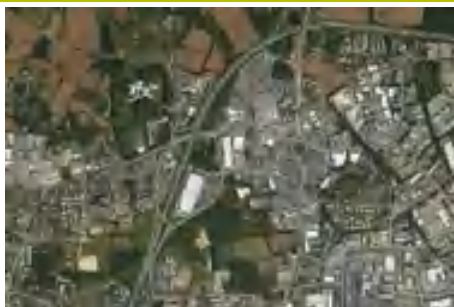
C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Traitement des limites
- Belvédère
- Espace à circulation apaisée

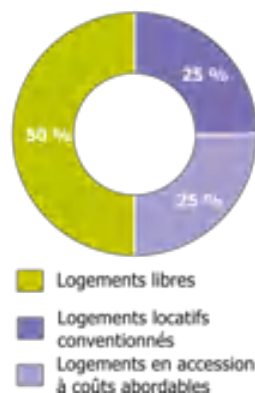
D - Phasage

1. A court terme

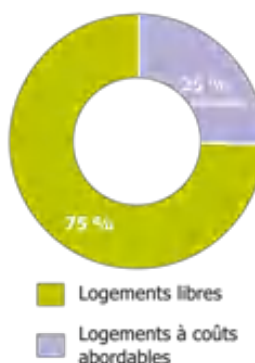
BREST – Gouesnou / Brest – rue de l'échangeur/rue de Gouesnou



Habitat zones AU



Habitat zones U



Superficie : Renouvellement urbain

Secteur de développement et de requalification stratégique

Zone du PLU : toutes zones

Phasage : démarrage par le secteur de projet du parc d'activités de l'Hermitage

Objectifs d'aménagement : Constituer un quartier d'entrée de ville intense et attractif

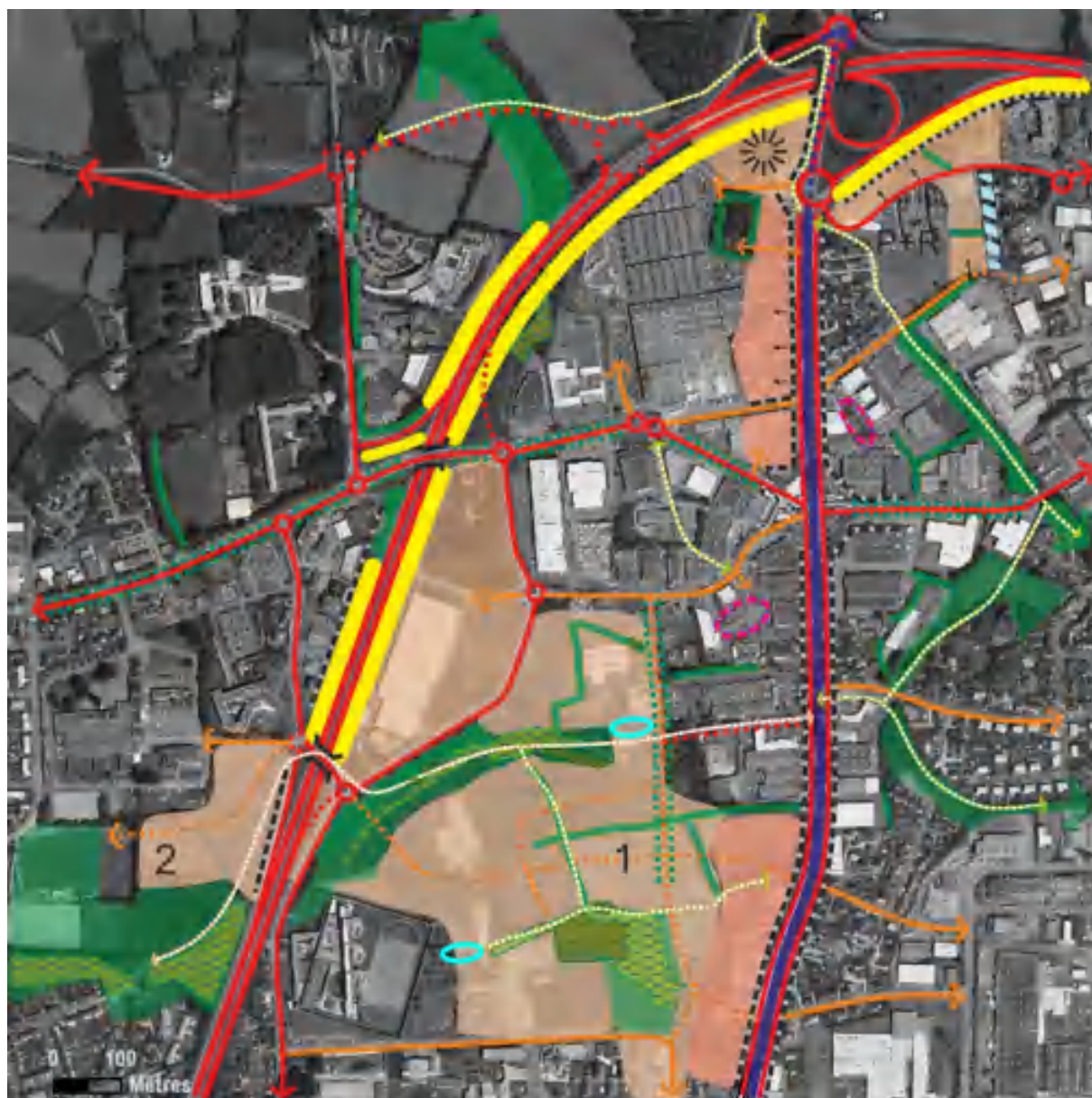
- Développer un quartier mixant commerces, bureaux, services et habitat.
- Assurer le renouvellement urbain le long de la rue de Gouesnou, en lien avec le Tramway.
- Améliorer la qualité globale du site : traitement architectural et urbain, lisibilité et signalétique. Les aménagements et les constructions qui se développeront le long de la rue de Gouesnou devront proposer une image, une ambition urbaine très qualitative le long de cette voie très empruntée.
- Le traitement de l'entrée de ville au droit de la RD 112 doit maîtriser la valeur urbaine d'ensemble par la création de séquences homogènes propres à chaque opération ou ensemble urbain.
Au-delà de la valorisation de la frange paysagère entre la voie et les opérations la bordant, il sera privilégié la mise en œuvre de façades continues masquant autant les pleins et les vides, et veillant à dissimuler tout élément technique (chaufferie, ventilation, Gestion des eaux pluviales en façade, etc...).
- Tout en maîtrisant une homogénéité d'ensemble, la séquence pourra traduire une forme de modénature verticale et/ou horizontale révélant sa structure.
- Le choix des matériaux, tout en permettant la bonne gestion des nuisances acoustiques et sans créer de gênes aux automobilistes, devra participer à l'image qualitative de l'entrée de ville autant qu'à celle de l'opération.
- Pour une bonne intégration, il sera mis en œuvre des teintes permettant d'éviter un contraste trop élevé avec le végétal et le ciel. De même, pourront également s'envisager des remplissages ajourés support, ou non à la végétalisation.
- Améliorer la circulation piétonne et privilégier la mutualisation du stationnement.
- Améliorer la circulation piétonne et privilégier la mutualisation du stationnement.
- En cas de démolition/reconstruction, les projets devront apporter une plus grande qualité urbaine et proposer un nouveau bâtiment plus qualitatif que l'ancien.

Programmation :

Phase 1 : le secteur de projet du parc de l'Hermitage va développer sur 36 hectares un nouveau quartier à vocation multiple (tertiaire, commerciale et ludique) autour d'espaces naturels de qualité (Vallée du Sprenot et zone humide de Mesmerrien).

Phase 2 : poursuite de la réflexion partenariale sur :

- L'affirmation du caractère urbain de la rue de Gouesnou et du carrefour de Kegardec l'Hermitage.
- L'amélioration de la lisibilité de la desserte automobile et piétonne.
- L'optimisation de l'offre de stationnement et le maillage piéton entre les poches de stationnement.
- Le traitement paysager des parcelles privées.
- Le renouvellement urbain des îlots par l'évolution des fonctions urbaines, le renforcement de la densité et de la mixité.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Secteur invite à réqualifier
- Secteur invite à urbaniser
- Voie structurante existante
- Projet de voie structurante à venir
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Principe de liaisons douces à créer
- Accès direct possible
- TC existant
- Hypothèse de TC
- Élément architectural marquant l'entrée de ville
- Espace à réqualifier
- Espace à circulation apaisée

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Trame verte et réseau existante / Zone humide
- Haul, bâtiment à préserver ou à réqualifier
- Secteur potentiel de gestion des eaux pluviales
- Traitement paysager d'entrée de ville
- Front urbain
- Front urbain végétal

D- Pliage

1. A court terme
2. A moyen terme

BREST – Rue de Kerelie



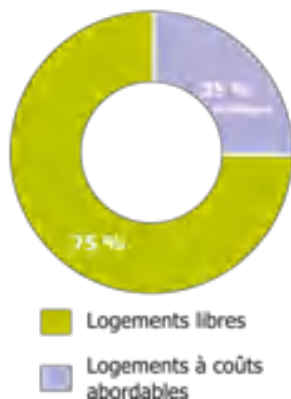
Superficie : Renouvellement urbain

Secteur mixte

Zone du PLU : UC

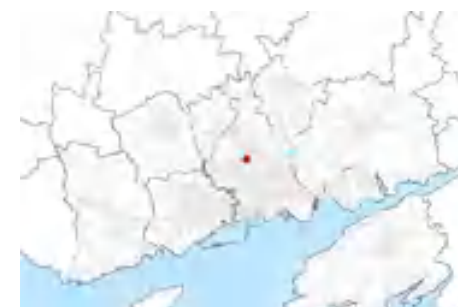
Phasage : Evolution programmée

Habitat zones U



Objectifs d'aménagement : Assurer le renouvellement urbain d'un ancien site d'activités destiné à accueillir un programme de logements collectifs

- Proposer un programme à dominante de logements qui n'exclue pas d'autres occupations sur l'ensemble du site.
- Créer un ensemble de construction en front de rues et souligner l'angle.
- Densifier en utilisant les possibilités du cœur d'îlot tout en préservant un espace de respiration.
- Privilégier la desserte automobile sur la rue Kérélie en étant vigilant sur la sécurité du carrefour.
- Traiter la limite séparative à l'ouest.
- En plus des réseaux « classiques », le réseau de chauffage urbain passe rue de Kérélie : il serait souhaitable d'envisager de s'y raccorder.



A- Principes d'occupation de l'espace

-  Secteur mixte à requalifier
-  Principe d'accès à créer

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Traitement des limites
-  Traitement architectural

D - Phasage

- 1. A court terme

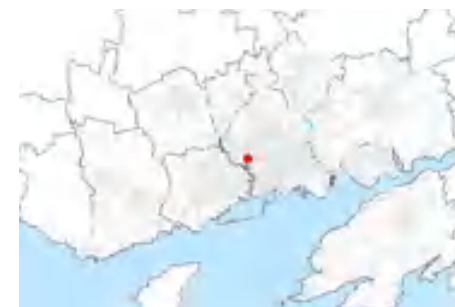
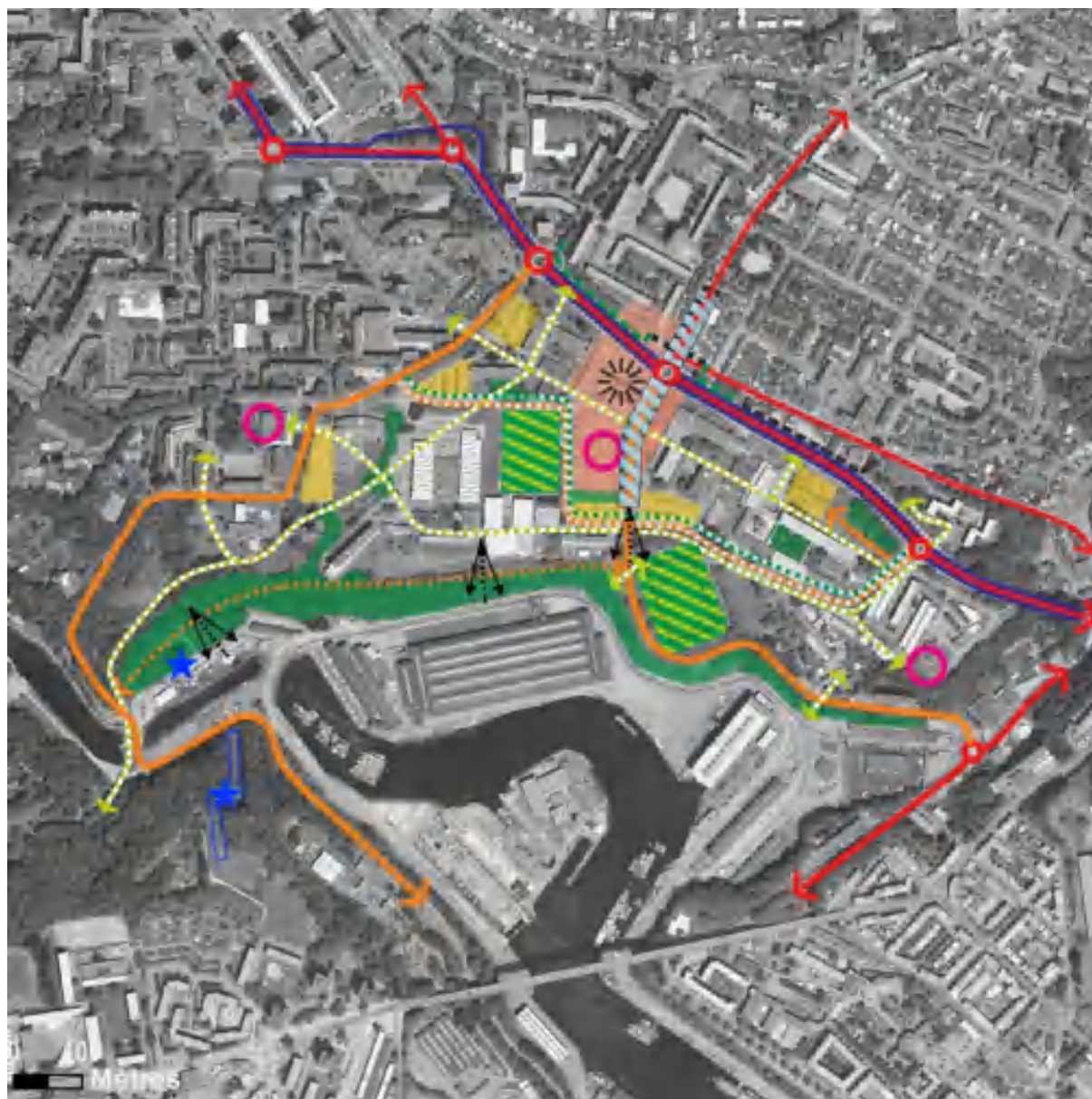
BREST – UBO Campus du Bouguen



Superficie : Renouvellement urbain
Secteur métropolitain
Phasage : Evolution progressive

Objectifs d'aménagement : Accompagner l'évolution progressive du Campus en lien avec les mutations de la Penfeld et des quartiers limitrophes

- Ouvrir les espaces universitaires aux projets métropolitains. Apporter une attention particulière aux espaces libres du site qui constituent un atout particulier et stratégique pour l'évolution du campus.
- Faire participer le campus à la ville en supprimant ses clôtures et en aménageant les espaces limitrophes qui permettraient de mutualiser un certain nombre de fonctions : création d'un espace public bordé de constructions requalifiées ou à réaliser pour aménager le cœur du campus entre l'avenue le Gorgeu et la rue du Bouguen,
- Préserver les perméabilités du campus avec la ville :
 - Aménagement d'une zone calmée sur la portion de la rue du Bouguen qui traverse le site. Intégrer à cette réflexion les espaces mutables situés de part et d'autre de l'avenue (est et ouest en particulier)
 - Requalifier le carrefour de l'avenue le Gorgeu et des rues Langevin et Bouguen en travaillant sur les implantations, la création d'un front urbain ou végétal continu.
 - Préserver la possibilité d'une connexion à long terme avec le bas de la Penfeld.
- Réorganiser les déplacements dans le campus en favorisant les déplacements doux en interne : création d'une boucle verte en lien avec les principaux équipements du campus et repositionnement du stationnement en périphérie du site pour limiter les véhicules à l'intérieur du site.



A - Principes d'occupation de l'espace :

- Espace de stationnement périphérique
- Secteur mixte à requalifier
- Espace à circulation apaisée
- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer - liaisons Penfeld plateau à étudier
- Principe de voie fonctionnelle
- Liaison douce existante ou à créer (boucle verte)
- TC existant
- Élément singulier à créer
- Equipement public, service existant ou à créer

C - Principes de qualité urbaine et environnementale :

- Boisement à conserver ou à requalifier
- Armature verte existante ou à créer
- Front urbain
- Front urbain végétal
- Fenêtre visuelle
- Élément d'intérêt patrimonial à conserver

BREST – Saint-Marc / Tunisie



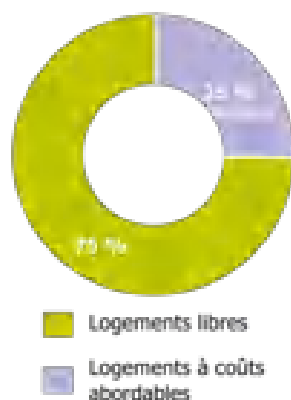
Superficie : Renouvellement urbain

Secteur mixte

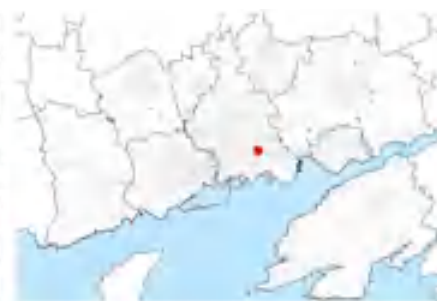
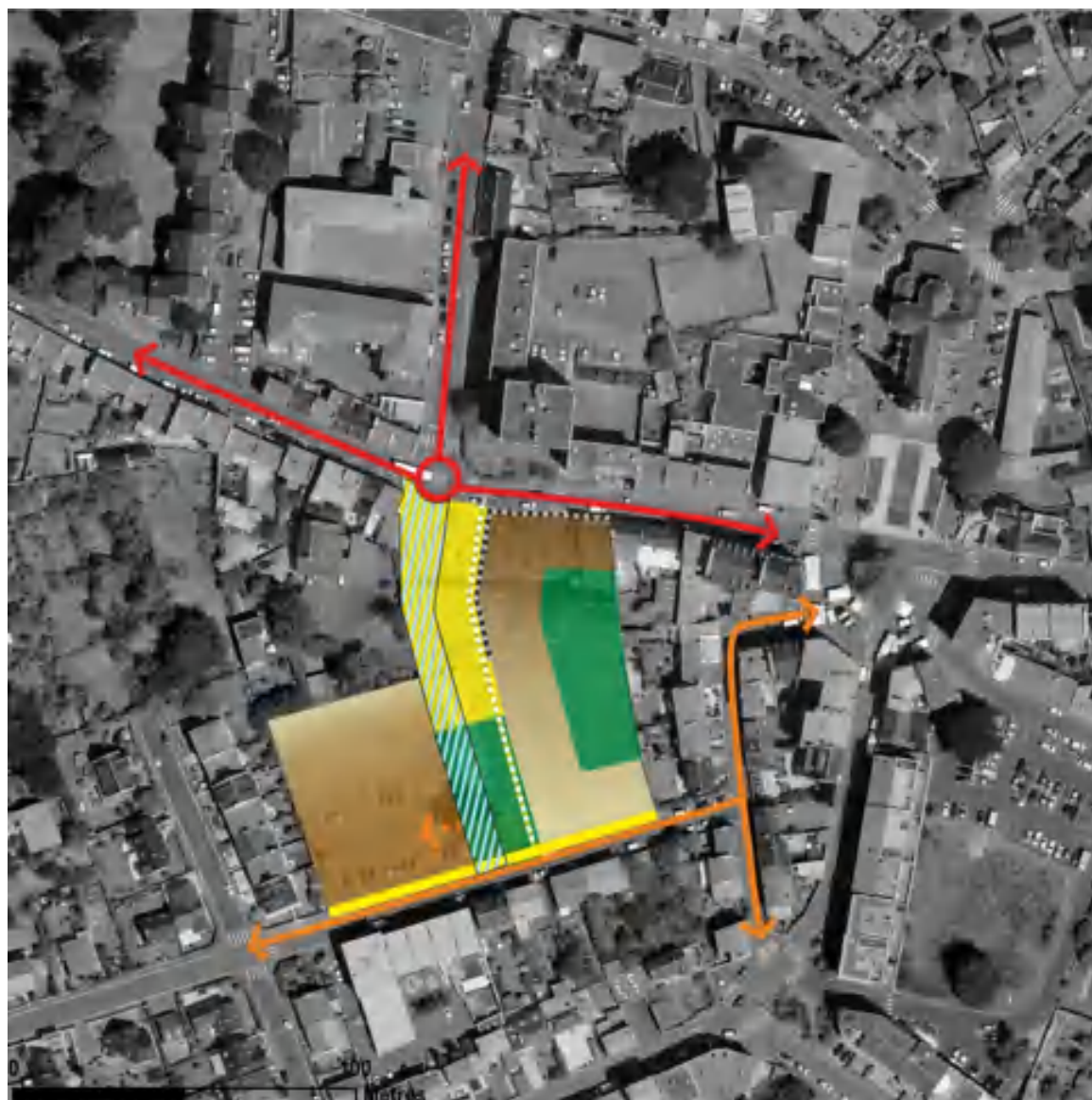
Zone du PLU : UC

Objectifs d'aménagement : assurer le renouvellement urbain du site de l'ancien collège de Saint-Marc et du parking Tunisie destiné à accueillir un programme de logements collectifs

Habitat zones U



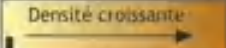
- **Notion d'entrée de bourg rue de Verdun :**
Marquer l'entrée du bourg de Saint-Marc sur la rue de Verdun depuis l'ouest par un effet de seuil ou de porte à matérialiser (élément architectural, respiration, etc.).
- **Création d'une voie en site apaisé à travers l'îlot :**
Cette zone de rencontre permettra d'aménager des espaces publics plus conviviaux et plus en adéquation avec les usages résidentiels.
- **Typologies résidentielles et formes bâties :**
Lier le futur aménagement avec son environnement, assurer une mixité dans les typologies d'habitat.
- **Place urbaine mutualisant le stationnement et l'évènementiel**



A- Principes d'occupation de l'espace

-  Voie structurante existante
-  Voie de desserte existante
-  Principe de maillage à créer
-  Principe de liaisons douces à créer
-  Espace à circulation apaisée
-  Espace de stationnement

B- Principes de répartition de la production

 Densité croissante → Habitat
25 logements / hectare minimum

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Front urbain
-  Espaces verts

GOUESNOU

GOUESNOU – Gouesnou/Guipavas



Superficie : Zone 1AUe : 50,24 ha - 2AUe : 26,35 ha - 2AUC : 41,60 ha - 1AUh : 1,55 ha - 2AUH : 13 ha
Secteur de développement à dominante économique :
Phasage : urbanisation progressive depuis l'existant

Objectifs d'aménagement : Assurer un équilibre entre le développement économique métropolitain et le développement résidentiel de Guipavas

- Poursuivre le développement de l'habitat à l'ouest du centre-ville.
- Répondre aux besoins d'espaces économiques dans un secteur très attractif : développer la ZAC de Lavallot nord en tenant compte de son extension à l'est, et dans le cadre de la charte développement durable réalisée.
- Préserver à plus long terme la possibilité de développer des projets « vitrine » du pays de Brest au niveau de Quelarnou, dans la logique des espaces d'entrée d'agglomération, face au Froustven,
- Requalifier le boulevard Michel Briand à travers le renouvellement urbain de la zone de Lavallot et la constitution d'une nouvelle centralité sur le boulevard en lien avec le développement de la troisième phase du réseau de TC : 20 ha à requalifier.
- Assurer la place de l'agriculture en préservant une continuité nord sud des espaces cultivés.

Programmation :

Assurer le développement de l'habitat en continuité avec la tache urbaine du centre-ville de Guipavas vers l'ouest et poursuivre le développement vers l'est.

Recommandations :

Un triple enjeu environnemental existe ici :

Conformément au SCoT qui prescrit des coupures entre les grandes zones d'activités économiques le long des axes structurants, cette disposition s'applique entre Saint Thudon et Lavallot jusqu'à Gouesnou le long de la RN12, afin de préserver le paysage et l'espace agricole.

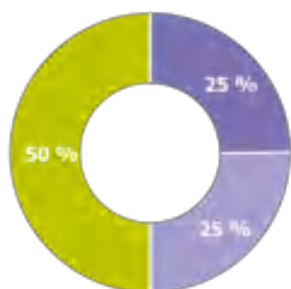
Une attention particulière sera portée au traitement des limites entre les projets et les espaces naturels de la trame verte et bleue et particulièrement au principe de connexion qui sera intégré dans les projets.

Et, étant ici en tête de bassin versant, l'enjeu écologique de la continuité hydraulique se traduira par des aménagements permettant la continuité paysagère et la réduction du risque d'inondation.

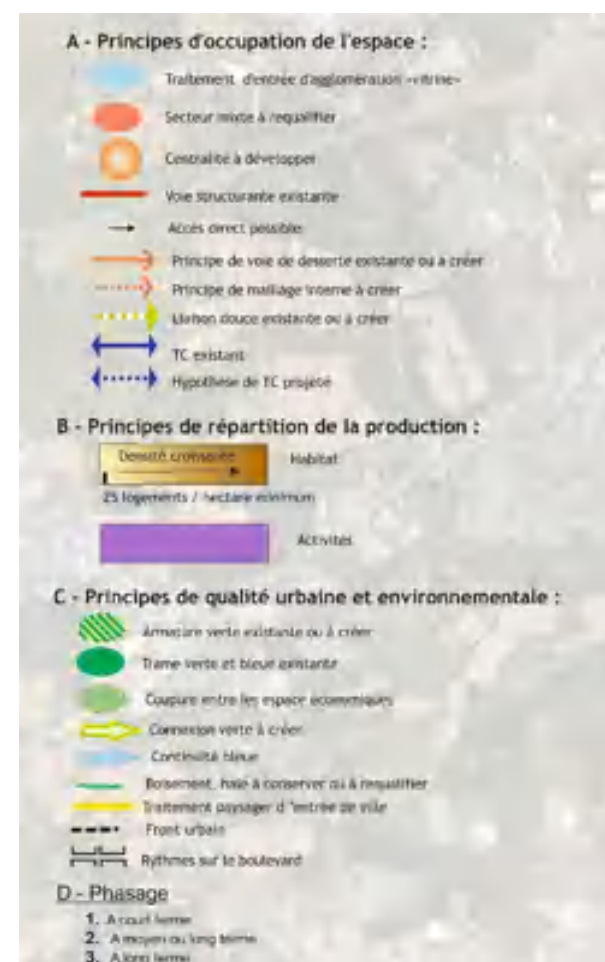
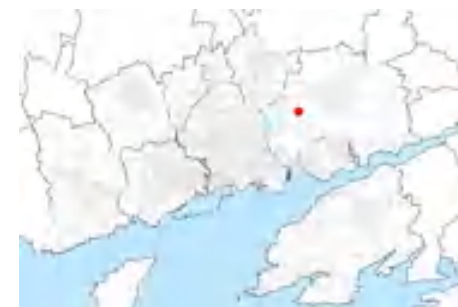
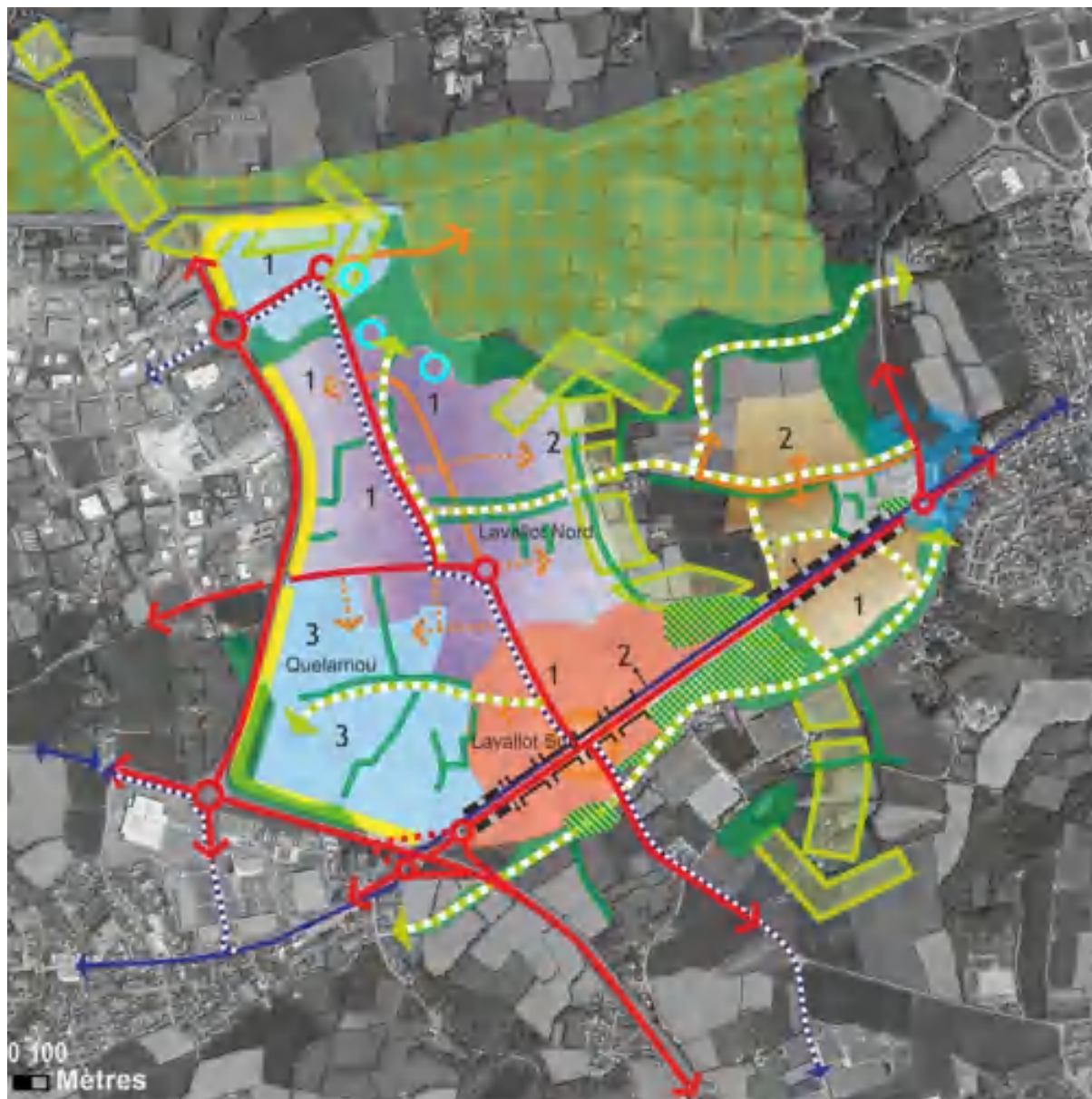
Apporter une attention particulière au renouvellement urbain et à la densification des espaces d'activités économiques. Le principe de charte développement durable de Lavallot est à prolonger.

En cas de démolition/reconstruction, les projets devront apporter une plus grande qualité urbaine et proposer un nouveau bâtiment plus qualitatif que l'ancien.

Habitat zones AU



- Logements libres
- Logements locatifs conventionnés
- Logements en accession à coûts abordables



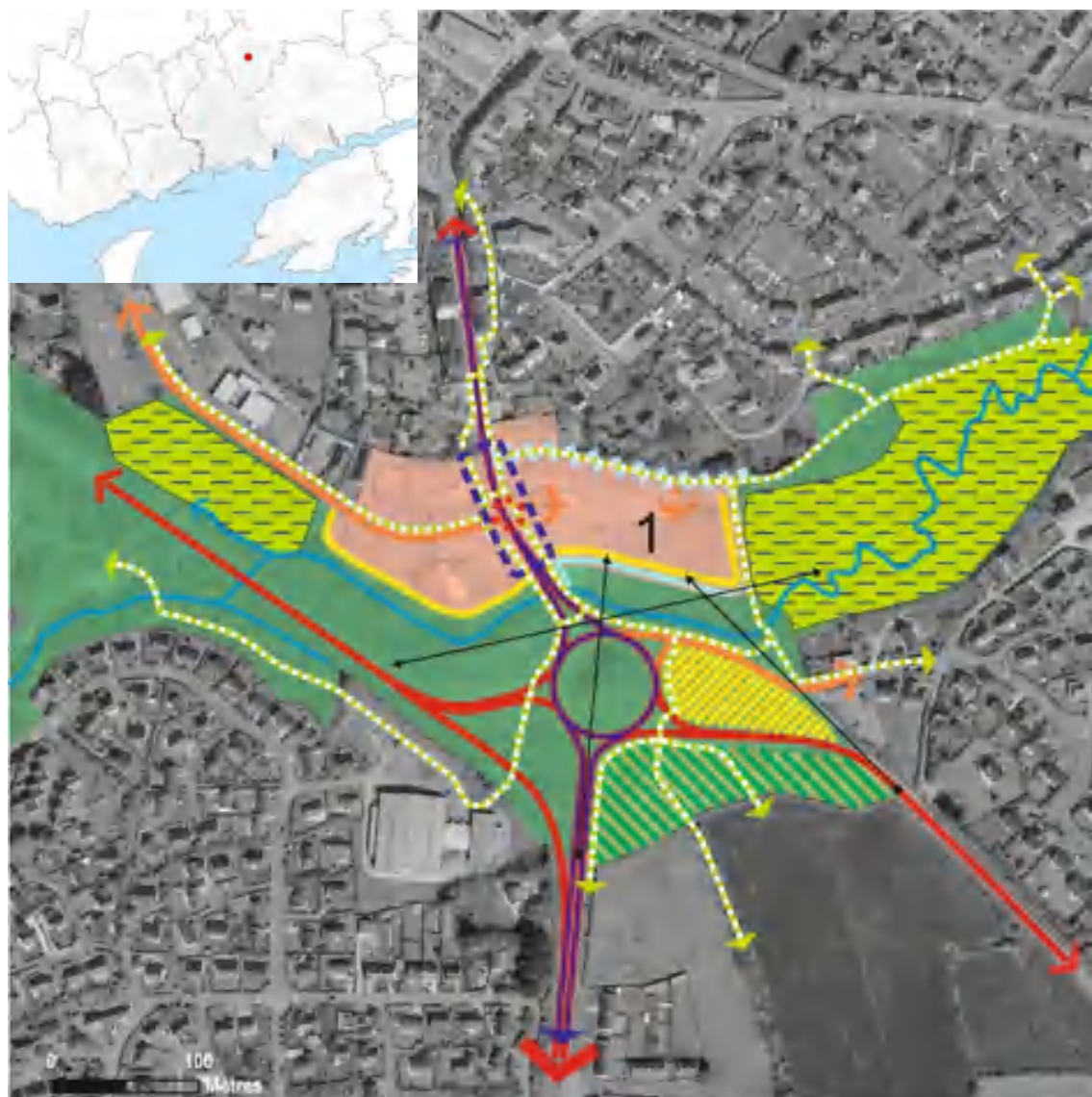
GOUESNOU – Carpont



Superficie : 2.4 ha
Secteur mixte de renouvellement urbain
Zone du PLU : UC et 1AUC
Phasage : Court ou moyen terme

Objectifs d'aménagement : Requalifier l'entrée du centre-ville en accompagnant le renouvellement urbain de la zone artisanale par l'aménagement d'un secteur mixte inséré dans son environnement

- Rechercher l'harmonisation des fronts bâtis et des espaces extérieurs privés en bordure des espaces naturels, des voies de desserte et le long des axes routiers.
- Préserver les vues lointaines vers le cœur de ville depuis le sud grâce à l'épannelage progressif des hauteurs des constructions, ainsi que la perspective paysagère sur la vallée de la Penfeld de part et d'autre de la rue de Brest.
- Répartir et implanter les programmes sur le site de manière à prioriser la protection des constructions d'habitation contre les nuisances en provenance des voies structurantes (bruit, pollution atmosphérique...).
- Prendre en compte l'inondabilité partielle du site (proximité de la nappe phréatique, lit majeur de la Penfeld...) dans la programmation et la conception des bâtiments.
- Rendre accessibles et faciliter les déplacements des piétons aux abords et à l'intérieur du site, notamment en intégrant l'aménagement d'un chemin piétonnier à l'est du site, en lien avec le maillage des espaces naturels par des cheminements lents.
- Préserver les conditions d'intégration d'une ligne structurante de transport collectif et de son pôle d'échanges.
- Soigner l'aménagement paysager des espaces extérieurs, en particulier en limites de la zone naturelle et privilégier la mutualisation du stationnement collectif.
- Assurer le recueil des eaux de ruissellement sur la totalité du linéaire en limite sud et rendre possible la compensation in situ de la minéralisation des sols grâce à une gestion intégrée des eaux pluviales (ex. : végétalisation des toitures, utilisation de revêtements poreux, espaces verts concaves...).
- La desserte automobile du site se fera principalement depuis la rue de Brest (carrefour à créer) avec un bouclage possible en desserte secondaire par la venelle du Carpont.



A - Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- Principe de voie à créer
- Carrefour à créer
- TC existant
- Principe de création d'un pôle d'échanges à préserver
- Liaisons douces existantes ou à créer
- Espace à circulation apaisée
- Aire de covoiturage existante

B - Principes de répartition de la production

- Secteur mixte (habitat, bureaux, équipements...)

C - Principes de qualité urbaine et environnementale

- Trame verte et bleue existante
- Zone humide existante
- Armature verte urbaine à créer
- Secteur de gestion des eaux pluviales
- Traitement des limites
- Cours d'eau existant
- Perspective à traiter

D - Phasage

1. A court ou moyen terme

GOUESNOU – Mescadiou



Superficie : 10 ha
Zone d'activités
Zone du PLU : 1AUE
Phasage : Court ou moyen terme

Objectifs d'aménagement : Aménager une zone d'activités

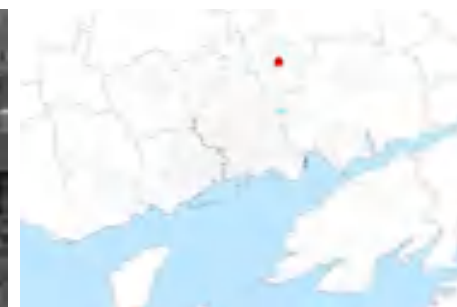
Situé aux limites de Gouesnou, cette zone devra offrir une vitrine qualitative. Elle pourra accueillir des activités d'artisanat, de services ...

Une attention particulière sera portée :

- Au traitement de la cohabitation avec les habitations riveraines
- Au traitement paysager au niveau du rond-point au nord du site avec une attention particulière aux liaisons douces et aux traversées que le projet ne devra pas empêcher.

Les accès se feront uniquement en tourne à droite depuis les voies départementales.

En cas de démolition/reconstruction, les projets devront apporter une plus grande qualité urbaine et proposer un nouveau bâtiment plus qualitatif que l'ancien.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- - - - - Principe de maillage à créer
- - - - - Principe de liaisons douces existantes ou à créer

B- Principes de répartition de la production

- Activités

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Haie, boisement à conserver ou à requalifier
- Trame verte et bleue existante
- Armature verte urbaine à créer
- Traitement des limites
- Secteur potentiel de gestion des eaux pluviales

D - Phasage

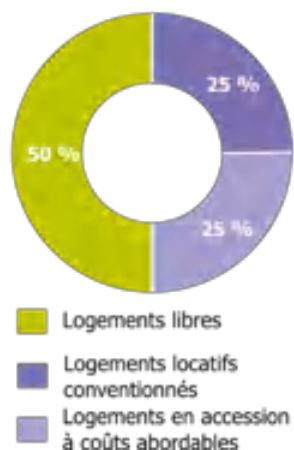
- 1.** A court ou moyen terme



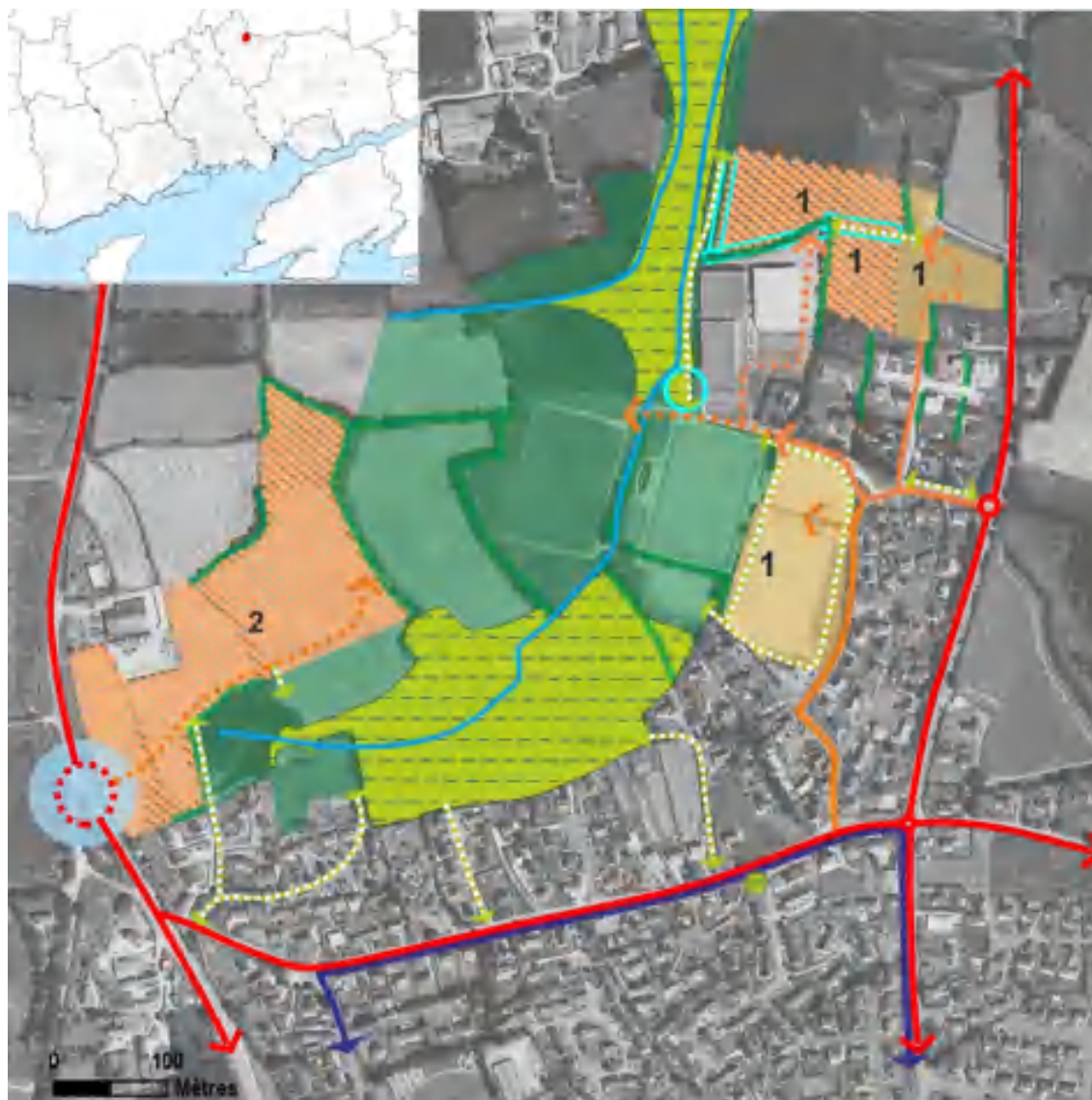
Superficie : 1AUH : 0,70 ha – 1AUL : 1,5 ha – 2AUL : 4,2 ha
Secteur résidentiel et de loisirs
Zone du PLU : 1AUH et 1AUL et 2AUL
Phasage : court à long terme (2015-2030)

Objectif d'aménagement : Conforter l'aménagement du complexe sportif et finaliser l'extension du secteur résidentiel existant au nord de la commune

Habitat zones AU



- Confirmer les orientations du schéma de référence de Gouesnou à l'horizon 2030, notamment par le traitement de l'entrée de ville par la route départementale n° 13.
- Assurer une accessibilité tous modes par une desserte automobile reliée au réseau de voirie structurant et la création de liaisons douces connectées au réseau de transport en commun.
- Permettre le développement du complexe sportif par des aménagements adaptés en matière de stationnement.
- Veiller à la qualité paysagère des limites entre espaces naturels, terres agricoles, aménagements de voirie et secteurs urbanisés.
- Garantir une gestion satisfaisante des eaux pluviales par rapport aux secteurs habités et aux espaces naturels existants.



A - Principes d'occupation de l'espace :

- Traitement d'entrée de ville
- Secteur d'équipement de loisirs (plateau sportif)
- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Périmètre où peut être envisagé la création d'un carrefour
- TC existant
- Principe de liaisons douces existantes ou à créer

B - Principes de répartition de la production :

- Habitat

C - Principes de qualité urbaine et environnementale :

- Trame verte et bleue existante
- Zone humide
- Haie à conserver ou à requalifier
- Espace boisé classé
- Secteur potentiel de gestion des eaux pluviales
- Ruisseau existant

D - Phasage

- 1. A court terme
- 2. A moyen terme

GOUESNOU – Gouesnou / Brest – rue de l'échangeur/rue de Gouesnou

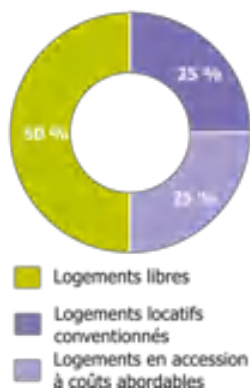


Superficie : Renouvellement urbain
Secteur de développement et de requalification stratégique
Zone du PLU : toutes zones
Phasage : démarrage par le secteur de projet du parc d'activités de l'Hermitage

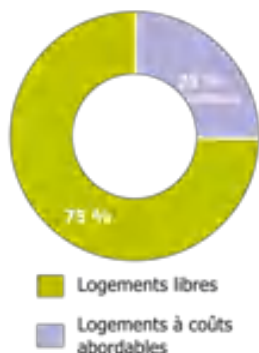
Objectifs d'aménagement : Constituer un quartier d'entrée de ville intense et attractif

- Développer un quartier mixant commerces, bureaux, services et habitat.
- Assurer le renouvellement urbain le long de la rue de Gouesnou, en lien avec le Tramway.
- Améliorer la qualité globale du site : traitement architectural et urbain, lisibilité et signalétique. Les aménagements et les constructions qui se développeront le long de la rue de Gouesnou devront proposer une image, une ambition urbaine très qualitative le long de cette voie très empruntée.
- Le traitement de l'entrée de ville au droit de la RD 112 doit maîtriser la valeur urbaine d'ensemble par la création de séquences homogènes propres à chaque opération ou ensemble urbain.
Au-delà de la valorisation de la frange paysagère entre la voie et les opérations la bordant, il sera privilégié la mise en œuvre de façades continues masquant autant les pleins et les vides, et veillant à dissimuler tout élément technique (chaufferie, ventilation, Gestion des eaux pluviales en façade, etc...).
- Tout en maîtrisant une homogénéité d'ensemble, la séquence pourra traduire une forme de modénature verticale et/ou horizontale révélant sa structure.
- Le choix des matériaux, tout en permettant la bonne gestion des nuisances acoustiques et sans créer de gênes aux automobilistes, devra participer à l'image qualitative de l'entrée de ville autant qu'à celle de l'opération.
- Pour une bonne intégration, il sera mis en œuvre des teintes permettant d'éviter un contraste trop élevé avec le végétal et le ciel. De même, pourront également s'envisager des remplissages ajourés support, ou non à la végétalisation.
- Améliorer la circulation piétonne et privilégier la mutualisation du stationnement.
- Améliorer la circulation piétonne et privilégier la mutualisation du stationnement.
- En cas de démolition/reconstruction, les projets devront apporter une plus grande qualité urbaine et proposer un nouveau bâtiment plus qualitatif que l'ancien.

Habitat zones AU



Habitat zones U

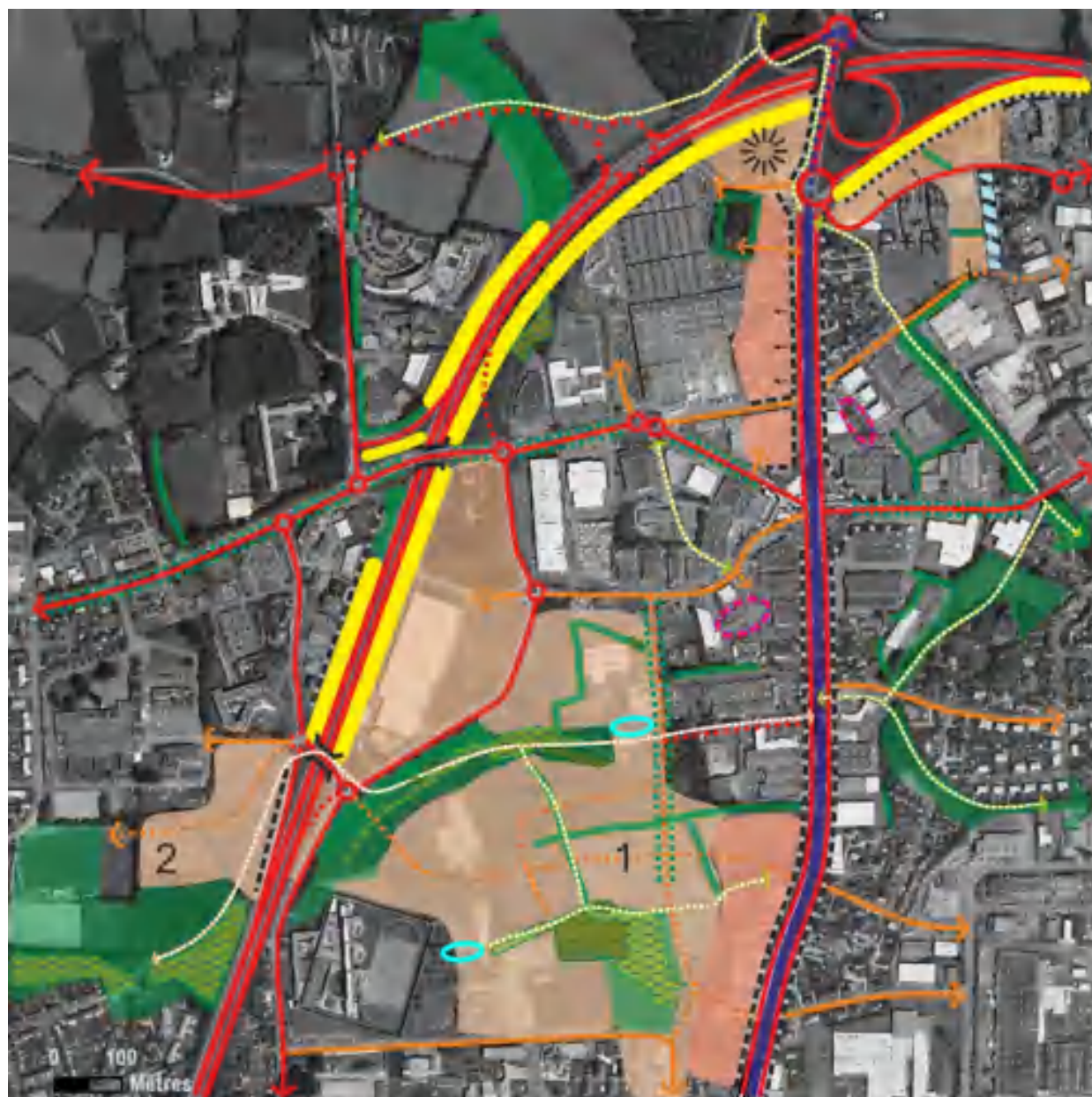


Programmation :

Phase 1 : le secteur de projet du parc de l'Hermitage va développer sur 36 hectares un nouveau quartier à vocation multiple (tertiaire, commerciale et ludique) autour d'espaces naturels de qualité (Vallée du Sprenot et zone humide de Mesmerrien).

Phase 2 : poursuite de la réflexion partenariale sur :

- L'affirmation du caractère urbain de la rue de Gouesnou et du carrefour de Kegardec l'Hermitage.
- L'amélioration de la lisibilité de la desserte automobile et piétonne.
- L'optimisation de l'offre de stationnement et le maillage piéton entre les poches de stationnement.
- Le traitement paysager des parcelles privées.
- Le renouvellement urbain des îlots par l'évolution des fonctions urbaines, le renforcement de la densité et de la mixité.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Secteur mixte à réqualifier
- Secteur mixte à urbaniser
- Voie structurante existante
- Principe de voie structurante à créer
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Principe de liaisons douces à créer
- Accès direct possible
- TC existant
- Hypothèse de TC
- Élément d'identité marquant l'entrée de ville
- Espace à réqualifier
- Espace à circulation apaisée

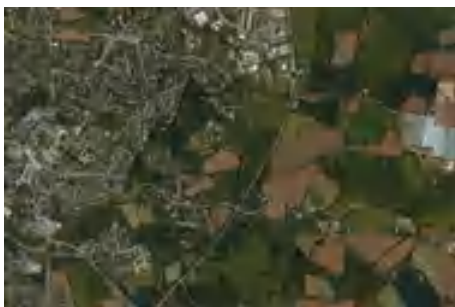
C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Trame verte et bleue existante / Zone humide
- Haul, bâtiment à préserver ou à réqualifier
- Secteur potentiel de gestion des eaux pluviales
- Traitement paysager d'entrée de ville
- Front urbain
- Front urbain végétal

D - Phasage

1. A court terme
2. A moyen terme

GOUESNOU – Penhoat



Superficie : 24 ha
Secteur résidentiel. Objectif : environ 450 logements neufs à l'est et 40 à l'ouest
Zone du PLU : 1AUh et 2AUh Penhoat
Phasage : progressif depuis le nord vers le sud

Objectifs d'aménagement : Réaliser un nouveau quartier de Gouesnou en lien avec le reste du tissu urbain de la commune

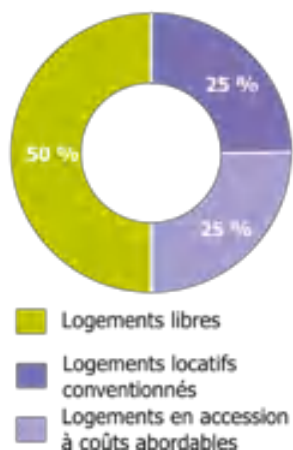
L'enjeu est d'insérer l'extension urbaine prévue dans un espace à forte qualité paysagère (boisement, bocage). L'urbanisation devra s'appuyer sur les lignes de force du paysage et gérer les transitions avec le tissu urbain existant. La coupure avec le quartier situé à l'ouest des boisements du manoir du Bois devra être atténuée.

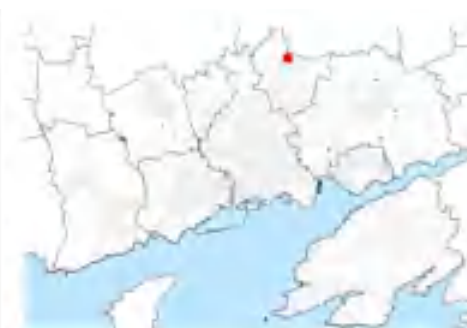
- Réaliser un programme résidentiel diversifié de moyenne densité associant logements en accession et logements locatifs. La diversité des formes urbaines, petits collectifs, habitat intermédiaire, maisons de ville, pavillonnaire sera recherchée.
- Le principe d'un espace de vie et de proximité est retenu (espace de détente et de récréation)
- Une voie de distribution principale, avec des voies de desserte en peigne structurera longitudinalement le site avec un accès au nord, un branchement sur la VC 2 à proximité du carrefour de Penhoat (sur le territoire de la commune de Plabennec)
- La rue de Penhoat, pittoresque et arborée, possèdera un statut de voie secondaire. La trame bocagère notamment dans le sud sera utilisée dans l'agencement du parcellaire. Le long de la RD 788 où la bande d'inconstructibilité est maintenue, des espaces pourront être le support de cheminements piétonniers intégrés dans la trame des cheminements de l'est de la commune.

Programmation :

Ce quartier sera mis en œuvre progressivement en fonction de la maîtrise foncière.

Habitat zones AU





A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage secondaire à créer
- Voie permettant de recevoir un TC
- Périmètre où peut être envisagé la création d'un carrefour
- Chemin d'exploitation à créer
- Principe de liaisons douces à créer

B- Principes de répartition de la production

Densité croissante → Habitat
25 logements / hectare minimum

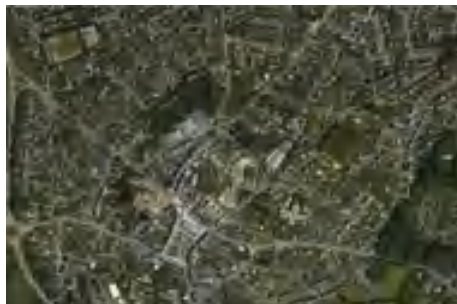
C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Hale, boisement à conserver ou à requalifier
- Traitement des limites
- Armature verte existante ou à créer
- Trame verte et bleue existante

D - Phasage

1. A bout ferme
2. A moyen terme

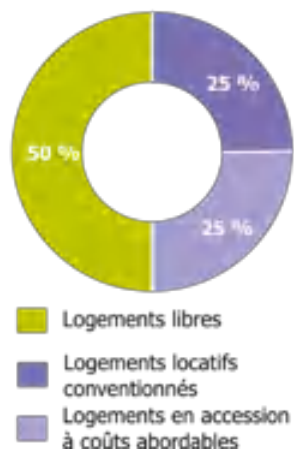
GOUESNOU – Ilot Mairie



Superficie : Ilot Mairie : 1,68 ha – Espace mixte : 0,67 ha
Secteur de renouvellement urbain
Zone du PLU : UC
Phasage : Lancement de l'opération à court terme

Objectif d'aménagement : Revitaliser le centre de Gouesnou en diversifiant et développant l'offre de logements et d'équipements, et en facilitant les déplacements tous modes

Habitat zones AU



- Reconstruction du groupe scolaire dans l'îlot.
- Favoriser le renouvellement urbain en centre-ville par la densification et la diversification de l'habitat.
- Rendre accessible le cœur d'îlot en y aménageant une circulation automobile apaisée ainsi que des liaisons piétonnes vers la place des Fusillés, la prairie Saint-Gouesnou (au nord-ouest) et le stade Saint-Simon (au nord-est).
- En bordure de la rue de la Gare construction d'immeubles de logements collectifs avec commerces et services en rez-de-chaussée, donnant lieu à un programme mixte incluant le nouveau groupe scolaire.
- Le long de la rue du Gymnase et de la rue du Château d'Eau, on privilégiera des immeubles de logements collectifs ou intermédiaires formant un front bâti discontinu en recul par rapport aux voies et offrant plus de perméabilité avec le tissu urbain environnant.
- Dans le cœur d'îlot, l'ambiance végétale sera confortée grâce à la qualité paysagère des espaces privés.



A - Principes d'occupation de l'espace :

- Equipement public (groupe scolaire à requalifier)
- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Principe de liaisons douces à créer
- Sens de circulation à étudier

B- Principes de répartition de la production

- Secteur mixte à requalifier (habitat, commerce, équipements, bureaux ...)

C - Principes de qualité urbaine et environnementale :

- Principe d'armature verte existante ou à créer
- Trame verte et bleue existante
- Traitement d'entrée de ville
- Front urbain
- Rythmes sur le boulevard
- Fenêtre visuelle à préserver
- Elément d'intérêt local/patrimonial à conserver

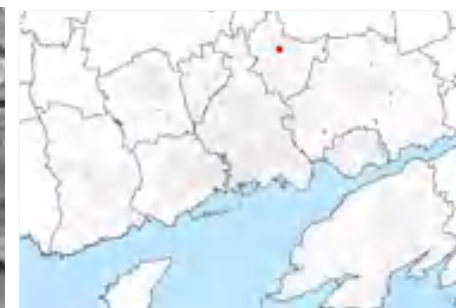
GOUESNOU – Ilot de la Source



Superficie : 1,17 ha
Secteur mixte de renouvellement urbain
Zone du PLU : UC
Phasage : Court à moyen terme

Objectifs d'aménagement : Encadrer le renouvellement urbain de deux îlots du centre-ville de Gouesnou

- Anticiper la prise en compte d'une cohérence globale à l'échelle de l'îlot dans les projets futurs, en rapport également avec les autres programmes développés dans le centre-ville de Gouesnou ;
- Favoriser un renouvellement urbain qualitatif ;
- Assurer des possibilités de desserte des cœurs d'îlot adaptées à la topographie ;
- Préserver des espaces végétalisés en cœur d'îlot ;
- Conforter et développer les liaisons douces aux abords des îlots.



A - Principes d'occupation de l'espace

-  Voie structurante existante
-  TC existant
-  Liaisons douces existantes ou à créer
-  Espace à circulation apaisée

B - Principes de répartition de la production

-  Secteur mixte (habitat, bureaux, équipements...)

C - Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Armature verte urbaine existante

GUILERS

GUILERS – Renouvellement urbain du centre-ville

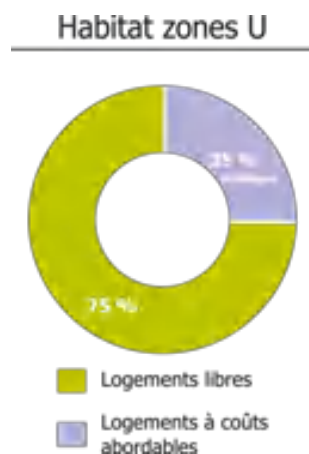


Superficie : 13,6 ha environ
Secteur de renouvellement urbain
Zone du PLU : UC
Phasage : court à long terme (2015-2025)

Objectif d'aménagement : Dynamiser et conforter le centre-ville de la commune

Renforcer l'attractivité résidentielle du centre-ville au moyen d'une opération d'ensemble selon plusieurs volets d'intervention, notamment :

- La restructuration d'îlots centraux permettant la construction de nouveaux logements et l'accueil de locaux d'activités et de services.
- L'accompagnement par une nouvelle organisation de l'espace public : espaces centraux, zone de circulation apaisée, liaisons douces îlots-espaces publics, connexion aux voies de maillage et de desserte locale ainsi qu'au réseau de transports en commun.

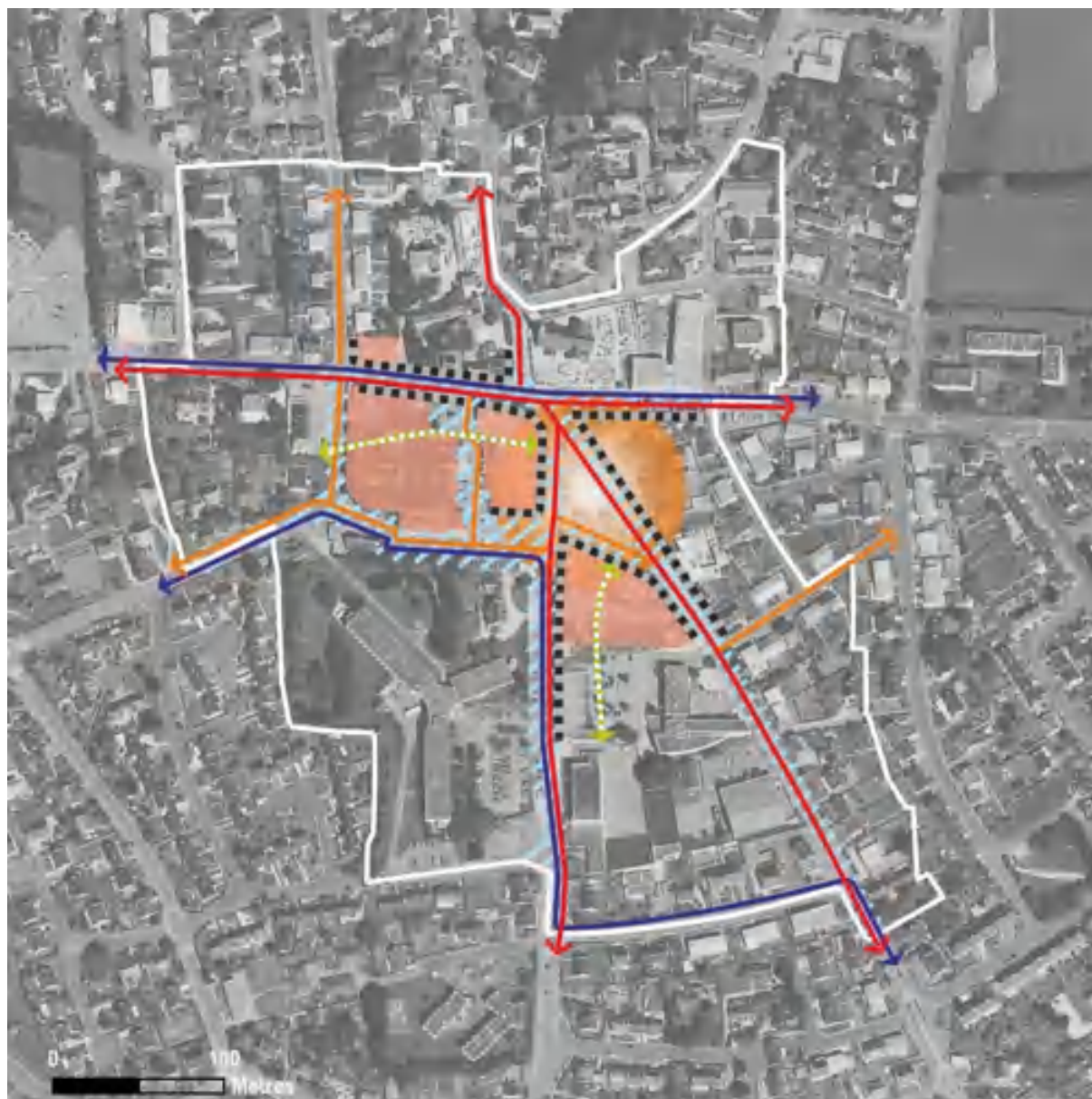


Phasage / programmation :

Temps 1 : constitution d'îlots de renouvellement urbain (action foncière)

Temps 2 : programmation urbaine

Temps 3 : lancement de premiers programmes de constructions



A- Principes d'occupation de l'espace

-  Secteur mixte à requalifier, renouvellement urbain
-  Espace à circulation apaisée
-  Centralité à développer
-  Périmètre de l'opération
-  Voie structurante existante
-  Voie de desserte existante
-  Principe de liaisons douces à créer
-  TC existant

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Front urbain

GUILERS – Kerloquin



Superficie : 1AUH : 4,7 ha – 2AUH : 6,2 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUH – 2AUH
Phasage : court terme à moyen terme

Objectif d'aménagement : assurer des greffes urbaines avec le tissu existant et amorcer le développement d'un secteur résidentiel en limite est de la commune

Le positionnement de cette zone en entrée de ville nécessite un traitement spécifique et qualitatif des terrains bordant la route de Bohars, ainsi qu'aux abords du nouveau réseau de voirie destiné à desservir à terme l'ensemble de la zone.

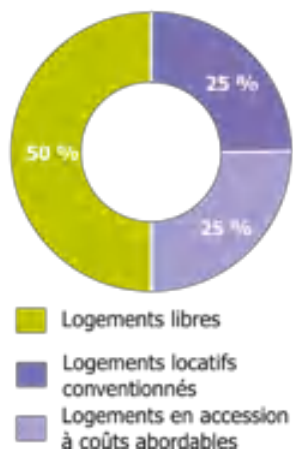
La conception d'un front bâti plus dense sur ces axes proposant une typologie de constructions homogènes est à étudier.

La desserte automobile sur la route de Bohars, fera l'objet d'un aménagement de carrefour mutualisé marquant l'entrée de ville.

Comme pour l'aménagement antérieur de la zone du Candy, située au sud de la route de Bohars, une attention particulière sera apportée au traitement des eaux pluviales, au vu de la présence d'une zone humide à l'est de la zone de Kerloquin. A ce titre, il y aura lieu d'envisager l'amélioration des dispositifs existants dans une vision globale du site, en prenant en compte notamment le secteur résidentiel de Pen Ar Vally et en favorisant leur insertion dans les nouveaux aménagements paysagers qui seront réalisés.

Les limites des projets avec les espaces naturel et agricole devront assurer une transition harmonieuse. Des liaisons douces avec les secteurs résidentiels existants seront créées.

Habitat zones AU

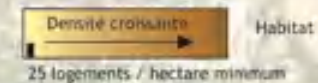




A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Périmètre où peut être envisagée la création d'un carrefour
- Principe de voie de desserte à créer
- Principe de liaisons douces à créer

B- Principes de répartition de la production



C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Espace boisé classe
- Trame verte et bleue existante
- Zone humide
- Haie, talus à conserver ou à requalifier
- Ruisseau existant
- Secteur potentiel de gestion des eaux pluviales
- Ligne haute tension (63kv)

D - Phasage

1. A court terme
2. A moyen terme

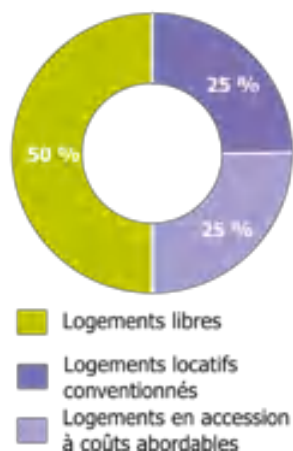
GUILERS – Kermabiven



Superficie : 1AUH (10 ha) – 2AUH (23 ha)
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUH – 2AUH
Phasage : de court terme à long terme

Objectif d'aménagement : assurer le développement urbain de la commune en créant un nouveau quartier en cohérence avec l'urbanisation existante

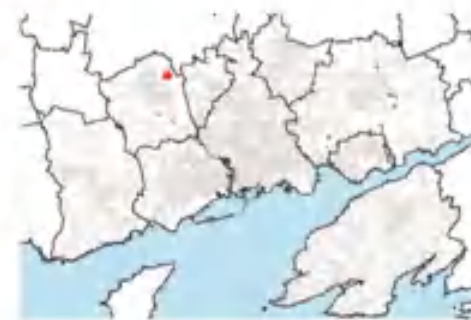
Habitat zones AU



- Création de nouveaux quartiers à dominante résidentielle pouvant accueillir toutes les composantes d'habitat contribuant à la qualité urbaine.
- Réalisation progressive en accompagnement de l'urbanisation autour d'un axe principal nord/sud reliant la route du Roudous au nord au secteur de Kerloquin-Kerboroné situé au sud de la vallée du Mez Ar Run. Connectées au réseau principal, les voiries principales permettront d'assurer la desserte des différentes phases d'urbanisation. Leur dimensionnement permettra d'éviter le transit de circulation sur les voiries secondaires.
- Les voiries de desserte interne seront conçues en bouclage pour éviter les impasses. Des liaisons seront organisées avec la coulée verte à réaliser, afin de la rendre accessible et d'éviter sa privatisation. Des antennes seront également prévues pour anticiper l'urbanisation future.
- Un maillage piétonnier connecté aux cheminements existants permettra de relier le secteur aux quartiers environnants, ainsi qu'aux vallées du Tridour et de Mez Ar Run.
- En accord avec le relief, une coulée verte sera créée dans le prolongement de la vallée de Mez Ar Run et de la vallée du Tridour. Cet espace de respiration permettra l'aménagement de cheminements doux, d'un espace vert commun partagé et d'un parcours sportif. La coulée verte participera à la qualité urbaine et à la gestion des eaux de ruissellement.
- Le réseau de haies et de talus existant sur le site sera maintenu dans ses principales caractéristiques, afin de conserver l'ambiance campagnarde.

Programmation

Rythmée sur la programmation de logements de l'OAP Habitat, l'urbanisation de la vaste zone de Kermabiven s'accomplira de manière progressive, depuis la route du Roudous au nord jusqu'à la vallée de Mez Ar run, au sud.

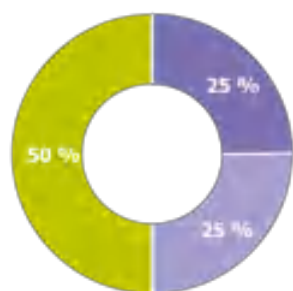


GUILERS – Pen ar C'hoat - Kerebars



Superficie : 1AUE 1,56 ha – 1AUC 11,88 ha
Secteur d'extension urbaine
Zone du PLU : 1AUC et 1AUE
Phasage : Opération engagée

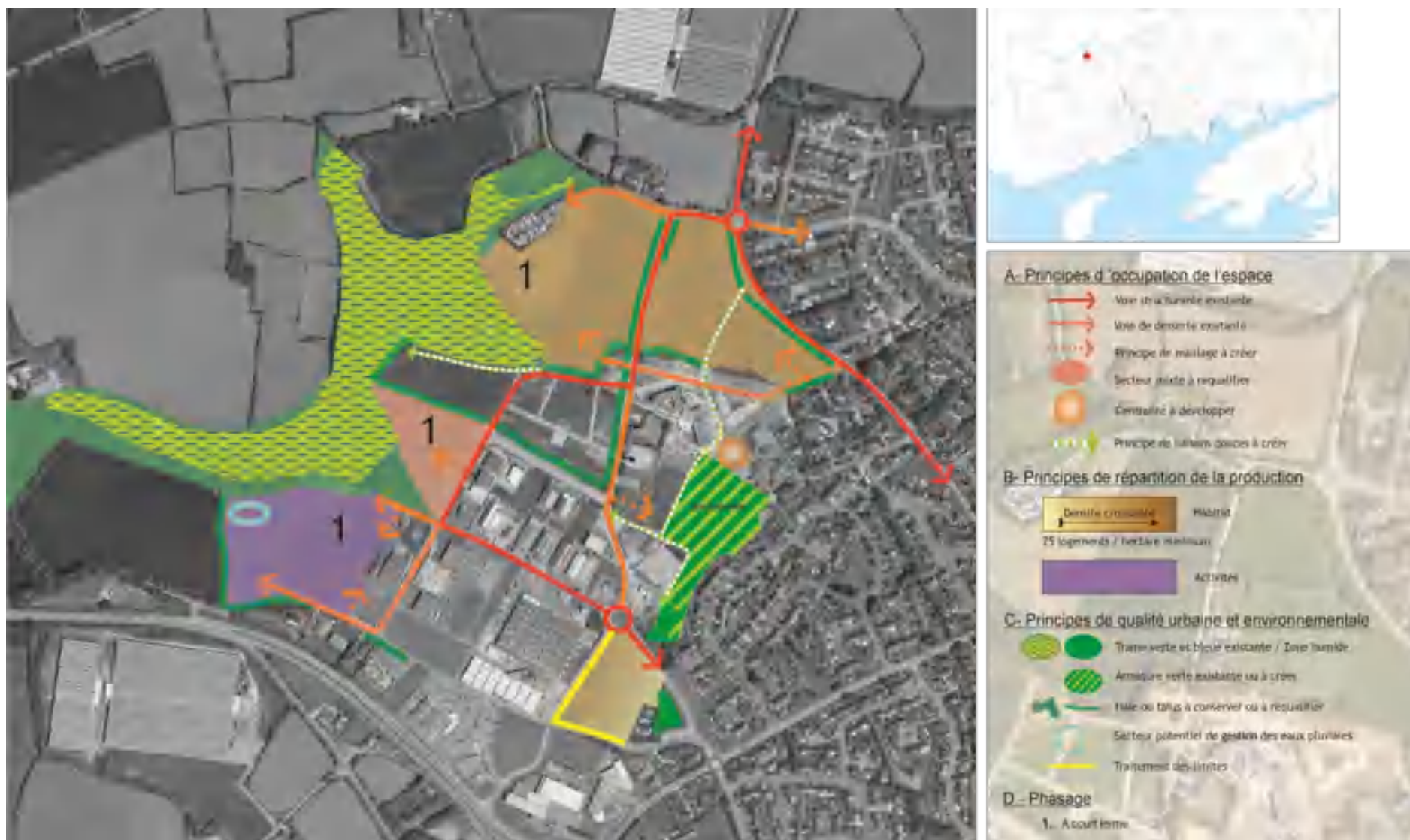
Habitat zones AU



■ Logements libres
 ■ Logements locatifs conventionnés
 ■ Logements en accession à coûts abordables

Objectif d'aménagement : Développer un nouveau quartier d'habitat avec des formes urbaines innovantes sans créer de rupture avec le tissu existant

- Les projets seront desservis à la fois par la rue de Pen Ar C'hoat, réaménagée et un espace paysager traversant le site d'Ouest en Est, depuis la route de Milizac vers la vallée de Kersanval. Cet espace prolongera la zone naturelle jusque dans la zone bâtie, futur support de liaisons douces, structurant l'espace tout en rappelant le caractère fortement du secteur. L'ancien corps de ferme conservera son accès sur la rue de Pen Ar C'hoat.
Des liaisons piétonnes faciliteront les accès aux divers équipements existants et à venir.
- Le regroupement des équipements au Sud du site sera privilégié afin de permettre aux différentes structures implantées de mutualiser, dans la mesure du possible, certains services (gardiennage, stationnement...) et de libérer le Nord de la ZAC pour l'habitat.
- Au sud de la zone d'habitat et d'équipements, la zone d'activités de Kerebars pourra se développer avec des activités commerciales, artisanales et de services à la personne.
- Au sud-est du rond-point de Goarem Braz, une petite zone d'une surface de 1,6 ha initialement affectée à de l'activité est reconvertie en secteur d'habitat. Son aménagement devra être réalisé en cohérence avec le tissu urbain résidentiel environnant et pourra accepter une densité plus élevée en vis-à-vis des activités existantes. Un soin particulier sera accordé au traitement de la transition à l'interface avec la zone d'activité.



GUILERS – Guerven



Superficie : 3,14 ha
Renouvellement urbain
Zone du PLU : UE
Phasage : A court terme

Objectif d'aménagement : Réhabiliter une friche composée d'anciennes serres

Ces terrains situés le long de la RD 5 à l'entrée de Brest seront restructurés et le site réaménagé afin d'y mener des activités principalement liées à du stockage et d'exposition de matériel.

Une attention particulière sera apportée au projet afin de minimiser l'impact visuel des bâtiments sur la RD5 : les éléments paysagers et les petits boisements en limite de propriété seront préservés, l'entrée de ville valorisée.

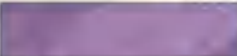
La production d'énergie renouvelable est recommandée.



A- Principes d'occupation de l'espace

-  Voie structurante existante
-  Voie de desserte existante
-  Principe de liaisons douces à créer

B- Principes de répartition de la production

-  Activités

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

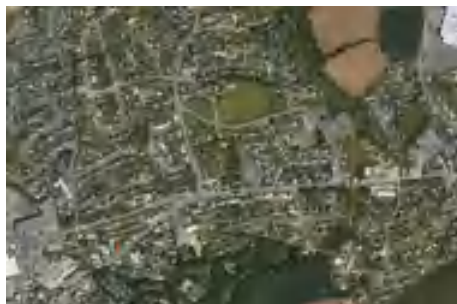
-  Haie, talus à conserver ou à requalifier
-  Boisement à préserver / espace boisé classé

D - Phasage

- 1. A court terme

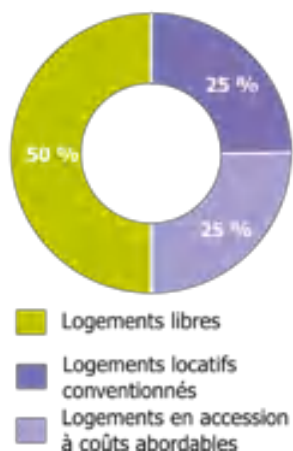
GUIPAVAS

GUIPAVAS – Boulevard de Coataudon



Superficie : 0,95 ha
Secteur central. Objectif environ 30 logements
Zone du PLU : UH
Phasage : Evolution programmée

Habitat zones AU



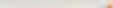
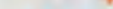
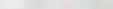
Objectifs d'aménagement : Développer une urbanisation dense le long du boulevard en lien avec les opérations d'aménagement existantes et à venir

- La vocation principale de cet espace est résidentielle, avec une densité plus importante sur la rive du boulevard de Coataudon où sont fortement souhaités des petits collectifs.
- La référence urbaine est celle du 148 du boulevard de Coataudon, ou « Opération banlieue 89 » qui réunit à la fois de petits collectifs et de l'habitat individuel dense sur de petites parcelles en cœur d'îlot.
- Le périmètre doit donner lieu à un projet d'ensemble, intégrant la possibilité d'extensions ultérieures à l'est (6 300 m²), avec une possibilité de maillage au nord.

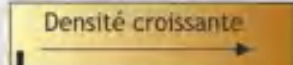
En cas de démolition/reconstruction, les projets devront apporter une plus grande qualité urbaine et proposer un nouveau bâtiment plus qualitatif que l'ancien



A- Principes d'occupation de l'espace

-  Voie structurante existante
-  Voie de desserte existante
-  Principe de voie de desserte à créer
-  Périmètre de la zone à aménager
-  Extension possible du périmètre de la zone

B- Principes de répartition de la production

-  Densité croissante → Habitat
- 25 logements / hectare minimum

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Front urbain

D - Phasage

1. A court terme

GUIPAVAS – Forestig / Vizac



Superficie : 1AUe 6,16 ha – 1AUc 5,63 ha

Secteur d'entrée de ville

Zone du PLU : 1AUe et 1AUc

Phasage : progressif

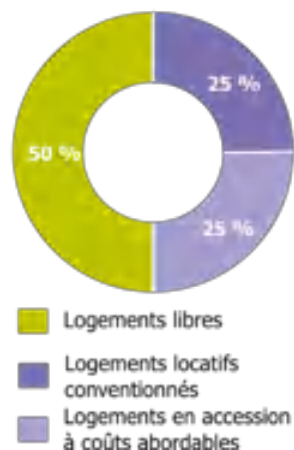
Objectifs d'aménagement : Compléter l'aménagement de cette entrée de l'agglomération brestoise par la création d'un nouveau quartier mixte et la réalisation d'un parc d'activités

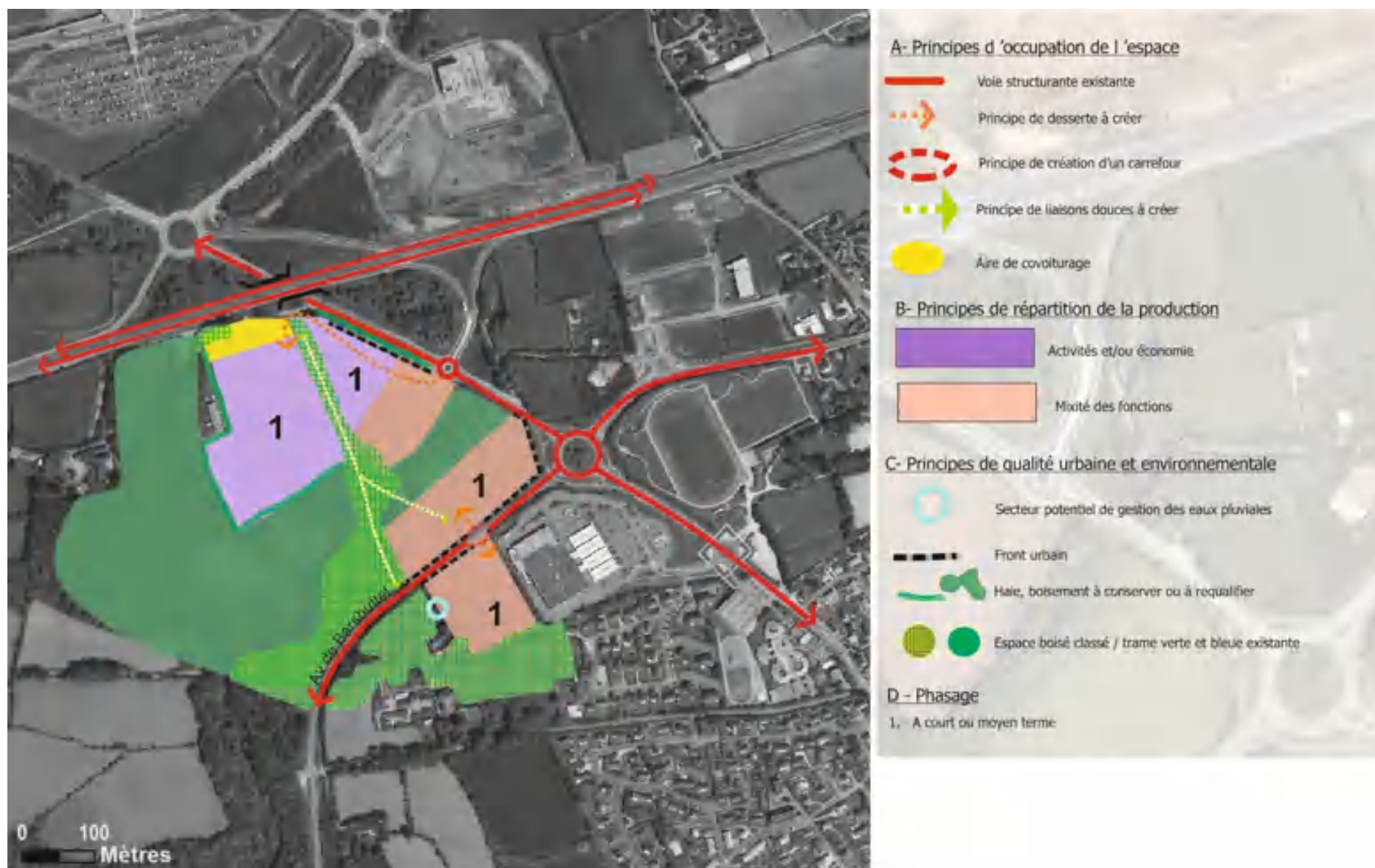
Le projet d'aménagement d'ensemble de cette zone devra permettre d'inscrire le projet, de manière cohérente, dans le développement économique et urbain en cours des secteurs Vizac-Keryda, Prat-Pip/Saint-Thudon et porte sur la création d'un nouveau quartier associant habitations, bureaux et services ainsi que la réalisation d'un parc d'activités en réponse au besoin de surfaces constructibles pour l'artisanat et la petite industrie.

- Le projet de parc d'activités qui se déploie sur une dizaine d'hectares a pour objectif la création d'une offre globale variant entre 60 000 et 80 000m² de surface de plancher.
L'aménagement et la forme urbaine à produire devront être innovants et qualitatifs et devront intégrer les principes du développement durable, notamment l'objectif d'économie d'espace et de densité.
- La desserte automobile de la zone est prévue de la façon suivante :
 - à partir d'un carrefour à aménager pour les terrains à l'ouest de l'hypermarché ainsi que pour le linéaire longeant l'avenue de Barsbüttel.
 - à partir du giratoire de la bretelle d'accès et de sortie de la RN 12 pour la partie nord du site.
 - Une aire de covoiturage du CG29 est prévue au nord du site.
- Un réseau de cheminement mode doux viendra s'appuyer sur l'allée cavalière et se connectera au reste de la zone par franchissement du ruisseau (passerelle) et par la mise en place d'un dispositif de traversée sécurisée de l'avenue.
- Les éléments naturels présents sur le site devront être pris en compte dans le cadre de l'élaboration du plan d'aménagement, et apporteront une plus-value au cadre paysager de l'opération.

En cas de démolition/reconstruction, les projets devront apporter une plus grande qualité urbaine et proposer un nouveau bâtiment plus qualitatif que l'ancien.

Habitat zones AU





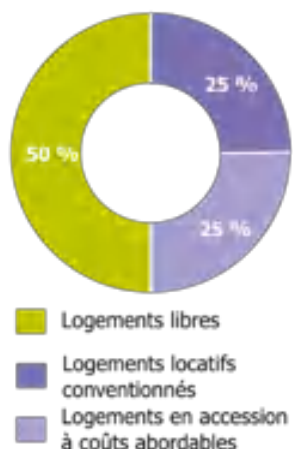
GUIPAVAS – Froustven-Botspern



Superficie : 27,9 ha
Secteur mixte
Zone du PLU : 1AUC / 2AUC /1AUL
Phasage : urbanisation progressive

Objectif d'aménagement : Poursuivre l'aménagement entre Kergaradec au nord et le Froustven au sud pour marquer l'entrée d'agglomération Brestoïse.

Habitat zones AU



Ce secteur doit affirmer le caractère urbain et métropolitain de cette entrée de ville et plus spécifiquement le long du boulevard François Mitterrand, en présentant un front bâti s'accompagnant d'un traitement architectural et paysager de qualité. Les constructions devront ménager sur ce linéaire des séquences de plein et de vide afin d'éviter tout effet de front continu. Ainsi une percée visuelle est à créer en prolongement de l'axe de desserte piétonne de l'IFAC.

Dans le secteur de mixité de fonction compris entre le boulevard François Mitterrand, la rue de Kerlaurent et la VC 14, les activités commerciales et les activités de loisir sont interdites. Dans le secteur nord les aménagements devront maintenir l'ambiance résidentielle du hameau du Botspern.

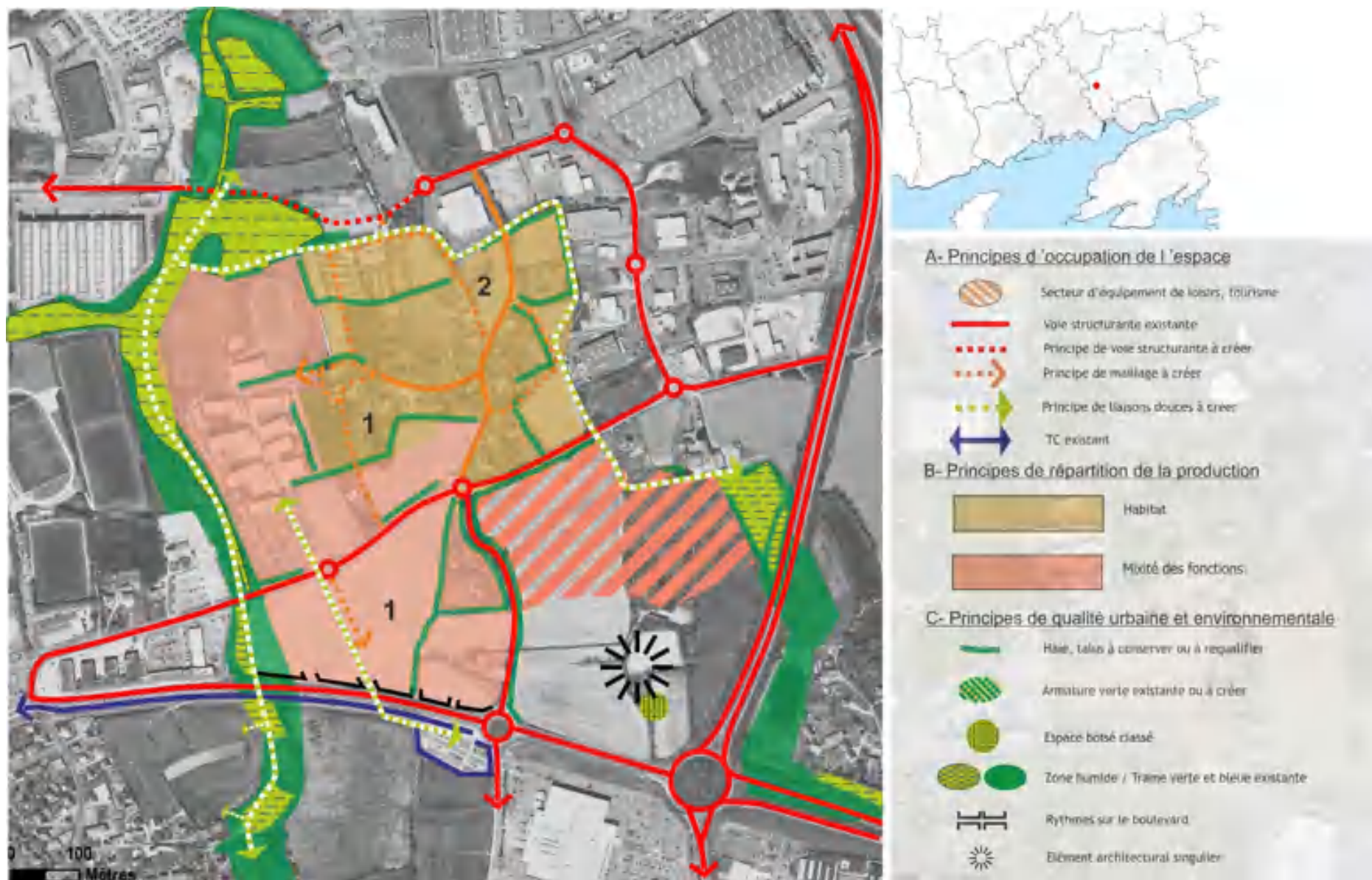
L'intégration des aménagements se fera dans le prolongement de ceux déjà réalisés, tout en assurant la cohésion et la transition entre les programmes d'habitat, de bureaux et d'activités.

Les aménagements devront :

- se structurer autour de la trame bocagère existante ainsi que sur les cœurs de biodiversité de la vallée du Costour,
- hiérarchiser et tisser des liens dans le prolongement de la trame viaire existante,
- composer un tissu urbain permettant les orientations sud et dialoguant avec les reliefs,
- constituer des centralités en lien avec le tissu existant et les entités paysagères présentes.

Phasage : La première phase d'aménagement concerne le secteur mixte situé entre la rue Alphonse Penaud au nord et le boulevard de l'Europe au sud dans le prolongement des opérations Eau du Ponant et DCNS déjà réalisées. Dans cette même phase, sont concernés les secteurs mixtes et d'habitat au sud-ouest et à l'ouest du hameau du Botspern. Les aménagements sur les franges nord et est du même hameau sont programmés dans une seconde phase.

Recommandation : Une attention particulière sera portée au traitement des transitions entre les projets et l'existant comme celles entre typologies d'habitat, de bureaux et d'activités, en veillant particulièrement à la qualité globale du quartier.

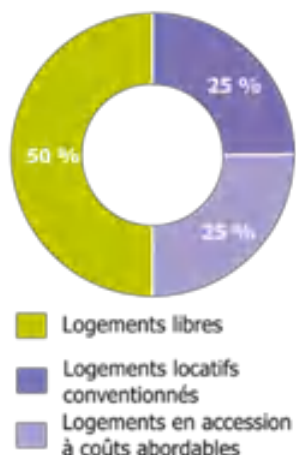


GUIPAVAS – Kerouhant



Superficie : 1,3 ha
Secteur mixte
Zonage du PLU : UH / 1AUH
Phasage : à court et moyen terme

Habitat zones AU



Objectif d'aménagement : opération de renouvellement urbain en bordure du boulevard de Coataudon

Opération réunissant à la fois des petits collectifs et de l'habitat individuel dense sur de petites parcelles en arrière des collectifs envisagés en bordure du boulevard de Coataudon et de la future voie de desserte de la zone du Rody, le projet devra :

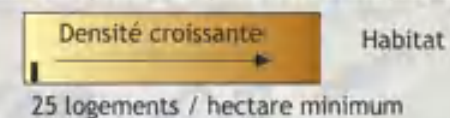
- Marquer le front urbain le long du boulevard de Coataudon : vocation principale résidentielle avec une mixité d'habitat ou de bureaux (activités tertiaires), en visant une densité plus importante en bordure du boulevard de Coataudon et de la future voie de desserte de la zone du Rody, où sont fortement souhaités des petits collectifs.
- Réaliser une liaison douce entre les rues Edmond Rostand de part et d'autre du périmètre, et depuis l'entrée du projet, boulevard de Coataudon, vers le chemin pédestre desservant le Rody.
- Porter une attention particulière au traitement des limites avec la future voie de desserte de la zone du Rody et assurer une transition urbaine cohérente avec la future zone à vocation résidentielle.
- Proscrire toute activité de commerce ou service assimilé (opération située dans un secteur de commerce et service assimilé interdit), y compris les activités de banque ou assurance, afin d'éviter des implantations concurrentielles avec les activités du centre-ville de Guipavas.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- - - Principe de voie structurante à créer
- - - Principe de maillage à créer
- - - Principe de liaisons douces à créer
- ↔ TC existant

B- Principes de répartition de la production



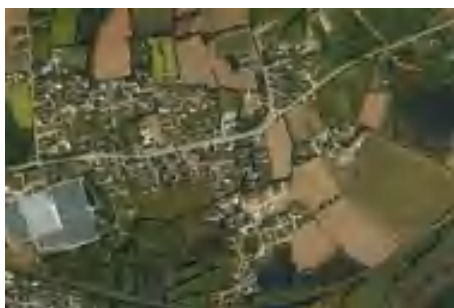
C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Traitement des limites
- - - Front urbain

D - Phasage

1. A court terme
2. A moyen terme

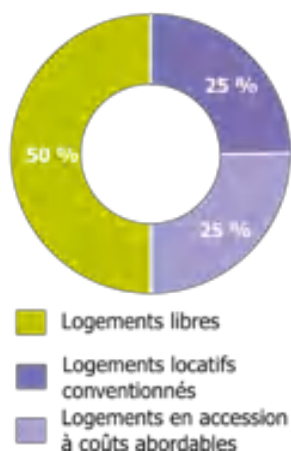
GUIPAVAS – Keriegu



Superficie : 0,8 ha
Secteur résidentiel
Zonage du PLU : 1AUH
Phase : court terme

Objectif d'aménagement : réaliser une petite opération d'habitat au nord du village du Douvez

Habitat zones AU

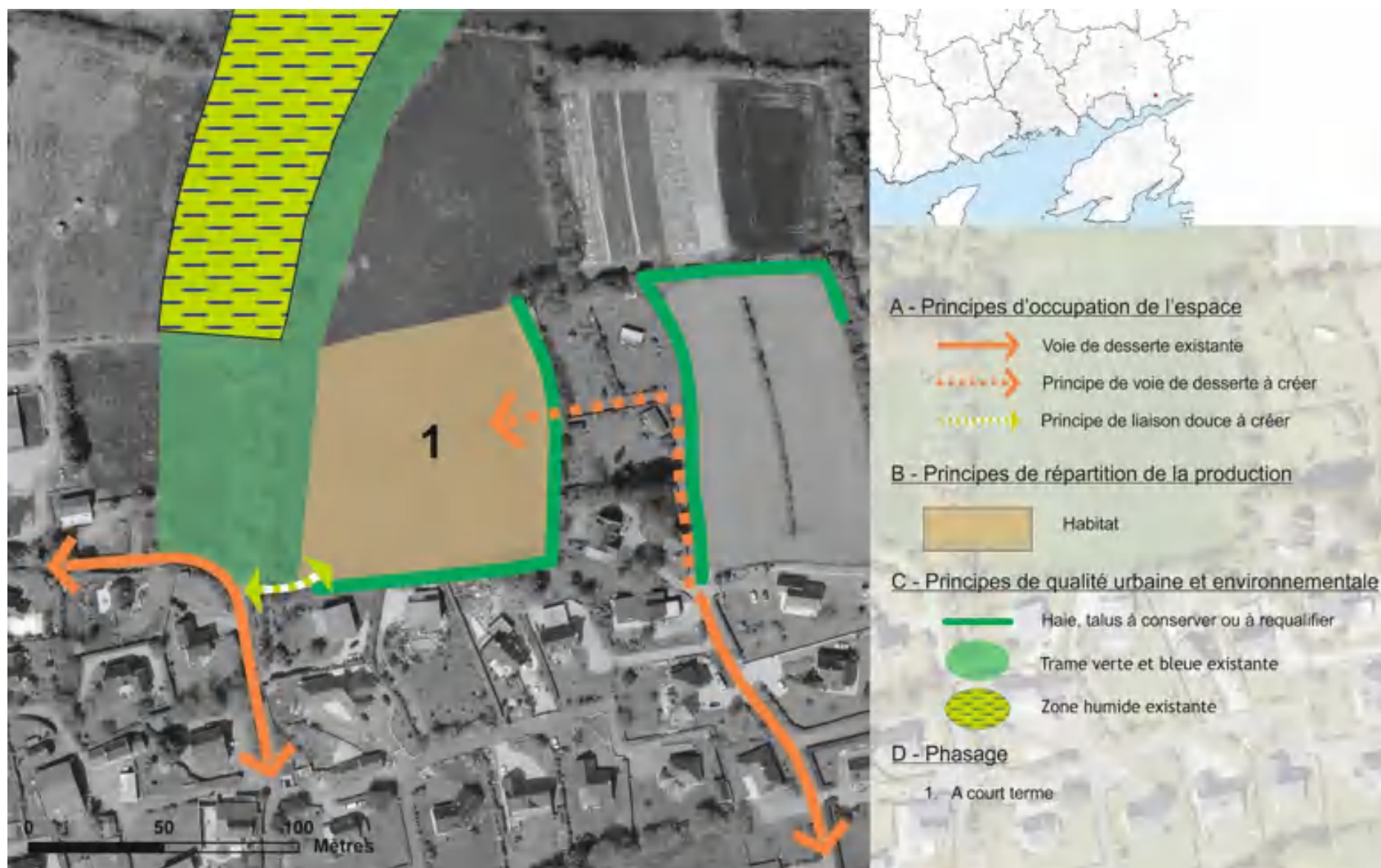


Le projet, à vocation d'habitat, répondra aux objectifs fixés par le PLU en termes de densité en extension urbaine (25 logements à l'hectare minimum) et s'agissant d'une opération de plus de 2500 m² de surface de plancher, devra répondre aux objectifs de mixité, par la réalisation de 50 % de logements à coûts abordables dont la moitié de logements locatifs sociaux.

L'accès se fera depuis le chemin de Kerafloc'h en prolongement du projet en cours sur les terrains limitrophes situés en zone U. Cela permettra d'assurer une desserte cohérente et sécurisée, dans un principe de maillage vers la rue de Kerafloc'h et, à moyen terme la rue de la chapelle à l'Est.

Une liaison piétonne sera aménagée vers la rue de Keriegu pour assurer la desserte inter-quartier.

En matière de cadre de vie et d'intégration urbaine, un habitat sous forme de maisons individuelles sera privilégié pour rester en adéquation avec le tissu urbain existant.



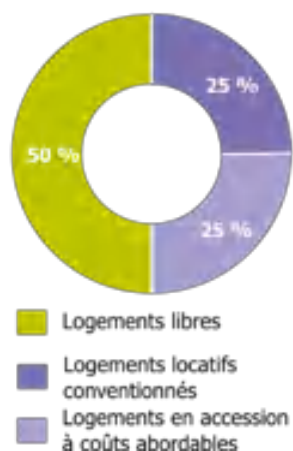
GUIPAVAS – Le Manoir



Superficie : 2,3
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUH
Phasage : à court terme

Objectifs d'aménagement : réaliser un nouveau quartier résidentiel de Guipavas en lien avec le reste du tissu urbain de la commune

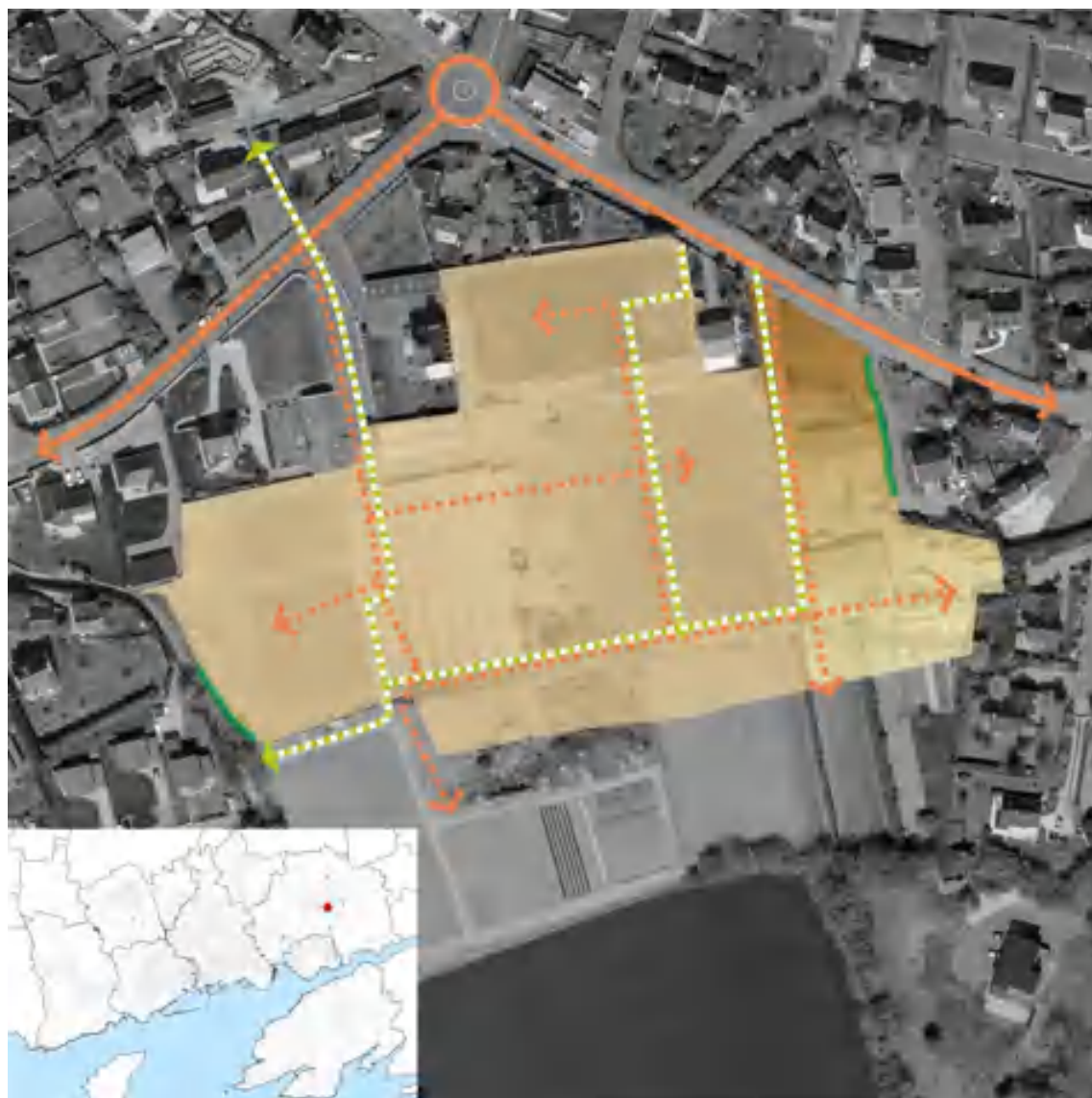
Habitat zones AU



Ce quartier en extension urbaine s'établit à l'emplacement d'une ancienne exploitation agricole sous serre et doit pour cela tenir compte des formes de plateaux issues de l'activité précédente.

Il permettra :

- La réalisation d'un programme résidentiel associant logements en accession et logements locatifs.
- La diversité des formes urbaines, petits collectifs, habitat intermédiaire, maisons de ville, pavillonnaire sera recherchée.
- La desserte sera assurée par une voie de distribution principale sous la forme d'une boucle à deux entrées (rue Saint-Vincent de Paul et rue du Manoir) et un maillage secondaire pour assurer la desserte des sous-ensembles.
- Les deux voies d'accès s'orienteront perpendiculairement à la frange sud afin de créer des fenêtres visuelles sur la vallée au sud. Ce positionnement pourra permettre la desserte d'une éventuelle extension urbaine en frange sud.
- La réalisation d'une trame de cheminements doux en connexion à celle des quartiers environnants.



A - Principes d'occupation de l'espace :

-  Voie de desserte existante
-  Principe de maillage à créer
-  Principe de liaisons douces à créer

B - Principes de répartition de la production :

 Densité croissante → Habitat
25 logements / hectare minimum

C - Principes de qualité urbaine et environnementale :

 Haie, talus à conserver ou à requalifier

GUIPAVAS – Guipavas/Gouesnou

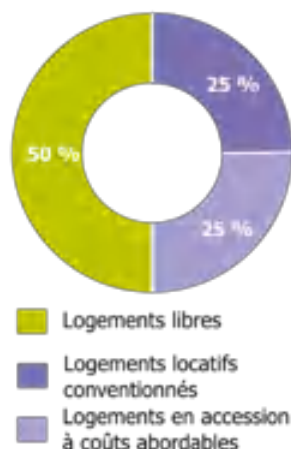


Superficie : Zone 1AUe : 50,24 ha - 2AUe : 26,35 ha - 2AUC : 41,60 ha - 1AUh : 1,55 ha - 2AUH : 13 ha
Secteur de développement à dominante économique
Phasage : urbanisation progressive depuis l'existant

Objectifs d'aménagement : Assurer un équilibre entre le développement économique métropolitain et le développement résidentiel de Guipavas

- Poursuivre le développement de l'habitat à l'ouest du centre-ville.
- Répondre aux besoins d'espaces économiques dans un secteur très attractif : développer la ZAC de Lavallot nord en tenant compte de son extension à l'est, et dans le cadre de la charte développement durable réalisée.
- Préserver à plus long terme la possibilité de développer des projets « vitrine » du pays de Brest au niveau de Quelarnou, dans la logique des espaces d'entrée d'agglomération, face au Froutven,
- Requalifier le boulevard Michel Briand à travers le renouvellement urbain de la zone de Lavallot et la constitution d'une nouvelle centralité sur le boulevard en lien avec le développement de la troisième phase du réseau de TC : 20 ha à requalifier.
- Assurer la place de l'agriculture en préservant une continuité nord sud des espaces cultivés.

Habitat zones AU



Programmation :

Assurer le développement de l'habitat en continuité avec la tache urbaine du centre-ville de Guipavas vers l'ouest et poursuivre le développement vers l'est.

Recommandations :

Un triple enjeu environnemental existe ici :

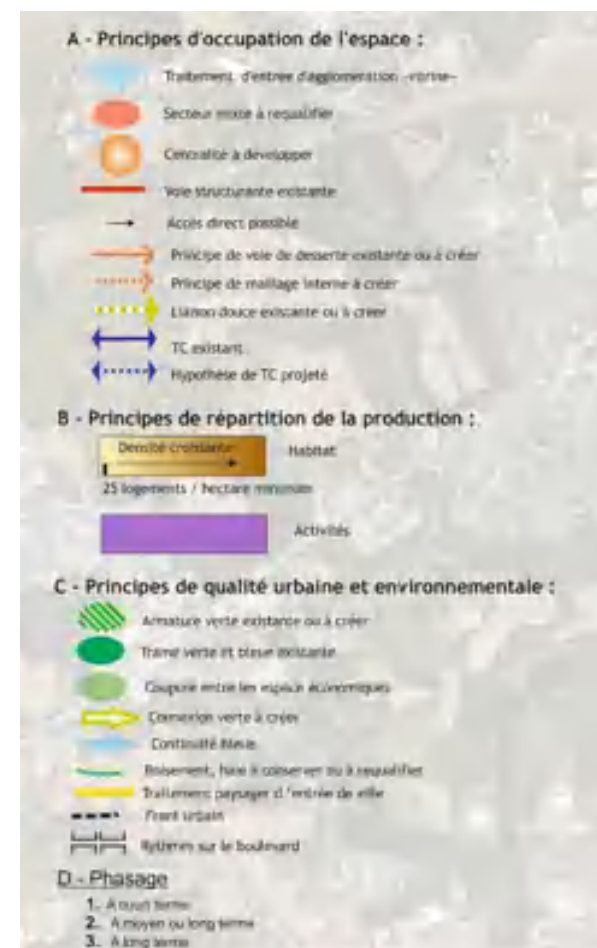
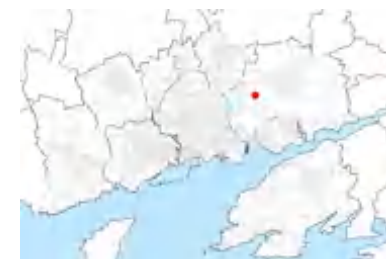
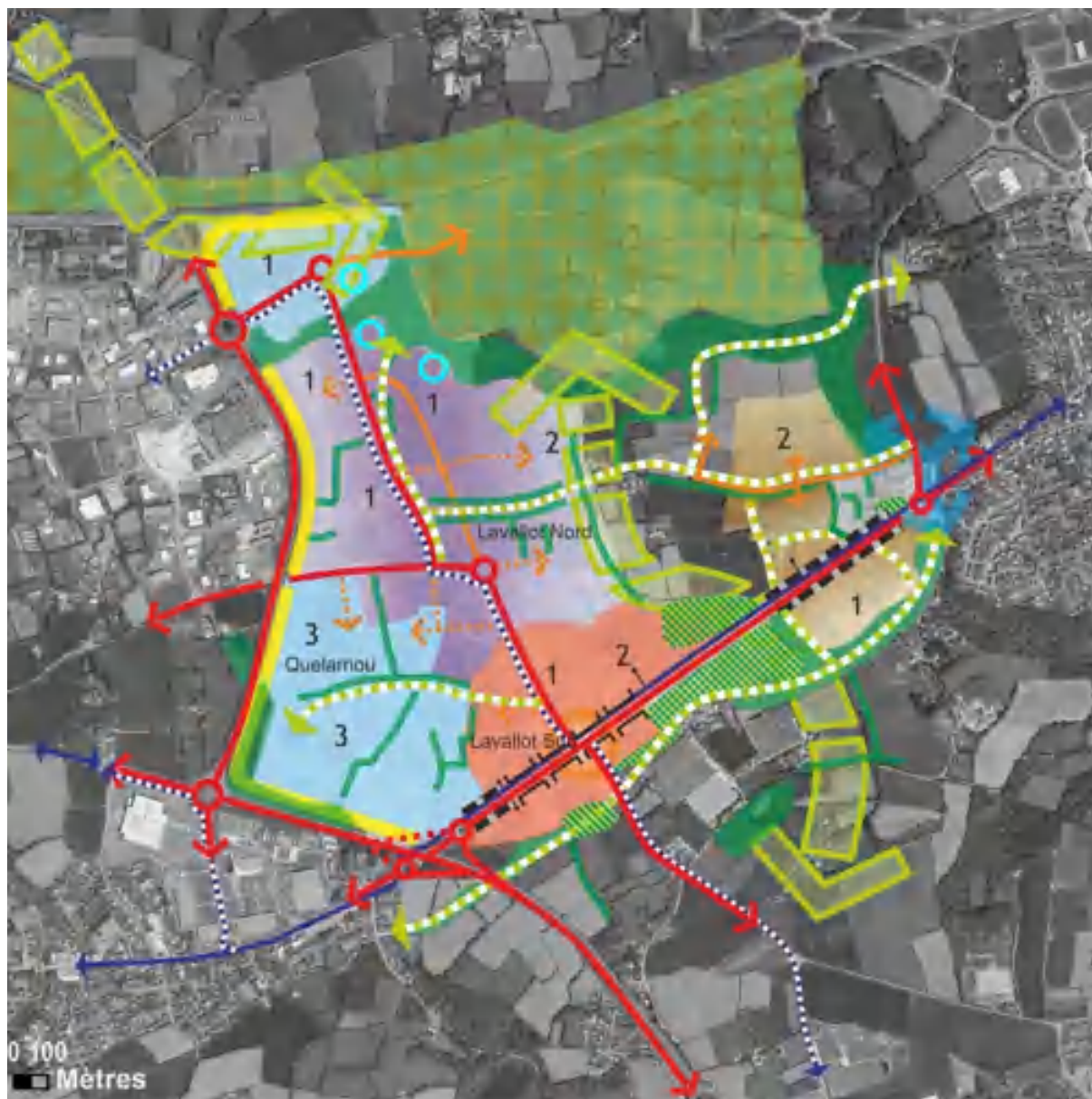
Conformément au SCoT qui prescrit des coupures entre les grandes zones d'activités économiques le long des axes structurants, cette disposition s'applique entre Saint Thudon et Lavallot jusqu'à Gouesnou le long de la RN12, afin de préserver le paysage et l'espace agricole.

Une attention particulière sera portée au traitement des limites entre les projets et les espaces naturels de la trame verte et bleue et particulièrement au principe de connexion qui sera intégré dans les projets.

Et, étant ici en tête de bassin versant, l'enjeu écologique de la continuité hydraulique se traduira par des aménagements permettant la continuité paysagère et la réduction du risque d'inondation.

Apporter une attention particulière au renouvellement urbain et à la densification des espaces d'activités économiques. Le principe de charte développement durable de Lavallot est à prolonger.

En cas de démolition/reconstruction, les projets devront apporter une plus grande qualité urbaine et proposer un nouveau bâtiment plus qualitatif que l'ancien.

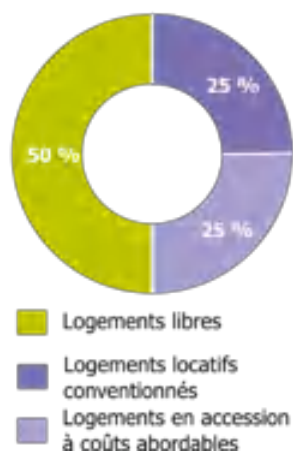


GUIPAVAS – Rue des Alouettes



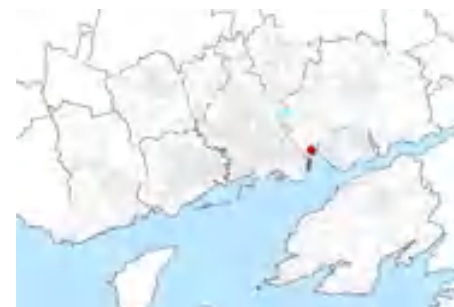
Superficie : 1,75 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUh
Phasage : A court terme

Habitat zones AU



Objectifs d'aménagement : Aménagement d'un site résidentiel en belvédère sur l'anse du Moulin Blanc

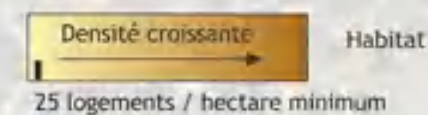
- La desserte du secteur se fera par la rue des Tourterelles et la rue des Alouettes. Des accès directs aux parcelles sont possibles à condition de respecter la continuité du mur ou du talus planté. La voie de desserte, le long du mur, sera traitée en ruelle.
- Une silhouette urbaine homogène (velum des toitures) sera recherchée. On prendra également soin à ce que les nouvelles constructions (hauteur, forme de la toiture, ...) permettent des percées visuelles vers la rade.
- La proximité des infrastructures : voie ferrée, pénétrante, devra être traitée dans le projet.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- Principe de desserte à créer
- Mur à conserver
- Accès direct possible
- vvvvvv Interdiction d'accès direct individuel

B- Principes de répartition de la production



C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Haie, talus à conserver ou à requalifier

D - Phasage

1. A court terme

GUIPAVAS – Saint Thudon I et II



Superficie : 1AUe 29,25 ha – 2AUe 23 ha – 2AUh 2,90 ha
Secteur résidentiel et d'activités
Zone du PLU : 2AUh et 1AUe et 2AUe
Phasage : progressif vers l'ouest

Objectifs d'aménagement : Prolonger la zone de Saint Thudon afin d'offrir de nouveaux espaces pour l'implantation d'activités économiques

L'enjeu de cette urbanisation est :

- D'offrir de nouveaux espaces pour le développement économique dans le prolongement de la zone existante.
- De préserver le hameau de Kervao en permettant un développement limité de l'habitat.
- De maintenir la continuité naturelle, agricole et paysagère le long de la RN12 entre les espaces d'économiques de Saint Thudon et Lavallot afin de préserver les paysages.

Le développement devra se faire en combinant ces grands enjeux et en proposant des formes architecturales qui s'intègrent à l'environnement.

Ce nouvel espace offrira un haut niveau de service en particulier, la possibilité de se raccorder au réseau très haut débit et au réseau de transports collectifs.

Recommandations :

En raison de la proximité de l'aéroport, toutes les surfaces réfléchissantes importantes sont à éviter. Une attention particulière sera portée au traitement des limites entre les projets et les espaces naturels de la trame verte et bleue et particulièrement au principe de connexion qui sera intégré dans les projets.

Contrairement au SCoT qui prescrit des coupures entre les grandes zones d'activités économiques le long des axes structurants, cette disposition s'applique entre Saint Thudon et Lavallot jusqu'à Gouesnou le long de la RN 12 afin de préserver le paysage et l'espace agricole.

PLOUGASTEL-DAOULAS

PLOUGASTEL-DAOULAS – Bodonn



Superficie : 3,2 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUH
Phasage : court terme

Objectif d'aménagement : assurer une jonction urbaine entre le bourg et le secteur de Bodonn

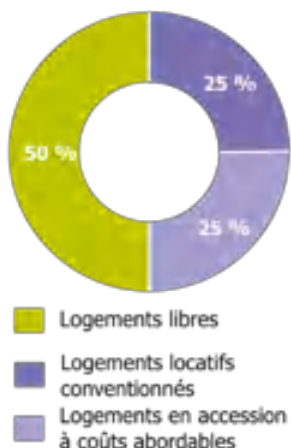
Le projet, à vocation d'habitat, répondra aux objectifs fixés par le PLU en termes de densité en extension urbaine (25 logements à l'hectare minimum) et, s'agissant d'une opération de plus de 2500 m² de surface de plancher, devra répondre aux objectifs de mixité, par la réalisation de 50 % de logements à coûts abordables, dont la moitié de logements locatifs sociaux.

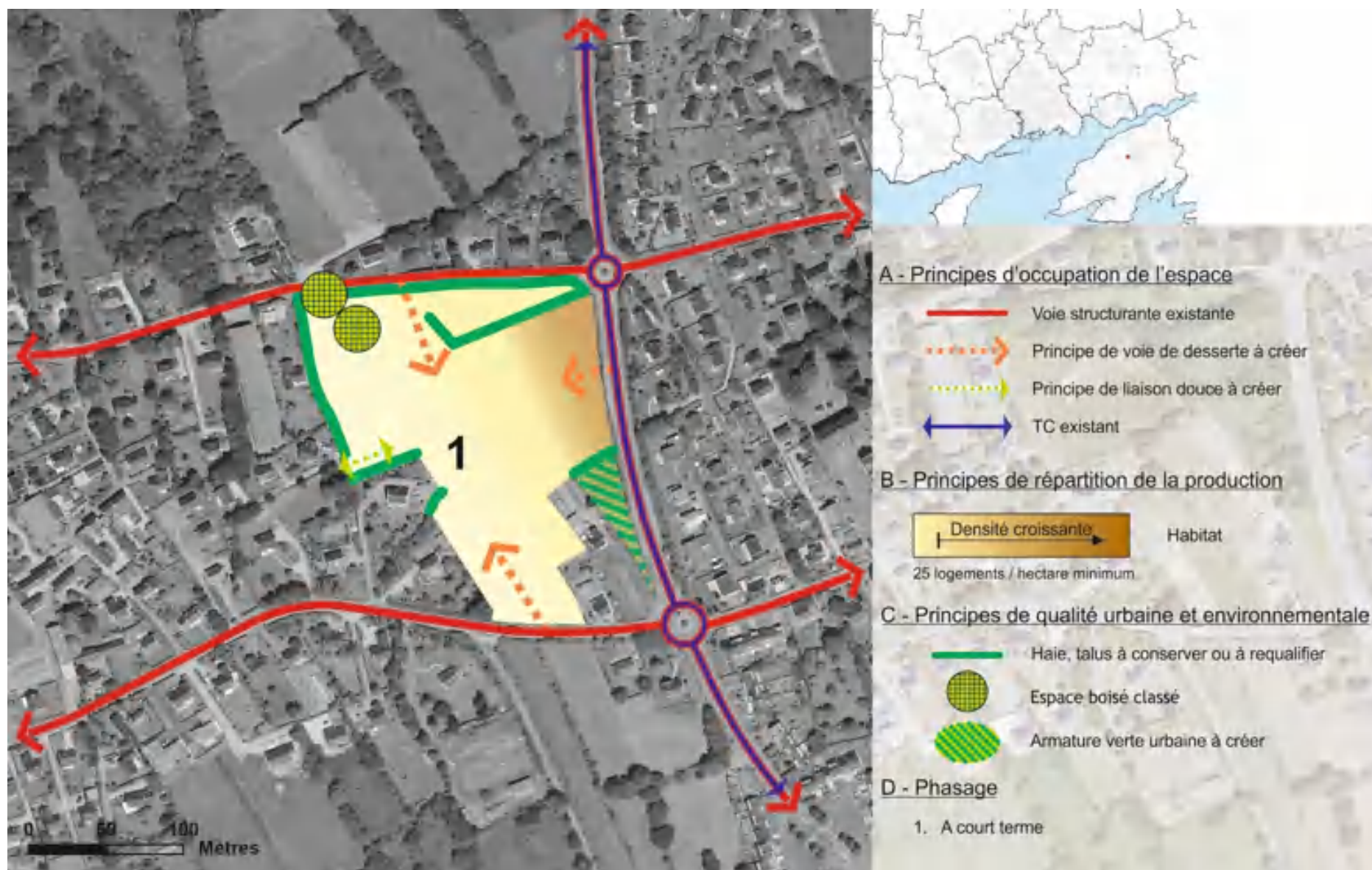
L'ouverture à l'urbanisation du secteur contribuera à la création d'un front bâti homogène, dense et continu le long du boulevard Filiger au nord/Est, afin de marquer l'entrée d'agglomération et valoriser l'entrée principale du secteur. Cet accès constituera l'accès principal de la zone avec une entrée et une sortie (exclusivement vers le sud) en direction du giratoire situé à l'intersection des boulevards des Myosotis et Filiger. La traversée du boulevard ne sera autorisée que par un accès « tourne à droite ». L'ensemble sera desservi par deux autres accès au nord par la rue Surcouf et au sud par la route de Bodonn, afin de boucler le secteur.

Le schéma général s'appuiera ensuite sur un axe primaire Nord/sud complété par un maillage de voiries secondaires en bouclage ou en impasse. Une liaison douce Est /Ouest sera aménagée pour la desserte inter-quartier depuis Bodonn avec le centre-bourg.

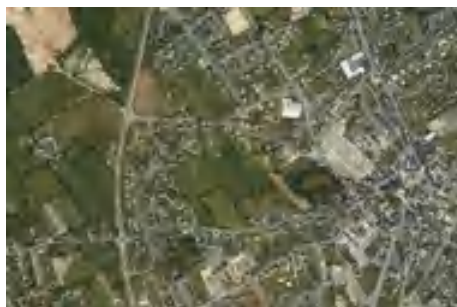
Les éléments principaux du maillage bocager (talus boisés ceinturant la zone) seront préservés.

Habitat zones AU



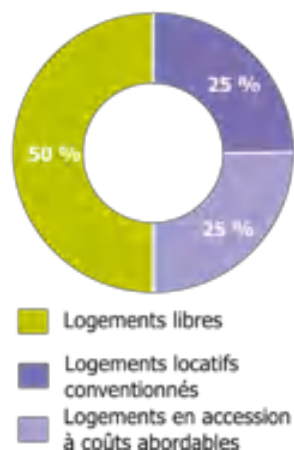


PLOUGASTEL-DAOULAS – Cleguer-Salaun



Superficie : 2AUc 5 ha
Secteur dense et secteur résidentiel. Objectif environ 170 logements
Zone du PLU : 2AUc
Phasage : moyen terme

Habitat zones AU

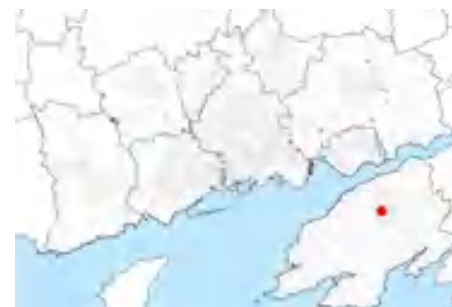
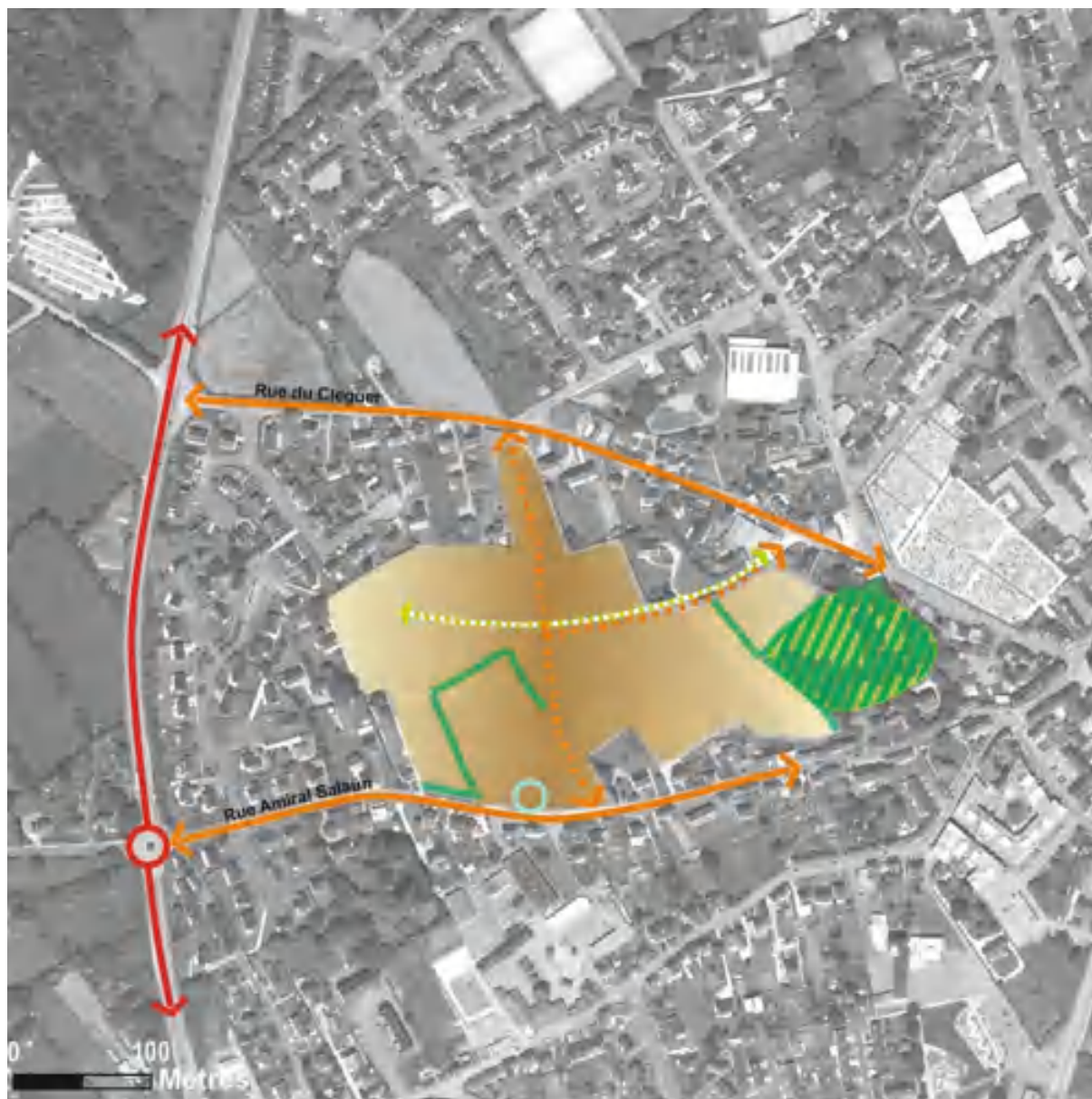


Objectifs d'aménagement : Poursuivre le développement du centre-ville en s'attachant à préserver l'identité des quartiers environnants

Cette zone est importante pour le développement démographique de la commune au regard de ses capacités d'urbanisation. L'aménagement de la zone entre les rues du Cléguer et Amiral Salaun devra se concevoir sur la totalité de la zone à urbaniser.

Les grands principes d'urbanisation sont :

- la création d'un axe principal nord/sud reliant la rue de Cléguer à la rue Amiral Salaun,
- la création d'un accès secondaire depuis l'Est,
- la réorganisation des carrefours correspondants,
- la vocation résidentielle et de services de la zone,
- l'aménagement d'un équipement de gestion des eaux pluviales au niveau du point bas.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Principe de liaisons douces à créer

B- Principes de répartition de la production

Densité croissante → Habitat
25 logements / hectare minimum

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Secteur potentiel de gestion des eaux pluviales
- Boisement, haie à conserver ou à requalifier
- Espace boisé classé / Armature verte existante

D - Phasage

A court ou moyen terme

PLOUGASTEL-DAOULAS – Port du Tinduff



Superficie : 2AUh 7,38 ha – 2AUe 2,03 ha – UEp 3,53 ha
Secteur portuaire du village du Tinduff : habitat, loisirs, économique.
Zones du PLU : 2AUh et 2AUe.
Phasage : urbanisation progressive depuis le port du Tinduff.

Objectifs d'aménagement : Développement du village du Tinduff dans un souci d'équilibre de la commune

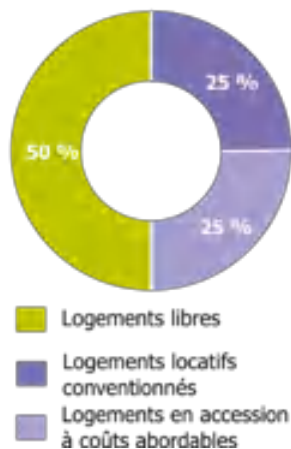
Affirmer le port du Tinduff comme pôle maritime, économique et touristique à l'échelle de la rade.

Développer l'aménagement du front de mer et le réaménagement des espaces publics.

Assurer la continuité de la trame verte et bleue et préserver l'organisation générale du site tout en assurant un développement raisonné de l'urbanisation qui ménage à la fois les résidents, les touristes et les utilisateurs du port.

Privilégier une organisation urbaine dans l'esprit des anciens hameaux et villages de la Presqu'île.

Habitat zones AU



Programmation et phasage :

Phase 1 : Inscrire port Tinduff dans le réseau « Rade de Brest »

La mise en œuvre de ce projet nécessite, au regard de la grande sensibilité du site, la restructuration complète du système d'assainissement collectif.

Améliorer les fonctionnalités portuaires et l'utilisation des réserves du site avec la mise aux normes des installations techniques, l'aménagement des espaces à l'arrière du port et la construction d'équipements et services complémentaires (jeux pour enfants, jardin,...) Préserver la possibilité de réaliser un ponton d'embarquement pour les passagers en appui de la jetée.

Affirmer le bâti avec la création d'un premier secteur résidentiel en arrière du front bâti du port et marquer la ligne de front de port en favorisant l'installation d'activités commerciales et d'hébergement de loisirs (exemple : gîte d'étape de randonnée terrestre ou maritime).

Phase 2 : Consolider l'activité touristique et résidentielle

Ouvrir un second secteur à l'urbanisation de type « éco-village » respectant les trois enjeux du Développement Durable : économie, société, environnement et développer l'activité touristique avec l'implantation d'un équipement d'hébergement de type village de vacances.

Phase 3 : Développer l'activité touristique et résidentielle

Poursuivre l'extension mesurée de l'habitat.

Recommandation :

Une attention particulière sera portée au traitement des limites entre les projets et les espaces naturels de la trame verte et bleue et particulièrement au principe de connexion qui sera intégré dans les projets.

La sensibilité de ce secteur nécessitera des études approfondies avant d'ouvrir à l'urbanisation, en particulier afin de prendre en compte les contraintes environnementales qui pourront amener à une précision des orientations actuelles.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Secteur d'équipement de loisirs, tourisme
- Secteur ouvert à l'accueil des commerces - restaurants
- Pôle de centralité
- Petit équipement public
- Espace public à recomposer
- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Principe de maillage de liaisons douces à créer

B- Principes de répartition de la production

- Densité croissante
25 logements / hectare minimum
- Activités portuaires

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Réseau d'espace vert à créer
- Hale boisée à restaurer ou à requalifier
- Front urbain "portuaire"
- Belvédère / fenêtre visuelle
- Connexion verte à créer ou à maintenir
- Élément d'intérêt local à conserver
- Secteur potentiel de gestion des eaux usées
- Principe d'une aire de carénage (GIZC)

D - Phasage

1. A court terme
2. A moyen terme
3. A long terme

PLOUGASTEL-DAOULAS – Talaouon Vraz



Superficie : 1,3 ha

Secteur résidentiel

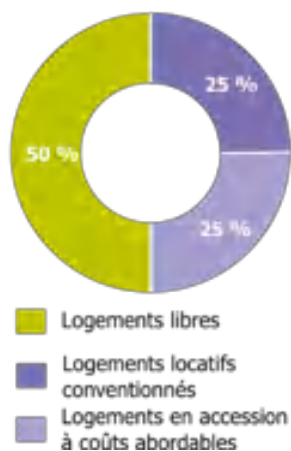
Zones du PLU : 1AUH

Phasage : à moyen terme

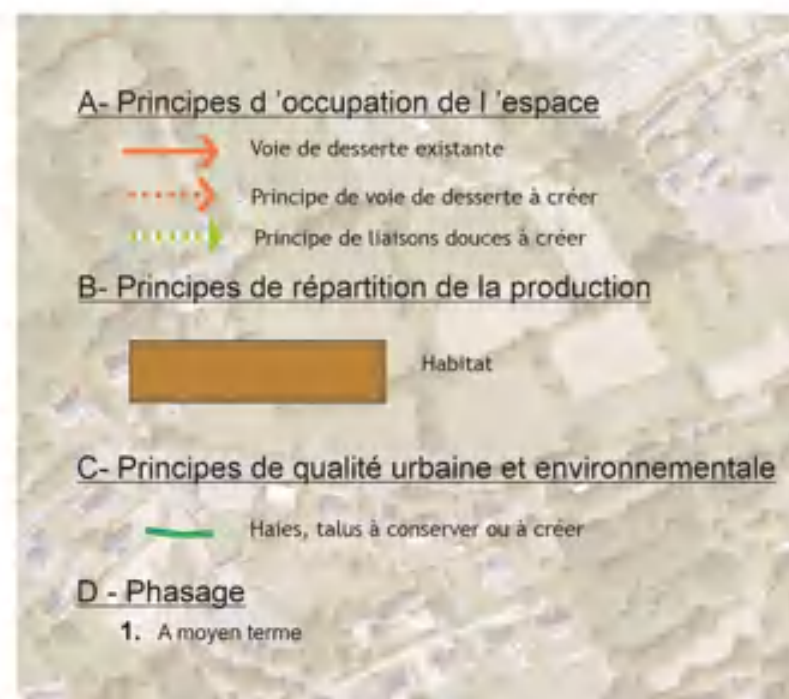
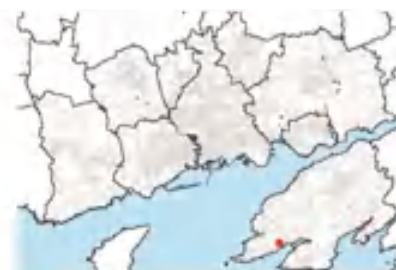
Objectifs d'aménagement : réaliser un projet harmonieux dans le respect des caractéristiques urbaines et paysagères du village de l'Auberlac'h et tenant compte du contexte paysager remarquable du site

Situé en contre-haut du Port de l'Auberlac'h, en covisibilité avec la mer et la rive opposée de l'anse de l'Auberlac'h, la zone de Talaouon-vraz se situe dans un espace sensible de grande qualité paysagère et à proximité d'un site Natura 2000. Afin de garantir son insertion dans ce paysage, l'aménagement de la zone doit s'inscrire dans la continuité des caractéristiques traditionnelles de composition urbaine et d'architecture du village de l'Auberlac'h. Le projet s'attachera également à prendre en compte les caractéristiques paysagères du site (topographie, organisation de la trame parcellaire, caractéristiques du chemin existant en lisière Ouest et Nord du projet,...) de façon à proposer une implantation et une volumétrie des constructions adaptées au contexte. Une attention particulière sera également portée au respect de la trame bocagère, afin de préserver le caractère champêtre du site.

Habitat zones AU



- La densité bâtie sera limitée en cohérence avec les densités actuellement observées sur le village de l'Auberlac'h et de façon à prendre en compte l'ambiance paysagère et les qualités patrimoniales du site.
- La hauteur des constructions ne devra pas dépasser 2 niveaux (R+1).
- l'implantation des constructions devra s'accorder avec la topographie du site. Les mouvements de terrain (déblais/remblais) seront limités et le faitage des constructions suivra une orientation préférentiellement parallèle au rivage.
- La teinte des constructions respectera les couleurs existantes dans le village : les teintes blanches et les couleurs saturées seront évitées.
- Le choix des matériaux sera étudié de façon à renforcer l'insertion des constructions dans l'environnement naturel du site.
- Un traitement végétal des clôtures sera privilégié de façon à atténuer l'impact de l'aménagement dans le paysage et à assurer une transition avec l'environnement agro-naturel.
- Les haies arborées internes et en limites périphériques devront être préservées afin de limiter l'impact paysager et préserver le caractère encore champêtre du secteur. En limite sud, en bordure de la route de Talaouon Vraz, une lisière végétale, composée de strates arborée et arbustive, sera créée afin de limiter l'impact des futures constructions qui seront implantées en contre-haut de la voie.
- L'accès se fera par le carrefour des routes de Talaouon Vraz et de l'Auberlac'h avec une desserte en bouclage en sens unique pour faciliter la circulation. Une sortie piétons sera aménagée afin de relier le chemin existant au nord.
- Afin d'éviter les incidences indirectes sur le site Natura 2000, la zone sera obligatoirement raccordée au réseau d'assainissement collectif. Le raccordement de la zone devra être réalisé préalablement à toute urbanisation du site. De même une attention particulière sera accordée à la gestion des eaux pluviales. L'infiltration des eaux pluviales sera privilégiée afin de respecter au mieux l'équilibre hydrologique.



PLOUZANÉ

PLOUZANE– Plouzané / Brest – Entrée Ouest



Superficie : 130,63 ha à aménager ou à restructurer

Secteur de développement stratégique

Zones du PLU : toutes zones

Première phase : Kerlinou.

Objectifs d'aménagement : Conférer une nouvelle cohérence et une plus forte lisibilité aux vocations majeures de ce territoire

- Développer cet espace stratégique entre Brest et Plouzané en s'appuyant sur les différentes fonctions urbaines et paysagères en synergie avec le réseau de TCSP et son évolution : nouvelles stations, nouveau parking relais, accessibilité tous modes et organisation de l'accès au Technopole.
- Préserver la trame verte et bleue en proposant un traitement particulier des limites avec les espaces privés bâtis et conserver les vues lointaines au niveau de Kerarbelec et vers la Rade.
- Constituer sur l'avenue de la première DFL (D 789) un nouveau front urbain en repositionnant Kesteria nord vers le tertiaire et les activités grâce à un traitement architectural et paysager qualitatif contribuant à l'attractivité.
- Réserver l'ensemble du site de Kerzeniel aux besoins de développement du site Technopolitain ou à des équipements d'intérêt métropolitains et en offrant une nouvelle vitrine au Technopole depuis la route du Conquet et la route de sainte Anne.
- Mailler le réseau de voirie en permettant des alternatives à l'avenue de la première DFL en prolongeant la VC6 jusqu'à la D 789.
- Développer de nouveaux quartiers résidentiels articulés autour d'une desserte en boucle et se développant de part et d'autres d'aménagements paysagers assurant les connexions à la trame verte et bleue, dans un esprit similaire à ce qui est déjà projeté sur Kerlinou.
- Favoriser une plus forte occupation de l'espace en densifiant les espaces d'activités.

Phasage :

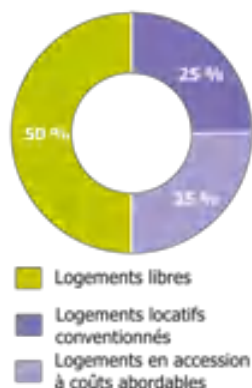
- La première phase d'aménagement démarre à Kerlinou. La densité de ce nouveau quartier, en lien avec la proximité d'un TCSP sera de l'ordre de 25 à 40 logements/ha et le potentiel de logements est estimé à plus de 1000 logements (Uc et 1AU).
- En seconde phase (2AU), plus de 600 logements avec des activités économiques et des équipements et services repartis sur les différents espaces : à Kesteria nord c'est un enjeu de requalification à travers une densification et une mixité des fonctions qui sera recherché. A Coatuelen (1.3ha), Kesteria sud (9,5 ha) et Kerzenniel sud : du logement. Et enfin, sur Kerzenniel nord et Kerarbelec : des équipements et activités métropolitains.

Recommandations :

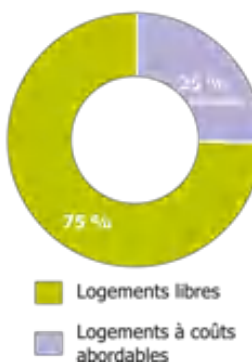
Une attention particulière sera portée au traitement des limites entre les projets et les espaces naturels de la trame verte et bleue et particulièrement au principe de connexion qui sera intégré dans les projets.

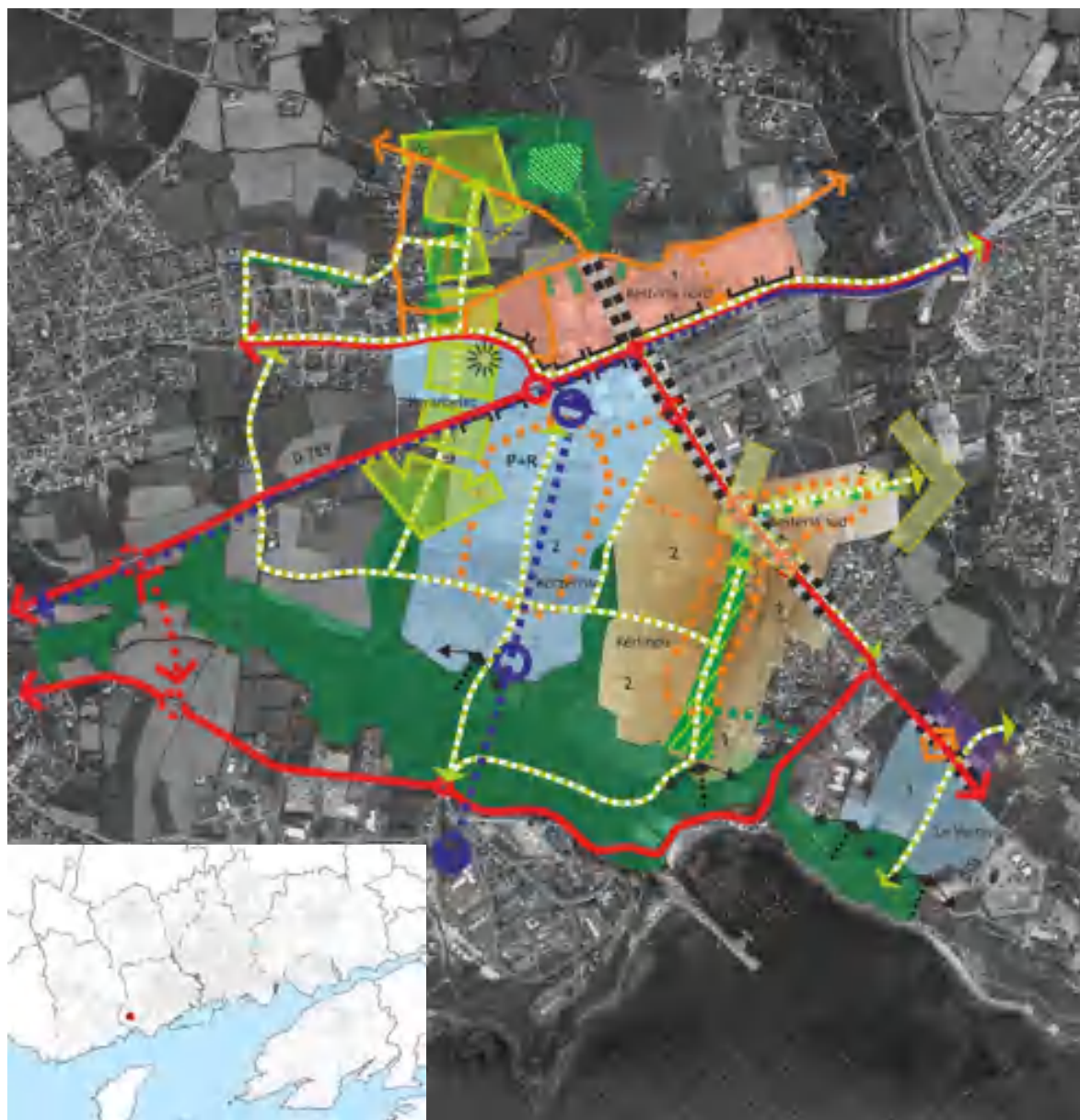
En cas de démolition/reconstruction les projets devront apporter une plus grande qualité urbaine et proposer un nouveau bâtiment plus qualitatif que l'ancien

Habitat zones AU



Habitat zones U





A - Principes d'occupation de l'espace :

- Site privilégié de renouvellement urbain
- Espace métropolitain
- Voie structurante existante
- Principe de voie structurante à créer
- Périmètre où peut être envisagé la création d'un carrefour
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Principe de voie fonctionnelle
- Principe de liaisons douces à créer
- Hypothèse de TCSP
- TC existant
- Pôle d'échange envisagé - station
- Élément singulier

B - Principes de répartition de la production :

- Densité troisante
25 logements / hectare minimum
- Activités

C - Principes de qualité urbaine et environnementale :

- Connexion à créer
- Boisement, halle boisée à conserver ou à requalifier
- Armature verte existante ou à créer
- Trame verte et bleue existante
- Fenêtre visuelle
- Front urbain
- Rythmes sur le boulevard

D - Phasage

- 1. A court terme
- 2. A moyen et long terme

PLOUZANE - Hôtel de ville

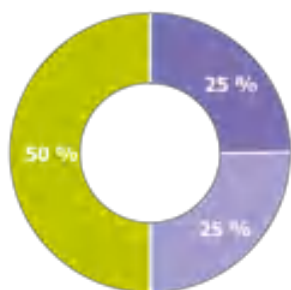


Superficie : 2 ha environ
Secteur de renouvellement urbain
Zone du PLU : UC
Phasage : renouvellement progressif depuis le centre.

Objectif d'aménagement : Un cœur de centre-ville renouvelé pour Plouzané autour d'un nouvel hôtel de ville

Renforcer la visibilité de la centralité existante autour des équipements publics de Castel Nevez, et améliorer la lisibilité de l'accessibilité du cœur de ville.

Habitat zones AU



- Logements libres
- Logements locatifs conventionnés
- Logements en accession à coûts abordables

- Implantation du nouvel hôtel de ville privilégiant sa visibilité depuis les accès ;
- Recomposition des espaces publics, intégrant la création d'une voie réservée aux bus et aux modes doux, la matérialisation de la piste cyclable départementale et le maintien de sa continuité, la mise en valeur du chêne existant (classé en EBC) et le dégagement de vues lointaines vers le sud-ouest ;
- Traitement des entrées (principale et secondaire) du centre-ville avec la réalisation de programmes mixtes en front bâti ;
- Maintien des liaisons piétonnes existantes en particulier aux abords du groupe scolaire.

Ces orientations sont compatibles avec la transformation possible à terme de la RD 12, voie d'agglomération desservant la commune, en boulevard urbain paysager.

Programmation :

Phase 1 : Construction d'un nouvel hôtel de ville ainsi qu'une recomposition des espaces publics centraux.

Phase 2 : Réorganisation du plan de déplacements et reconfiguration des accès principaux au centre-ville. Renouvellement urbain dans un objectif de densification des parcelles situées le long de l'avenue J.Moulin.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Secteur mixte à créer
- Secteur accueillant des commerces
- Équipement public (nouvel hôtel de ville)
- Espace public à recomposer
- Espace à circulation apaisée
- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage
- Principe de liaisons douces à créer
- Hypothèse de TC

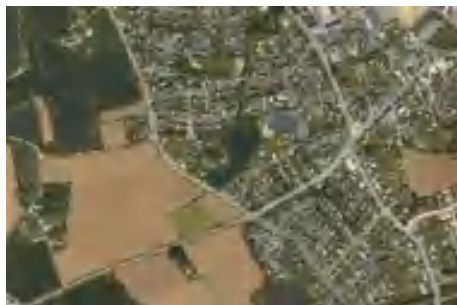
C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Traitement des limites
- Front urbain
- Principe de vue à préserver
- Espace boisé classé
- Armature verte urbaine existante ou à créer

D - Phasage

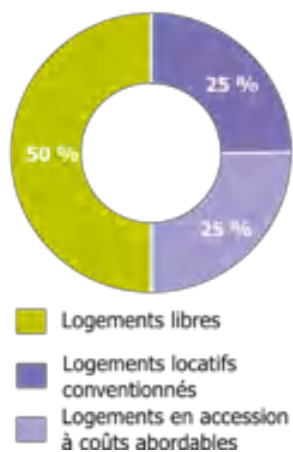
- 2. A moyen ou long terme

PLOUZANE – Kerborhel



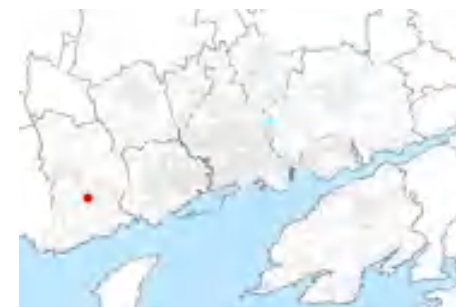
Superficie : 1,36 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUh
Phasage : A court terme

Habitat zones AU



Objectifs d'aménagement : Aménager une dent creuse

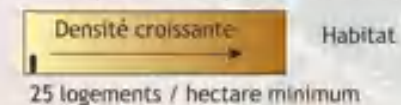
L'accès principal se fera depuis la route de Croastane.
Une attention particulière sera portée aux liaisons douces vers l'école.



A- Principes d'occupation de l'espace

-  Voie de desserte existante
-  Principe d'accès à créer
-  Principe de liaisons douces à créer

B- Principes de répartition de la production



C- Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Haie, talus à conserver ou à requalifier

D - Phasage

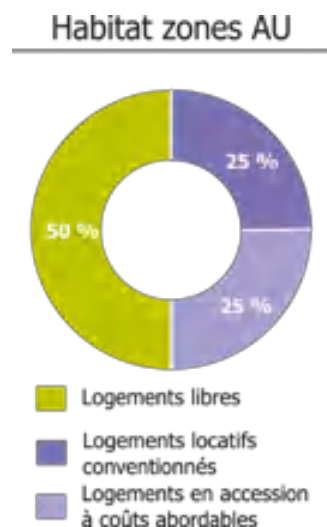
1. A court terme

PLOUZANE – Kerezoun-Kerstrat



Superficie : 12,07 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUh
Phasage : A court terme

Objectifs d'aménagement : Réaliser une greffe urbaine harmonieuse avec le tissu urbain environnant



L'accès majeur à la zone AU se fera depuis l'avenue du Technopôle. Un système viaire orienté Est / Ouest assurera la desserte principale en reliant les routes de Mescleuziou et du Dellec. Ce système pourra être complété par un réseau de circulation maillé incluant les modes doux de déplacements. Il pourrait s'adosser partiellement aux talus existants. L'ensemble des moyens et équipements à mettre en place pour la gestion des eaux pluviales est à déterminer au préalable à l'échelle de l'ensemble de la zone Kerstrat-Kerezoun et à intégrer à l'aménagement. La conception et le dimensionnement de ces dispositifs seront étudiés en privilégiant la mutualisation des fonctions (gestion des eaux, aires de jeux, cheminements ...) et ils devront être rendus accessibles afin d'en assurer la maintenance.

Les terrains devront être raccordés au réseau d'assainissement collectif à l'exception de la partie la plus au Sud (Kérézoun).

La station de relevage située au Sud / Ouest de la zone devra être adaptée au nouvel environnement.

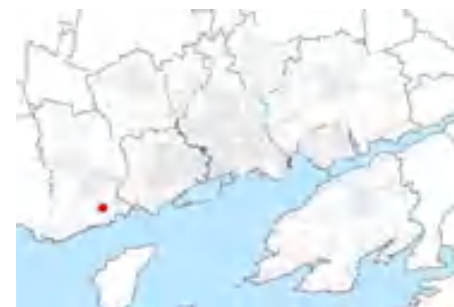
La qualité urbaine, architecturale et paysagère devra être une priorité dans l'élaboration du projet. A ce titre une attention particulière devra être apportée au traitement des accès de la zone et de son interface avec le secteur de Kerezoun, à la volumétrie qui fera référence à l'architecture locale ainsi qu'à la qualité des matériaux et la teinte des enduits. Il s'agit ici de réaliser une greffe harmonieuse avec le tissu urbain environnant.

L'orientation de la ligne de faîtage principale sera parallèle aux courbes de niveaux.

Le développement d'un habitat diversifié permettra de répondre aux attentes de tous les ménages dans le respect du Programme Local de l'Habitat. Les constructions devront obtenir le label « Bâtiment Basse Consommation ».

Plusieurs talus repérés sur le schéma d'aménagement serviront de support aux aménagements publics fédérateurs du quartier (aire de jeux, chemins ...).

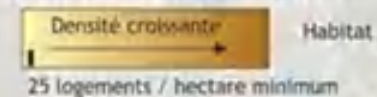
On note sur le site la présence d'un réseau d'eau potable privé utilisé de manière très limitée.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- - - - - Principe de maillage à créer
- - - - - Principe de maillage liaisons douces à créer
- Accès direct possible

B- Principes de répartition de la production



C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Haie, talus à conserver ou à requalifier
- Connexion verte à créer

D - Phasage

- 1. A court terme

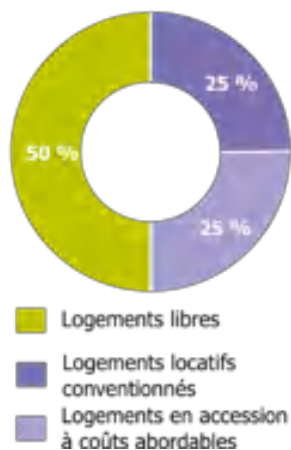
PLOUZANE – Lanrivineg



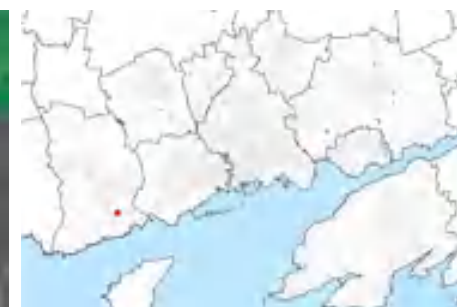
Superficie : 6.83 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUH
Phasage : Moyen terme

Objectifs d'aménagement : Réaliser une greffe urbaine respectueuse de la préservation des connexions écologiques existantes

Habitat zones AU



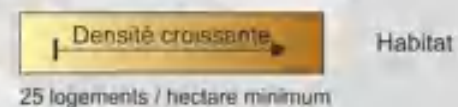
- La composition spatiale de l'aménagement est à concevoir en deux secteurs indépendants, de part et d'autre du corridor écologique qui traverse le site du nord au sud et qui devra être préservé dans son intégralité.
- Chacun de ces secteurs sera desservi par son propre maillage de voies internes et disposera d'un accès unique depuis l'avenue du Technopôle. Au nord du secteur est, la jonction avec la zone d'urbanisation future pourra être anticipée, sous réserve de lui appliquer un traitement paysager approprié en l'attente de son affectation ultérieure. Les deux secteurs seront toutefois reliés par un cheminement piéton permettant la liaison en continu de l'ensemble de la zone avec la desserte en transports collectifs existante (arrêts localisés à hauteur de l'intersection de la route de Mescleuziou et de la rue de Lanrivinec).
- Le réseau de haies et de talus présent sur le site devra être maintenu dans ses principales caractéristiques, notamment en évitant autant que possible sa fragmentation et en localisant ses traversées éventuelles pour les besoins de la desserte du site aux endroits les moins sensibles.
- Les espaces naturels relais identifiés aux abords du corridor écologique sont à conserver.
- Une gestion des eaux pluviales en infiltration est à privilégier en s'appuyant sur la topographie, la surverse pouvant s'effectuer vers le fossé existant le long de l'avenue du Technopôle et de la route de Mescleuziou.



A - Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- Principe de carrefour à aménager
- Voie de desserte existante
- Principe de voie de desserte à créer
- Principe de liaison douce à créer
- TC existant

B - Principes de répartition de la production



C - Principes de qualité urbaine et environnementale

- Haie, talus à conserver ou à requalifier
- Espace boisé classé
- Trame verte et bleue / Zone humide existante
- Connexion écologique existante à préserver

PLOUZANE – Lannevel



Superficie : 1,2 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUh
Phasage : A court terme

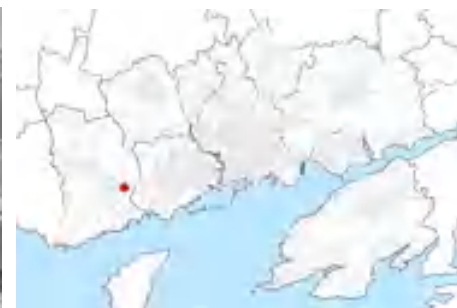
Objectifs d'aménagement : Réaliser un greffe urbaine intégrée à l'environnement

L'aménagement de ce site, en bordure de la rue de Brest, devra constituer un front urbain en implantant le bâti avec une distance maximale de 5m par rapport à l'alignement.

L'exposition du site plein sud et ouvert sur le paysage doit être intégrée à la conception afin d'optimiser les apports solaires et l'exposition (vues lointaines).

L'accès se fera depuis l'allée de Lannevel avec des accès possibles directs.

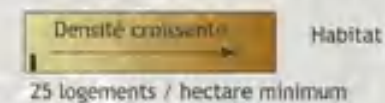
Les espaces naturels fortement présents sur le site (espaces boisés classés, talus) seront préservés afin d'être le support des liaisons douces préservées et renforcées avec, au sud, un talus à reconstituer.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- ⋯→ Principe de maillage à créer
- ⋯→ Principe de maillage liaisons douces à créer
- Accès direct possible

C- Principes de qualité urbaine et environnementale



B- Principes de répartition de la production

- Haie, talus à conserver ou à requalifier
- Trame verte et bleue existante
- ● Boisement à préserver / espace boisé classé
- Front urbain

D - Phasage

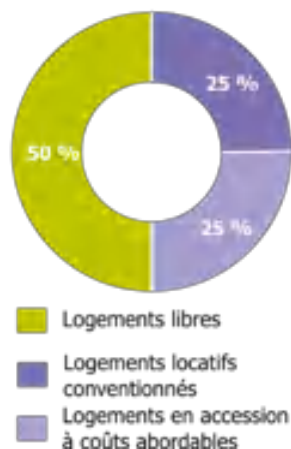
1. A court terme

PLOUZANE – Le Cloître



Superficie : 0,58 ha
Secteur résidentiel. Objectif 15 logements
Zone du PLU : 1AUH
Phasage : à court terme

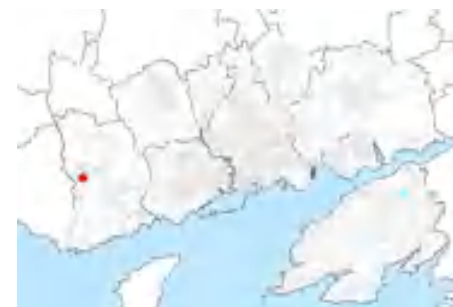
Habitat zones AU



Objectifs d'aménagement : Réaliser un petit projet très qualitatif en limite de l'espace naturel

- La desserte du terrain se fera depuis l'accès existant qui sera à traiter notamment en maintenant ou en reconstituant les alignements plantés, en particulier, au niveau de l'entrée.
- Les liaisons douces existantes seront à préserver vers l'espace naturel et à créer depuis le terrain.
- Les talus et les boisements existants sur les limites de l'opération devront être préservés afin d'apporter une attention particulière aux limites sud.
La topographie du terrain, en pente douce vers le sud offre des vues remarquables : il faudra en tenir compte pour les riverains présents au nord du site.
- Une attention particulière sera apportée au traitement des eaux usées et pluviales.

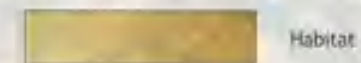
Remarque : Ce site incite à imaginer des formes urbaines innovantes en particulier en lien avec la question des accès.



A- Principes d'occupation de l'espace

-  Voie de desserte existante
-  Principe de maillage à créer
-  Principe de maillage liaisons douces à créer

C- Principes de qualité urbaine et environnementale



B- Principes de répartition de la production

-  Haie, talus à conserver ou à requalifier
-  Trame verte et bleue existante
-  Traitement des limites

D - Phasage

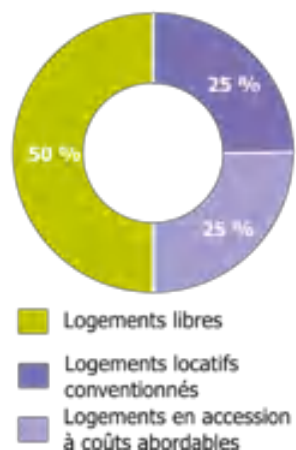
- 1. A court terme

PLOUZANE – Mescleuziou



Superficie : 0,7 ha environ
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUH
Phasage : urbanisation prioritaire

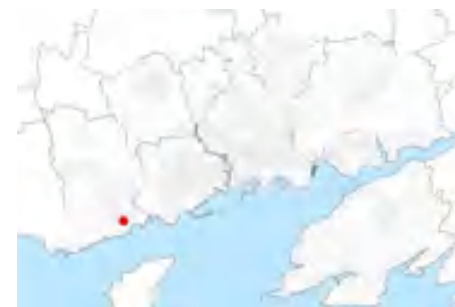
Habitat zones AU



Objectif d'aménagement : Finaliser l'urbanisation à travers une petite opération d'habitat individuel

La zone ouverte à l'urbanisation se situe au sud-est de la commune de Plouzané en bordure de la route de Mescleuziou. A la jonction d'espaces naturels, de terres agricoles et du parc d'activités du Technopôle Brest-Iroise, elle marque à cet endroit la limite de l'extension de l'urbanisation destinée à un usage résidentiel et se trouve en secteur d'assainissement non collectif.

De taille modeste, elle pourra accueillir un projet de lotissement d'habitat pavillonnaire ou individuel groupé, desservi depuis la route de Mescleuziou. La gestion des eaux pluviales devra être réalisée à l'échelle du périmètre de l'opération. Un droit de passage au bénéfice des propriétés situées au sud devra être maintenu.



A - Principes d'occupation de l'espace :

-  Voie de desserte existante
-  Principe de maillage à créer
-  Principe de liaisons douces
-  Accès direct possible

B - Principes de répartition de la production :



C - Principes de qualité urbaine et environnementale :

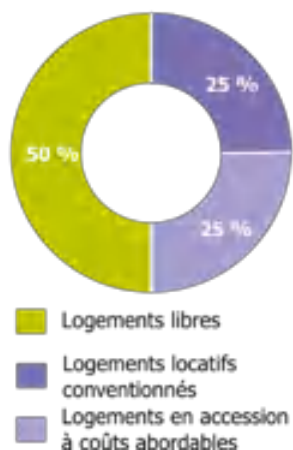
-  Chemin d'exploitation
-  Secteur potentiel de gestion des eaux pluviales

PLOUZANE – Place du commerce



Superficie : Renouvellement urbain
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUc
Phasage : A court et moyen terme

Habitat zones AU



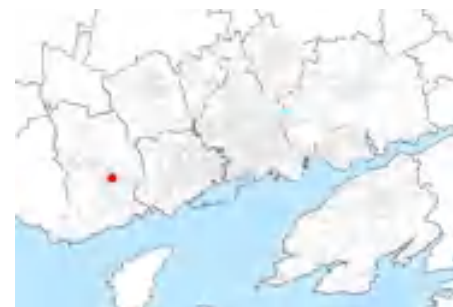
Objectifs d'aménagement : Dynamiser et accompagner les mutations du cœur de la Trinité

Le développement raisonné du commerce intégrant la redynamisation de la Place du Commerce et la réorganisation des espaces publics marque l'évolution et la densification du cœur de la Trinité :

- D'autres bâtiments commerciaux pourront être réalisés en arrière de la rue de Brest. La lisibilité et les liaisons tous modes entre la Place du Commerce et la rue de Brest seront recherchées. Les hauteurs de bâtiments devront préserver la vue sur la rade
- Une nouvelle liaison pourra être réalisée depuis l'avenue du général de Gaulle vers la place du commerce afin d'améliorer la lisibilité et l'accessibilité vers la place et le bâti et les espaces contigus pourront être recomposés
- Un front urbain sera conforté le long de la rue de Brest avec des bâtiments mixant commerces et habitat.

La trame des cheminements doux empruntant les grands axes verts sera confortée :

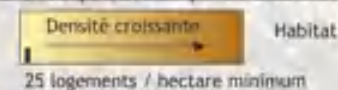
- Les liaisons actives vélos devront être reconstituées, en particulier les traversées de voies permettant les grandes liaisons vers le Sud et le Nord du quartier.
- Les équipements existants : école et salle de sports seront intégrés à la réflexion globale sur la recomposition des espaces au sud. Une attention particulière sera portée à la sécurisation des abords de l'école. Une alternative au trafic rue de Kerallan pourra être proposée. Les bâtiments donnant sur cette voie devront constituer également un front bâti urbain.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Secteur mixte (habitat, commerce, bureaux, équipement...)
- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Principe de liaisons douces existantes ou à créer (vélo)
- Espace public existant ou à recomposer
- Equipement public existant
- Périmètre où peut être envisagé la création d'un carrefour

B- Principes de répartition de la production



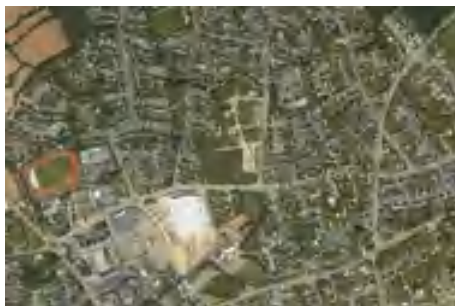
C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Haie, talus à conserver ou à réqualifier
- Front urbain
- Vue lointaine à préserver

D - Phasage

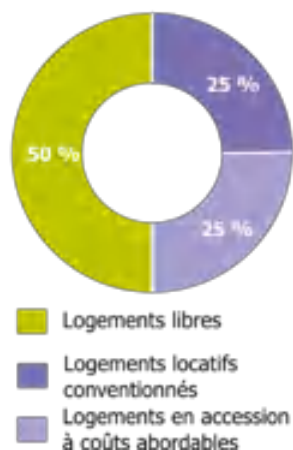
1. À court terme
2. À moyen terme

PLOUZANE – Rue des Myosotis nord



Superficie : 2,10 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUc
Phasage : A court terme

Habitat zones AU



Objectifs d'aménagement : Réaliser un aménagement de centre-ville, dense et mixte

Cette opération qui jouxte la place du commerce pourra recevoir une opération marquant un front urbain sur la rue des Myosotis, et traiter l'angle vers la rue de Bretagne dans le même esprit.

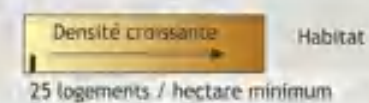
Le maillage avec le tissu existant se fera par le biais des liaisons douces. Les accès à la zone se feront depuis les voies périphériques actuelles en privilégiant un principe de maillage.



A- Principes d'occupation de l'espace

-  Voie de desserte existante
-  Principe de maillage à créer
-  Principe de liaisons douces à créer

B- Principes de répartition de la production



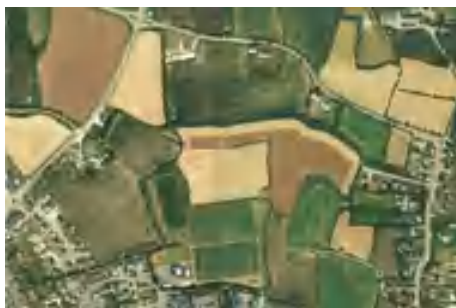
C- Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Haie, talus à conserver ou à requalifier

D - Phasage

1. A court terme

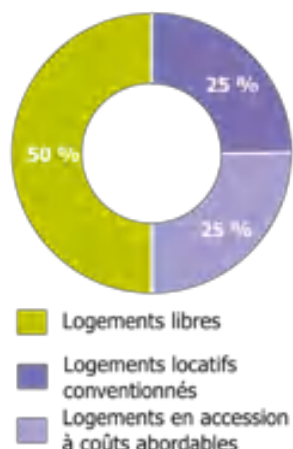
PLOUZANE – Trenen



Superficie : 2,6 ha
Secteur résidentiel – 65 logements environ
Zone du PLU : 1AUH
Phasage : urbanisation prioritaire

Objectif d'aménagement : Finaliser l'urbanisation à travers la réalisation d'un programme d'habitat mixte

Habitat zones AU



Située à l'extrémité et en lisière est de la zone urbanisée de la Trinité, en bordure sud de la route de Trenen, la zone ouverte à l'urbanisation constitue le prolongement du lotissement du Trenen (rue du Muguet), première tranche d'urbanisation réalisée entre 2007 et 2010.

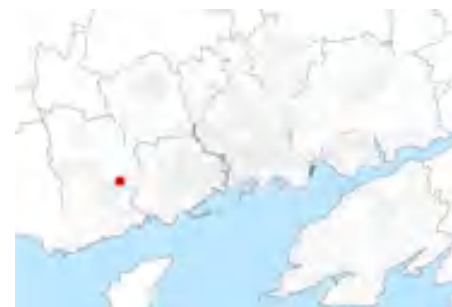
Avec un programme d'habitat composé de logements individuels, de maisons groupées et de petits immeubles collectifs, l'opération vise à garantir la greffe sur le tissu urbain existant en apportant une offre diversifiée et de qualité répondant à un principe de mixité urbaine et sociale.

Elle sera desservie depuis la route de Trenen par le carrefour giratoire en vis-à-vis de la rue du Muguet, avec un débouché supplémentaire en partie médiane du périmètre d'opération qui fera l'objet d'un traitement spécifique.

Un front bâti implanté dans le prolongement des constructions voisines en bordure de la route de Trenen, correspondant à une forme d'habitat plus dense, est proposé afin de marquer l'entrée de ville.

Les aménagements paysagers comprendront des liaisons douces, en particulier en direction du complexe sportif de Keramazé au sud-est, et permettront de maintenir les haies et talus disposés sur le pourtour du site.

La gestion des eaux pluviales sera traitée à l'échelle du site, notamment en raison de son inscription dans le périmètre de protection rapprochée du captage de l'Hospitalou, au besoin par un recalibrage des ouvrages réalisés lors de la première tranche d'urbanisation (rue des Lupins) et complétée par des dispositifs s'insérant dans les aménagements paysagers en partie nord-est de l'opération.



A - Principes d'occupation de l'espace :

- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Principe de liaisons douces
- Traitement spécifique de voirie

B - Principes de répartition de la production :

- Densité croissante → Habitat
25 logements / hectare minimum

C - Principes de qualité urbaine et environnementale :

- Trame verte et bleue existante
- Espace vert structurant à créer
- Hale à conserver ou à requalifier
- Espace boisé classé
- Secteur potentiel de gestion des eaux pluviales
- Principe de front urbain bâti

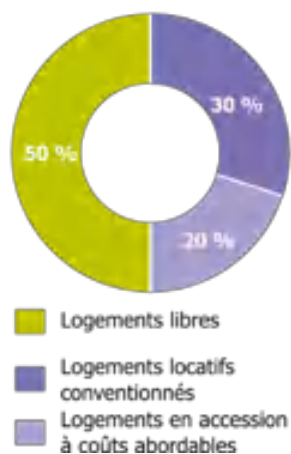
LE RELECQ-KERHUON

LE RELECQ KERHUON - Feunteun Aon



Superficie : UH 4,83 ha – 2AUh : 2,20
Secteur résidentiel. Objectif environ 210 logements
Zone du PLU : UH et 2AUh
Phasage : Projet engagé

Habitat zones AU



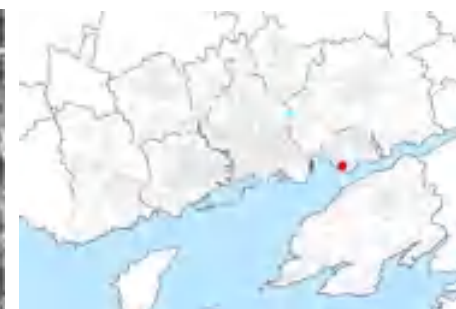
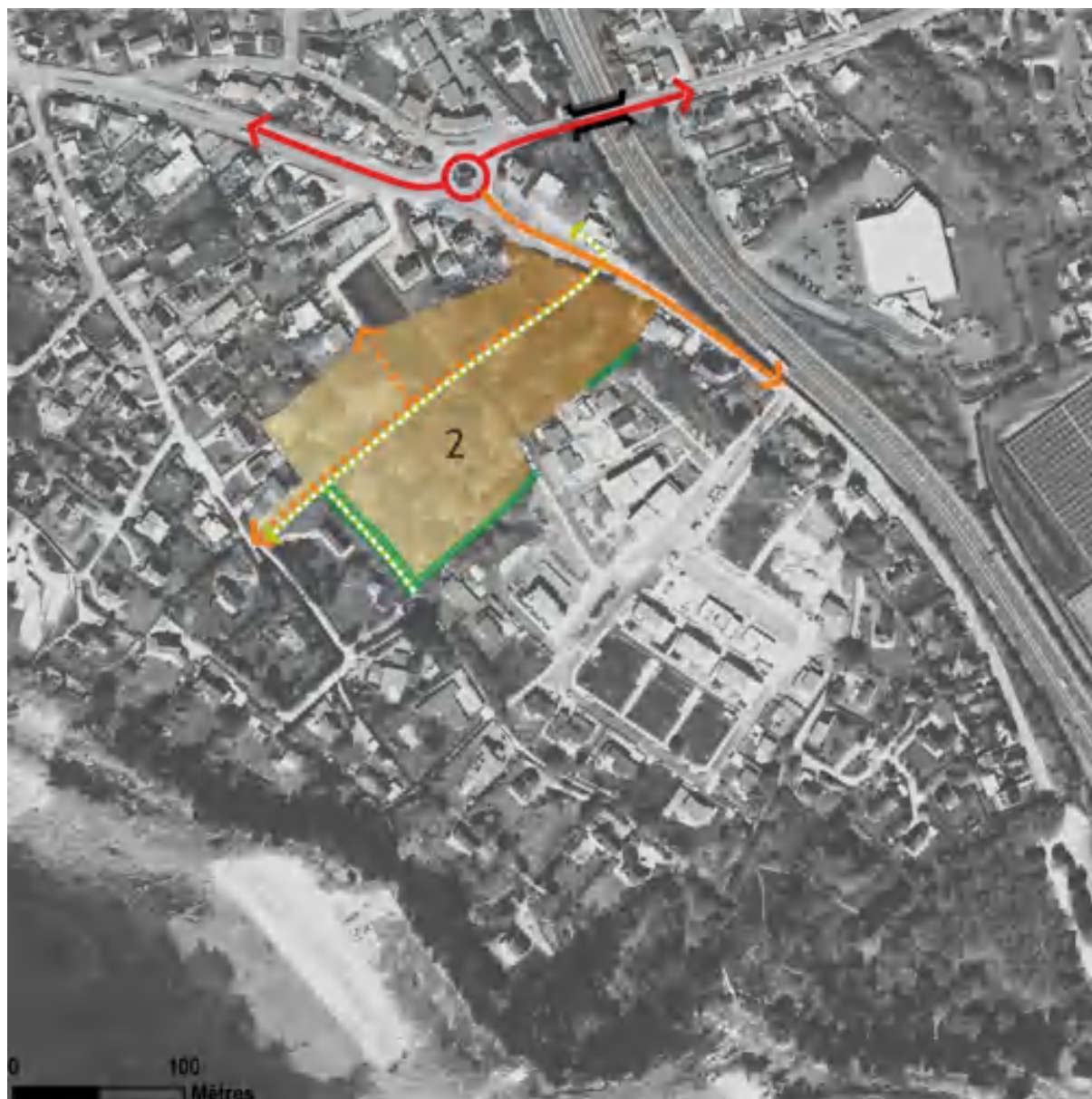
Objectifs d'aménagement : Aménager un nouvel espace d'habitat

- L'accès principal de la zone est envisagé depuis le boulevard Léopold Maissin, avec deux entrées-sorties permettant un bouclage. La partie Ouest, qui ne fait pour l'heure l'objet d'aucun projet connu, sera d'une part liaisonnée avec le reste de la zone par une voirie de desserte secondaire et par d'autres voies avec Keriezou et le boulevard Léopold Maissin.
- Des cheminements piétons sont à favoriser et à connecter au réseau de chemins ruraux alentour qui permettent d'accéder au réseau piétonnier littoral. Des éléments paysagers naturels tels que talus et bosquets seront à prendre en considération.

Recommandations :

Un accès de service sécurité / pompiers vers la mer depuis le boulevard Maissin devra être prévu au Sud-Ouest.

Une attention particulière devra être apportée à la gestion des eaux, relevage pour les eaux usées et dispositifs de régulation, temporisation des eaux pluviales avant rejet en milieu naturel constitué par l'embouchure de l'Elorn.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- - - - - Principe de maillage à créer
- - - - - Principe de liaisons douces à créer

B- Principes de répartition de la production

Densité croissante → Habitat
25 logements / hectare minimum

C- Principes de qualité urbaine et environnementale

— Haie, talus à conserver ou à requalifier

D - Phasage

2. A moyen terme

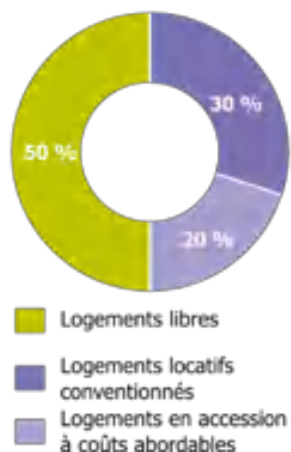
LE RELECQ KERHUON – Le Cosquer



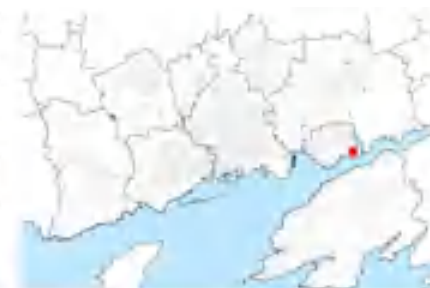
Superficie : 3,1
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUH
Phasage : court terme

Objectifs d'aménagement : développer un nouveau quartier en lien avec le tissu urbain de la commune

Habitat zones AU



- l'accès se fera depuis le boulevard Gambetta. La desserte du projet devra intégrer un retournement en n'obérant pas les possibilités d'un futur quartier à l'Est,
- des liaisons douces seront ménagées afin d'établir des connexions avec les quartiers alentours,
- le projet devra préserver les vues sur le grand paysage, pour les riverains et les futurs habitants, notamment vers l'anse de Kerhuon,
- les aménagements devront accorder une attention particulière aux fonds de parcelles pour préserver l'intimité des riverains,
- les talus et boisements structurants existants seront préservés ou confortés.



A - Principes d'occupation de l'espace :

-  Principe de maillage à créer
-  Principe de desserte secondaire à créer
-  Principe de liaisons douces à créer

B - Principes de répartition de la production :

-  Habitat

C - Principes de qualité urbaine et environnementale :

-  Haie à conserver ou à requalifier
-  Secteur potentiel de gestion des eaux pluviales

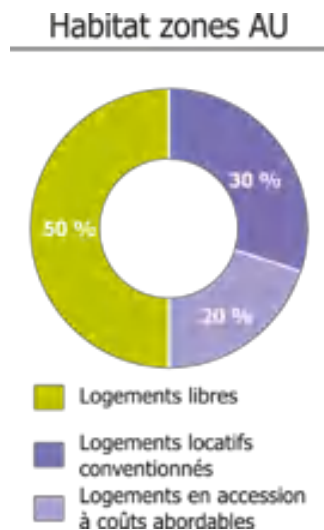
LE RELECQ KERHUON – Le Mendy



Superficie : 1,78 ha
Secteur résidentiel. Objectif : environ 22 logements (partie 2)
Zone du PLU : 1AUh
Phasage : urbanisation progressive en lien avec l'environnement du site

Objectif d'aménagement : Développer une urbanisation respectueuse de l'environnement tout en permettant l'accueil d'équipements d'intérêt collectif.

- Développer une urbanisation prenant en compte la qualité paysagère et résidentielle du site :
 - préserver les éléments naturels existants,
 - proposer des formes urbaines et des volumétries permettant une greffe harmonieuse,
 - développer une densification raisonnée.
- Apporter une attention particulière aux déplacements :
 - tenir compte et préserver au maximum la qualité paysagère des voies existantes tout en assurant une sécurité de tous les modes, en particulier les modes doux.
 - doubler le système de maillage viaire d'un réseau de déplacements doux s'adossant aux talus existants et menant vers la mer.
 - assurer la liaison vers le réseau de TC existant
 - développer des principes généraux adaptés à une urbanisation en plusieurs étapes.



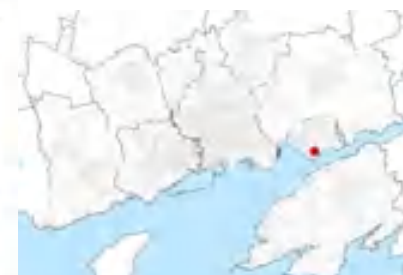
Programmation :

Le processus opérationnel se fera au moins en deux étapes :

- la première à l'est permettant l'extension de l'équipement médico-social,
- la seconde au nord à la suite d'un processus de réflexion partenarial et sur la base d'un projet de logements correspondant aux objectifs.

Recommandations :

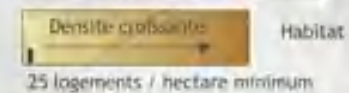
- Au sud de la zone, l'espace boisé et humide sera conforté.
- Les liaisons avec l'équipement existant seront renforcées.



A- Principes d'occupation de l'espace

- Voie de desserte existante
- Principe de maillage à créer
- Principe de liaisons douces à créer
- Traitement des limites

B- Principes de répartition de la production



C- Principes de qualité urbaine et environnementale

- Boisement / espace boisé classé
- Hâie, talus à conserver ou à requalifier
- Élément d'intérêt local/patrimonial à préserver

D - Phasage

- 1. A court terme
- 2. A moyen terme

LE RELECQ KERHUON – Rue du Rody



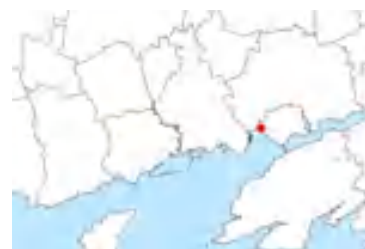
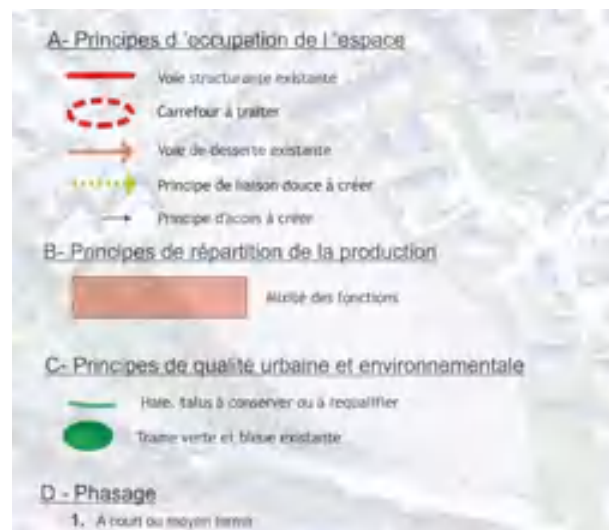
Superficie : 1,42 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUH
Phasage : court terme

Objectif d'aménagement :

L'opération sera desservie depuis la rue du Rody existante au sud de la parcelle.

Un cheminement doux sera créé au débouché de la rue Lamennais pour se poursuivre sur la parcelle en frange est jusqu'à la rue du Rody.

Ce nouveau cheminement, permettra la liaison entre le secteur résidentiel au nord et les cheminements existants vers la plage du Moulin Blanc, soit en longeant soit en traversant la voie ferrée et la RD 165.



LE RELECQ KERHUON – Sainte-Barbe



Superficie : 1,4 ha
Secteur résidentiel
Zone du PLU : 1AUC
Phasage : court terme

Objectif d'aménagement : aménager une dent creuse dans le tissu urbain du bourg

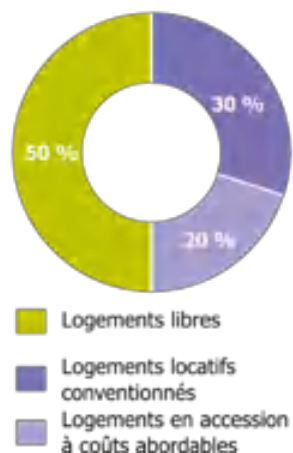
L'aménagement des terrains, en cœur d'îlot, situé dans un espace urbain à caractère principalement résidentiel, contribuera à compléter l'urbanisation du secteur.

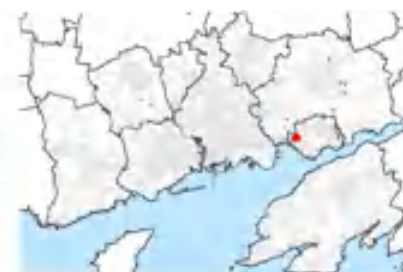
L'aménagement de la zone s'effectuera en deux temps. Une première phase reliera la rue Keraudren à la rue de Kervitous. La seconde prendra part dans l'espace en contact avec l'avenue du président Allende.

La desserte de la zone sera assurée par une voie à sens unique reliant la rue Keraudren et la rue de Kervitous, afin de réguler la circulation. Un accès supplémentaire sera recherché sur le boulevard Allende. La desserte résidentielle d'orientation nord/sud ainsi créée sera complétée par un maillage piéton se raccrochant aux chemins existants de manière à assurer une continuité piétonne à l'échelle du quartier et vers l'école Jules Ferry.

Une attention particulière sera portée au traitement paysager de la frange longeant la rue de Kervitous.

Habitat zones AU

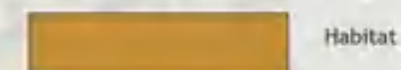




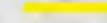
A- Principes d'occupation de l'espace

-  Voie structurante existante
-  Voie de desserte existante
-  Principe de voie de desserte à créer
-  Principe de liaisons douces à créer

B- Principes de répartition de la production



C- Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Haie boisée à conserver ou à requalifier
-  Traitement des limites

D - Phasage

1. A court terme
2. A moyen terme



Hôtel de la métropole / 24, rue Coat-ar-Guéven / CS 73826 / 29238 Brest Cedex 2
02 98 33 50 50 / plan-local-urbanisme@brest-metropole.fr / www.plu.brest.fr