

DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS (DOO)

comprenant le Document d'aménagement artisanal
et commercial (DAAC)

SCoT du Pays de Brest

Schéma de Cohérence Territoriale

Pays de Brest
PÔLE MÉTROPOLITAIN



Document approuvé le 19 décembre 2018 par le comité syndical du pôle métropolitain du Pays de Brest - Modifié le 22 octobre 2019 - Rendu exécutoire dans sa dernière version le 19 novembre 2019



D00



I. RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU PAYS DE BREST EN CONFORTANT ET VALORISANT LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE..... 7

I-1. Les pôles : éléments structurants du développement du territoire..... 9

I-2. Proposer une offre de logements diversifiés et de qualité 10

I-2.1. Articuler la production de logements avec l'armature urbaine et dynamiser les centralités 11

I-2.2. Répondre aux besoins d'accueil de tous les habitants..... 11

I-2.3. Favoriser les politiques d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements public et privé 12

I-3. Mettre en œuvre une stratégie commerciale équilibrée 13

I-3.1. Définitions et principes généraux..... 14

I-3.2. Préserver les fonctions commerciales des centralités 15

I-3.3. Document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC)..... 16

I-4. Concevoir une offre de déplacement adaptée à l'organisation et au fonctionnement du Pays de Brest..... 21

I-4.1. Favoriser la marche et l'usage du vélo..... 23

I-4.2. Organiser l'offre et développer l'usage des transports en commun 23

I-4.3. Organiser le développement des pôles d'échanges et des parkings relais 25

I-4.4. Favoriser la coordination entre les autorités organisatrices de la mobilité durable pour permettre la mise en œuvre des orientations précédentes 25

I-4.5. Maîtriser le développement de l'offre routière 25

I-4.6. Promouvoir un usage partagé et économe de l'automobile..... 26

I-5. Valoriser l'identité paysagère du territoire..... 27

I-5.1. Préserver et mettre en valeur les paysages et sites emblématiques..... 29

I-5.2. Préserver et mettre en valeur les particularités paysagères locales 29

I-5.3. Valoriser le Pays de Brest en préservant le littoral..... 33

I-5.4. Préserver et améliorer la qualité paysagère des portes d'entrées du territoire..... 34

I-5.5. Aménager les entrées de ville..... 34

II. CRÉER LES CONDITIONS D'UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE 35

II-1. Connecter le territoire..... 36

II-1.1. Renforcer les grandes infrastructures de déplacement du Pays de Brest 37

II-1.2. Soutenir le développement de l'accès au très haut débit 37

II-2. Organiser l'accueil des activités économiques dans un souci de sobriété foncière et d'innovation 38

II-2.1. Favoriser l'intégration des activités compatibles avec l'habitat dans l'enveloppe urbaine 39

II-2.2. Accompagner la modernisation, la requalification et le renouvellement urbain des espaces économiques existants 39

II-2.3. Organiser le développement économique en extension urbaine 39

II-2.4. Aménager des espaces économiques attractifs pour l'entreprise, le salarié et l'utilisateur 40

II-3. Préserver durablement la place de l'agriculture dans le territoire et conforter sa fonctionnalité.....	41
II-3.1. Mieux connaître pour mieux gérer	42
II-3.2. Soutenir l'appareil agroalimentaire	42
II-3.3. Préserver à long terme les terres agricoles	42
II-3.4. Limiter la présence future de tiers dans l'espace agricole	42
II-4. Valoriser la fonction économique de l'espace maritime et littoral	44
II-4.1. Préserver des espaces à proximité du rivage pour les activités économiques nécessitant un accès mer	45
II-4.2. Soutenir le niveau d'infrastructures nécessaire au bon fonctionnement des activités maritimes	45
II-4.3. Organiser l'accueil de la plaisance	45
II-5. Développer le tourisme, un levier d'attractivité.....	47
II-5.1. Favoriser la découverte des différents paysages du Pays de Brest.....	48
II-5.2. Organiser la fréquentation touristique	48
II-5.3. Favoriser la diversification et la montée en gamme de l'offre d'hébergement touristique.....	49
II-5.4. Conforter le nautisme et la plaisance	49
III. RESPECTER LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX DU TERRITOIRE.....	51
III-1. Optimiser l'utilisation du foncier urbanisé	52
III-1.1. Considérer le renouvellement urbain comme mode de développement prioritaire	53
III-1.2. Développer l'habitat dans le cadre d'une gestion économe du foncier	53
III-1.3. Assurer le développement économique tout en adoptant une gestion économe du foncier	55
III-1.4. Encadrer l'extension de l'urbanisation dans les communes littorales	55
III-1.5. Objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain	59
III-2. Préserver les richesses écologiques du territoire en confortant la trame verte et bleue	61
III-2.1. Préserver et mettre en valeur les espaces remarquables du littoral.....	62
III-2.2. Préserver les réservoirs de biodiversité.....	62
III-2.3. Garantir la fonctionnalité des corridors écologiques.....	65
III-2.4. Prolonger les trames vertes et bleues dans les villes et les bourgs par une armature verte urbaine.....	66
III-3. Promouvoir une exploitation durable des ressources	67
III-3.1. Préserver la qualité des eaux	68
III-3.2. Préserver les ressources minérales.....	69
III-3.3. Poursuivre et améliorer les politiques de gestion des déchets.....	69
III-4. Limiter la vulnérabilité du territoire face aux risques	70
III-4.1. Prévenir les inondations	71
III-4.2. Prévenir les submersions marines.....	71
III-4.3. Prévenir les risques technologiques.....	71
III-4.4. Prévenir les risques de mouvements de terrain	71
III-4.5. Prévenir les risques pour la santé publique.....	72
Annexes	73





I. RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU PAYS DE BREST EN CONFORTANT ET VALORISANT LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest bénéficie d'un bon maillage commercial et de services à la population, d'une diversité de territoires (urbains, ruraux, littoraux...), d'une richesse patrimoniale, bâtie et naturelle, ainsi que d'une vitalité culturelle et associative forte.

Cette qualité du cadre de vie ne semble cependant pas assez connue pour véritablement faire rayonner le territoire.

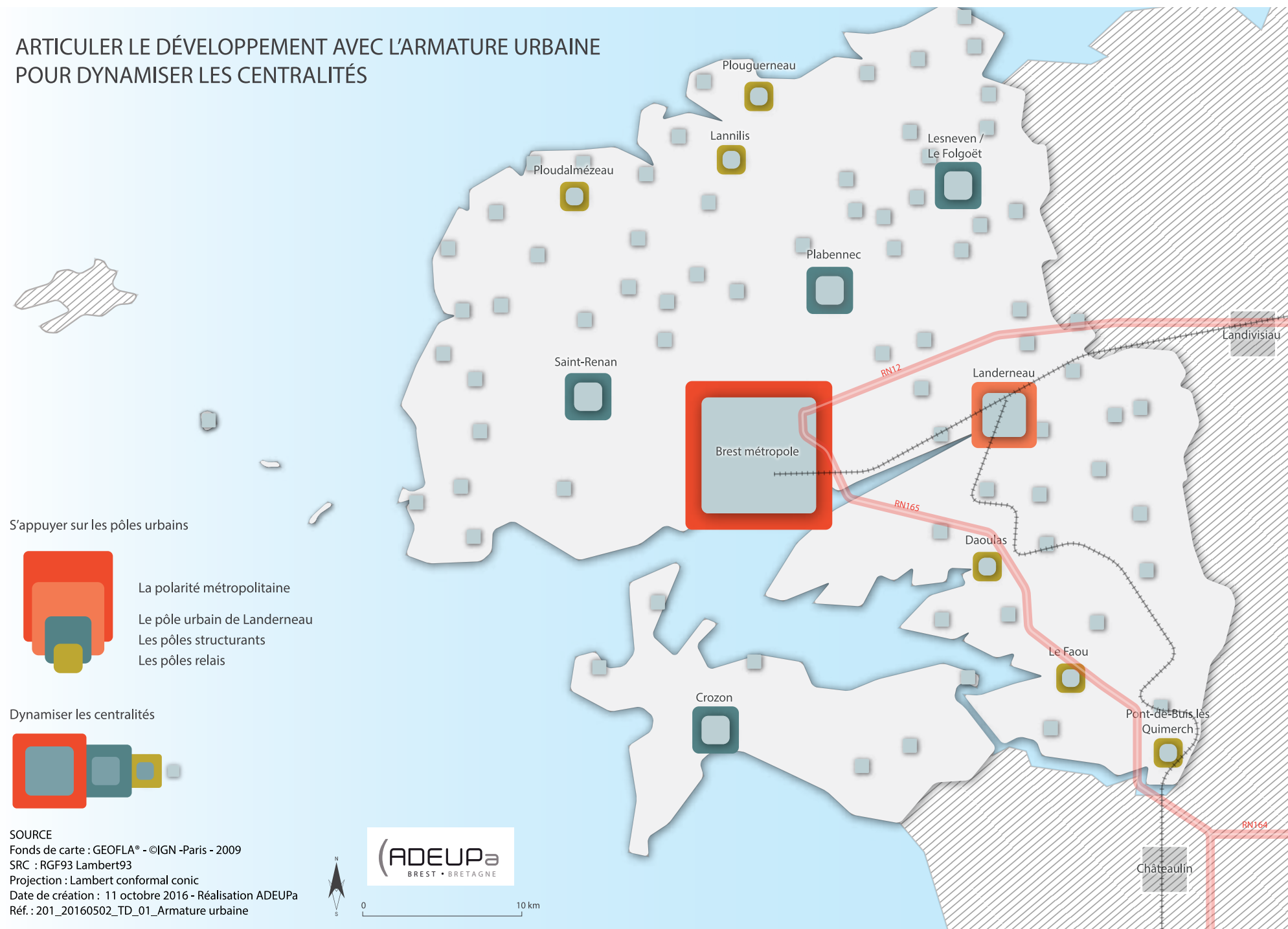
Pour préserver la qualité de vie des habitants actuels du territoire et renforcer son attractivité résidentielle, le Pays de Brest entend dès lors conforter et mettre en exergue ses atouts, mais également s'adapter aux attentes de la population.

Le SCoT du Pays de Brest cherche ainsi à :

- conforter l'armature urbaine en place et les centralités¹, afin de permettre le développement d'une offre de logement diversifiée et garantir le maintien de services à la population sur l'ensemble du Pays de Brest (déplacements, commerces...);
- faire évoluer son parc de logements et son offre de services à la population pour répondre à l'ensemble des besoins des habitants et usagers du territoire, actuels et futurs ;
- préserver les identités paysagères du territoire, qu'elles soient emblématiques ou locale, et les valoriser pour en faire une vitrine du territoire.

¹ On entend par centralités, l'enveloppe urbaine des villes et des bourgs (inclus Lilia à Plouguerneau, Portsall à Ploudalmézeau, Quimerc'h à Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h et les anciens bourgs des communes fusionnées à partir de 2017) de l'ensemble des communes du Pays de Brest.

ARTICULER LE DÉVELOPPEMENT AVEC L'ARMATURE URBAINE POUR DYNAMISER LES CENTRALITÉS



I-1. Les pôles : éléments structurants du développement du territoire

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest bénéficie d'une organisation spatiale polycentrique. Cette organisation permet de proposer à l'échelle des intercommunalités un maillage performant d'équipements et de services, une plus grande diversité de l'habitat (collectif, social...) et un accès au système de transports en commun du territoire (accès à l'emploi brestois, aux études supérieures...).

Le Pays de Brest est ainsi composé de cinq niveaux de maillage urbain (cf. carte 1 ci-contre) :

- Brest métropole ;
- le pôle urbain de Lanester ;
- les pôles structurants : Crozon, Lesneven / Le Folgoët, Plabennec et Saint-Renan ;
- les pôles relais : Daoulas, Lannilis, Le Faou, Pont-de-Buis-lès-Quimerch, Ploudalmézeau, Plouguerneau ;
- les autres communes, parmi lesquelles les documents d'urbanisme intercommunaux peuvent identifier des pôles locaux. Ils définissent dès lors pour ces pôles des objectifs et prescriptions spécifiques, par exemple en matière d'implantation d'équipements, de maintien voire de confortement du poids démographique, de production de logements sociaux et/ou adaptés...

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) s'appuie sur cette armature pour définir les orientations en matière de développement urbain. Sont ainsi articulés à l'armature urbaine, les objectifs en matière de :

- production de logements (cf. chapitre I-2, page 10) ;
- développement de l'offre commerciale (cf. chapitre I-3, page 13) ;
- desserte en transports en commun (cf. chapitre I-4.2, page 23).

Par ailleurs, les documents locaux d'urbanisme privilégient l'implantation des équipements (de santé, d'enseignement, culturels, sportifs...) :

- métropolitains (rayonnement départemental ou supérieur) dans Brest métropole ou le pôle urbain de Lanester ;
- structurants (rayonnement intercommunal) dans les pôles du SCoT¹.

Une implantation au sein de l'enveloppe urbaine est à favoriser, notamment afin d'en faciliter l'accès en modes actifs ou en transport en commun. Les politiques d'aménagement privilégient de plus, chaque fois que cela est possible, la mutualisation des équipements et leur polyvalence afin d'enrichir la diversité des pratiques et favoriser l'accès au plus grand nombre.

¹ L'expression « les pôles du SCoT » renvoie à la métropole, au pôle urbain de Lanester, aux pôles structurants et aux pôles-relais.

I-2. Proposer une offre de logements diversifiés et de qualité

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest présente des typologies de logements relativement variées, permettant de répondre à une bonne partie des demandes en termes de taille de logement, de statut d'occupation, de prix... Cependant, cette diversité repose surtout sur une dualité entre :

- Brest métropole et le pôle urbain de Lanerneau, où les petits logements sont nombreux, du fait de la présence d'un important parc collectif ;
- les autres communes, où la maison individuelle domine très largement.

Or les phénomènes de desserrement des ménages et de vieillissement de la population vont conduire à une augmentation sensible du nombre de ménages d'une à deux personnes sur l'ensemble du territoire, et donc à une demande marquée pour de plus petites habitations. Les communes à dominante pavillonnaire doivent prendre en compte ces éléments pour rester attractives. À l'inverse, un développement de plus grands logements est nécessaire dans les deux principaux pôles du Pays de Brest pour y maintenir et attirer des familles, et ainsi les conforter démographiquement.

La production de nouveaux logements, nécessaires à l'absorption de la baisse de la taille moyenne des ménages et à l'accueil de nouveaux habitants, doit concourir à cet indispensable rééquilibrage de l'offre de logements à l'échelle du Pays de Brest.

Au-delà de ces nouvelles constructions, une attention particulière est à porter au parc existant. Les trois quarts des logements du Pays de Brest avaient déjà plus de 25 ans en 2014 et ne répondent ainsi potentiellement plus aux standards de performances énergétiques. Le secteur résidentiel est le premier consommateur d'énergie du Pays de Brest (41 % de la consommation, 20 % des émissions de gaz à effet de serre). Sa rénovation est donc essentielle, dans une optique de transition énergétique et de lutte contre la précarité énergétique, d'autant plus que le parc le plus ancien constitue souvent l'offre au cœur des centralités, à proximité des commodités.

En outre, à l'heure où les personnes de plus de 75 ans sont encore pour une très large majorité propriétaires occupants de grands logements, la question de l'adaptation de l'offre résidentielle au vieillissement de la population et aux personnes en perte d'autonomie, tant dans ses caractéristiques techniques (éviter les chambres et salles d'eau à l'étage, les maisons surélevées, les appartements sans ascenseur...) que dans son environnement immédiat (accessibilité de l'espace public, proximité des lieux de vie, des commerces et services...), se pose avec acuité.

Enfin, concernant le logement social, le parc du Pays de Brest apparaît quantitativement adapté à la demande. Sa répartition géographique est cependant très hétérogène et, qualitativement, l'offre ne semble pas toujours adaptée à la demande, notamment en termes de loyer. Le parc le plus ancien étant le plus accessible en prix, sa requalification apparaît donc également comme un enjeu fort pour le territoire.

I-2.1. Articuler la production de logements avec l'armature urbaine et dynamiser les centralités

I-2.1.1. Assurer une production de logements suffisante pour accompagner la dynamique démographique

La production de nouveaux logements² permettant de répondre à l'ambition démographique du Pays de Brest telle qu'elle est définie dans le PADD est estimée à 2 490 logements par an en moyenne pour les vingt prochaines années. Cette production est déclinée par intercommunalité³, avec pour objectif de permettre à chacune d'entre elles de maintenir son poids démographique au sein du Pays de Brest.

	Objectif de production annuelle de logements
Brest métropole	1 300
Pays d'Iroise	300
Pays des Abers	250
Lesneven - Côte des Légendes	170
Pays de Landerneau - Daoulas	300
Presqu'île de Crozon - Aulne maritime	170
Total Pays de Brest	2 490

2. Production de logements = construction neuve + changement de destination en zone agricole et naturelle ayant pour effet de créer un logement

3. Par intercommunalité, on entend leur composition à la date d'approbation du SCoT.

I-2.1.2. Renforcer les pôles du SCoT

Afin de conforter l'armature urbaine du Pays de Brest (cf. chapitre I-1, page 9), les politiques de l'habitat et d'urbanisme prévoient, pour chaque pôle identifié dans le SCoT, une part de la production de logements supérieure ou égale au poids démographique du pôle au sein de l'intercommunalité concernée.

I-2.1.3. Dynamiser les centralités par la production de logements et la reconquête du parc vacant

Afin de proposer des solutions de logements proches des services et des équipements, voire d'une desserte en transport en commun, les politiques publiques de production de logements prévoient une part significative de la production de logements en renouvellement urbain ou en densification dans les centralités et les villages (cf. chapitre III-1.2, page 53). Elles favorisent également la remise sur le marché des logements inoccupés (cf. chap. I-2.3, page 12).

I-2.2. Répondre aux besoins d'accueil de tous les habitants

La diversification de l'offre en logements concerne chaque commune, elle porte sur la typologie de logements et sur les statuts d'occupation. Elle doit être organisée à toutes les échelles et définie en fonction de l'offre et de la proximité des services, équipements, réseaux et des transports en commun quand ils existent.

I-2.2.1. Rééquilibrer le parc de logements pour accueillir et maintenir les familles et les actifs

Dans Brest métropole et le pôle urbain de Landerneau, la politique de l'habitat doit notamment :

- renforcer une offre locative de qualité, notamment en grands logements (T3 et plus, maisons) très recherchés par les familles désirant s'installer sur le territoire ;
- permettre le maintien des familles par une offre de logements attractifs en accession à la propriété à des conditions financières compatibles avec leurs moyens financiers.

Dans les autres territoires, les politiques de l'habitat doivent conduire notamment à proposer une offre en faveur des petits ménages.

Les politiques de l'habitat identifient de plus les besoins en hébergement pour les jeunes travailleurs et saisonniers, et mettent en œuvre les moyens pour remédier aux manques éventuels.

I-2.2.2. Répondre au vieillissement de la population et aux besoins liés au handicap

Les documents d'urbanisme locaux comportent des dispositions permettant d'offrir des logements adaptés ou adaptables au vieillissement de la population et plus généralement aux personnes en perte d'autonomie et de mobilité. L'implantation de tels logements doit se faire prioritairement dans les pôles du SCoT, à proximité des services, équipements et transport en commun. Lorsque les conditions le permettent, les politiques d'habitat et d'urbanisme prévoient que des logements adaptés soient réalisés dans les opérations immobilières des centralités, en tenant compte des besoins propres à leur territoire.

Les politiques locales de l'habitat identifient de plus à l'échelle des EPCI les besoins en équipements spécialisés (type EHPAD) et en habitat intermédiaire telles que des « résidences autonomie ».

I-2.2.3. Répondre aux besoins des ménages les plus modestes par la production d'une offre sociale adaptée

Afin de répondre aux besoins des ménages les plus modestes, les politiques de l'habitat favorisent la production de logements locatifs sociaux au sein du Pays de Brest, en respectant les principes définis ci-après.

Prendre en compte les besoins

Les politiques de l'habitat s'appuient sur un diagnostic qui intègre :

- les obligations légales (lois SRU, ENL, DALO...),
- la tension locative sociale, déterminée à partir du fichier commun de la demande et de l'expertise des élus et des bailleurs,
- le profil des demandeurs.

Privilégier la production à proximité des services

De manière générale, les politiques de l'habitat donnent priorité au développement des logements locatifs sociaux à proximité des services, en tenant compte de l'offre existante.

Elles concourent également à l'atteinte d'un certain niveau de représentativité du parc de logements sociaux dans les pôles, à échéance du SCoT :

- au sein de Brest métropole : 20 % minimum du parc de résidences principales pour les communes déficitaires au regard des objectifs réglementaires définis à l'échelle nationale ;
- dans le pôle urbain de Landerneau : 20 % minimum du parc de résidences principales ;
- dans les pôles structurants : 10 % minimum du parc de résidences principales ;
- dans les pôles relais : 7 % minimum du parc de résidences principales.

Le ratio logements locatifs sociaux / résidences principales observé dans ces pôles à la date d'approbation du SCoT doit au minimum être maintenu. Les évaluations périodiques des politiques de l'habitat permettent de mesurer l'état d'avancement du rattrapage lorsqu'il est nécessaire.

I-2.2.4. Diversifier l'habitat

Afin de poursuivre l'évolution des formes d'habitat du Pays de Brest, les documents d'urbanisme locaux favorisent :

- le développement de l'habitat « individuel groupé » ou habitat intermédiaire, susceptible de répondre à la fois au souhait d'accès à une résidence principale individuelle et à des objectifs de densification,
- le logement collectif, en particulier dans les centralités, où cette typologie d'habitat comprenant souvent de petits logements, outre ses avantages de densité et d'économie d'espace, peut répondre à des besoins spécifiques.

Afin de permettre le développement de solutions d'habitat innovantes proches des besoins de certains habitants, les documents locaux d'urbanisme permettent de plus la concrétisation d'initiatives émergentes telles que l'habitat partagé.

Plus globalement, les formes de logement et de quartier doivent être conçues pour s'adapter aux contextes dans lesquels elles s'insèrent, pour proposer des espaces de vie variés, évolutifs, adaptés aux aspirations de la population présente sur le territoire ainsi qu'aux nouveaux arrivants.

I-2.2.5. Accueillir les gens du voyage

Les politiques de l'habitat veillent au respect des obligations de réalisation d'aires d'accueil et de terrains familiaux découlant du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

I-2.3. Favoriser les politiques d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements public et privé

Les politiques de l'habitat et de l'urbanisme visent la rénovation énergétique des logements les plus énergivores (classés F et G lors du diagnostic de performance énergétique) avant 2025 et l'atteinte des normes « bâtiment basse consommation » ou assimilées pour l'ensemble du parc immobilier à l'horizon 2050, pour répondre aux objectifs de la loi « transition énergétique pour la croissance verte ».

Les politiques de l'habitat et de l'urbanisme favorisent :

- la remise sur le marché des logements vacants ;
- la requalification du parc ancien, et notamment les interventions sur le parc en copropriété ;
- la résorption de l'habitat indigne ;
- la qualité résidentielle du parc existant.

Outre l'amélioration de la qualité technique générale des logements, les opérations de requalification intègrent la dimension thermique au regard de l'enjeu de maîtrise de l'énergie. Les opérations de rénovation (notamment thermique) du parc de logements locatifs sociaux ne doivent pas altérer la solvabilité des locataires concernés.

Les documents d'urbanisme locaux comportent des dispositions qui facilitent les opérations de rénovation. Ils favorisent l'installation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

I-3. Mettre en œuvre une stratégie commerciale équilibrée

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest bénéficie d'un maillage commercial de qualité. Le maintien ou le développement de services apparaît toutefois difficile dans les communes les moins peuplées, et certains quartiers et centres-villes sont confrontés à une diminution de leur activité commerciale, accentuée le cas échéant par la situation économique. Or le commerce est un service indispensable du quotidien pour les habitants et représente un facteur de qualité résidentielle des communes.

Le SCoT du Pays de Brest a dès lors pour ambition de faire des centralités de toutes les communes le lieu privilégié des implantations commerciales pour favoriser l'animation et l'identité des bourgs, la cohésion sociale... Il souhaite ainsi favoriser le développement de l'offre répondant aux besoins courants prioritairement en proximité, au plus près des lieux de vie, en lien avec la dynamique démographique. De manière générale, il vise à lier l'importance de l'équipement commercial à ses effets sur l'aménagement du territoire, et de permettre ainsi de répartir de manière optimale l'offre commerciale en tant que service à la population, en tenant compte des flux automobiles générés.

De plus, la poursuite des efforts engagés en renouvellement urbain et en densification est encouragée, afin de limiter la dévitalisation des centres villes, la consommation d'espaces agricoles et naturels et l'augmentation de déplacements automobiles liés aux actes d'achats.

I-3.1. Définitions et principes généraux

Les orientations du DOO relatives au commerce – comprenant celles du document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) – concernent :

- les implantations, extensions, transferts d'activités existantes et changements de secteur d'activité d'artisanat⁴ à caractère commercial et de commerces de détail⁵,
- les commerces de véhicules automobiles et de motocycles,
- les drives,
- les équipements cinématographiques.

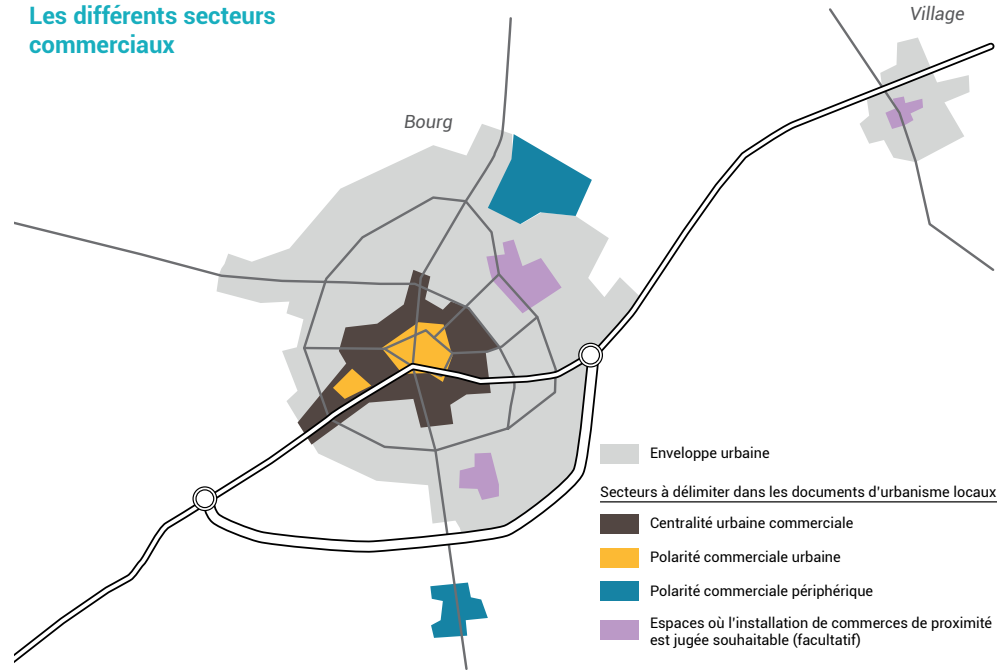
Afin de maintenir une organisation multipolaire et hiérarchisée de l'offre commerciale à l'échelle du Pays de Brest, le SCoT identifie sur la carte « Polarités commerciales du Pays de Brest », p. 17 :

- des centralités urbaines commerciales, globalement caractérisées par un bâti dense et une diversité des fonctions urbaines ;
- 19 polarités commerciales urbaines : elles sont incluses dans les centralités urbaines commerciales. Leur rayonnement commercial plus large leur confère une fonction particulière ;
- 21 polarités commerciales périphériques, qui n'ont pas une vocation commerciale de proximité.

4 Artisanat commercial : activités avec fabrication et vente de biens (par exemple, les commerces de bouche), ainsi que les services à caractère artisanal (coiffeurs, cordonneries, serrureries...)

5 Commerces de détail : activités de ventes de biens non (ou peu) transformés à la clientèle

Les différents secteurs commerciaux



Les catégories de commerces

Typologie des commerces	Types d'achats	Localisation préférentielle
Commerces de détail et de proximité	Produits courants (alimentaire, tabac, presse, pharmacie...) Produits légers achetés plus occasionnellement (téléphonie, prêt-à-porter, culture...)	Dans les centralités urbaines commerciales (polarités urbaines incluses) et secteurs identifiés par les documents locaux d'urbanisme le cas échéant
Commerces de détail et de non proximité	Produits encombrants (bricolage, jardinage, meubles, véhicules...)	Dans les centralités urbaines commerciales (polarités urbaines incluses) et dans les polarités commerciales périphériques

Les documents locaux d'urbanisme peuvent de plus délimiter des espaces supplémentaires à leur échelle, où ils jugent l'installation de commerces de proximité souhaitable, au sein de l'enveloppe urbaine (cœurs de quartier, villages...) ou de futurs quartiers à dominante résidentielle.

Enfin, le SCoT définit une typologie d'activités sur laquelle les documents d'urbanismes locaux peuvent s'appuyer pour organiser l'offre commerciale de leur territoire. Deux catégories sont distinguées (voir tableau page précédente) :

- la catégorie « commerces de détail et de proximité » (surface de vente généralement inférieure à 300 m²) ;
- la catégorie « commerce de détail et de non proximité ».

Les deux catégories se différencient suivant :

- la fréquence d'achat ;
- les distances et le temps que les ménages sont prêts à réaliser pour un achat ;
- la capacité des types de commerces à s'implanter dans l'enveloppe urbaine ;
- le volume, l'encombrement des produits achetés.

I-3.2. Préserver les fonctions commerciales des centralités

I-3.2.1. Privilégier l'implantation des commerces dans les centralités

Une priorité générale est accordée au renforcement du commerce de centres-villes et de centres-bourgs.

L'accueil des commerces dont l'offre de produits et la superficie sont compatibles avec l'environnement urbain dense des centres et ne génèrent pas de circulations

automobiles intenses, est privilégié dans les centralités urbaines commerciales. Dans ces secteurs, les documents d'urbanisme locaux veillent à promouvoir la mixité des fonctions en favorisant les programmes mixtes habitat / commerces en rez-de-chaussée.

Cas particulier des équipements cinématographiques

La création de nouveaux équipements cinématographiques se fera exclusivement dans les centralités urbaines commerciales afin d'y préserver l'animation culturelle qui en fait l'attractivité.

I-3.2.2. Développer le commerce au sein des polarités commerciales, en cohérence avec l'armature urbaine

L'équipement commercial et artisanal a également vocation à se développer préférentiellement dans les polarités commerciales, urbaines et périphériques. L'offre de produits et la superficie des commerces existants et futurs doivent être cohérents avec les différents niveaux de l'armature urbaine (cf. I-1).

Les documents d'urbanisme locaux mettent en œuvre ces orientations. Ils peuvent de plus définir :

- des secteurs avec des règles spécifiques pour protéger ou renforcer leur vocation commerciale, notamment dans les centralités urbaines commerciales (exemple : interdiction de transformer les locaux commerciaux en rez-de-chaussée en logements) ;
- des secteurs de commerce interdit, notamment à proximité de grands axes routiers, d'échangeurs ou de ronds-points afin d'éviter des implantations motivées par du captage de flux.

I-3.2.3. Limiter le développement commercial hors des centralités urbaines et des polarités commerciales dédiées

Les espaces situés en dehors de ces centralités urbaines et polarités commerciales n'ont pas vocation à accueillir de nouvelles implantations commerciales¹. L'existence de commerces dans un tel espace ne peut être retenue comme argument pour le développement d'une polarité commerciale au-delà d'une adaptation du commerce existant pour ses besoins propres, dans la limite des conditions fixées par le DAAC.

I-3.2.4. Veiller à la qualité et l'accessibilité des polarités commerciales

Les polarités commerciales et les commerces font la ville ; ils justifient les mêmes exigences et objectifs de qualité urbaine et architecturale que l'habitat ou les activités économiques (cf. chapitre I-3.3.3, page 19).

De plus, une priorité est accordée au renforcement de la liaison entre centralité urbaine et autres polarités commerciales là où leur proximité les rend connectables (liaisons piétonnes, organisation d'un stationnement de liaison, ligne de TCSP...).

1. À l'exception de certains secteurs identifiés le cas échéant dans le document local d'urbanisme, ou de manière exceptionnelle dans certains sites économiques ou touristiques, dans la limite des conditions fixées par le DAAC.

I-3.3. Document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC)

I-3.3.1. Localisation et caractérisation des différentes centralités urbaines et polarités commerciales

Le DAAC localise les centralités urbaines commerciales et les polarités commerciales urbaines et périphériques du Pays de Brest sur la carte « Polarités commerciales du Pays de Brest » page 17. Les documents locaux d'urbanisme les délimitent et leur définissent des règles spécifiques, respectant les dispositions du DAAC détaillées aux points I-3.3.2 et I-3.3.3.

Les documents locaux d'urbanisme peuvent de plus délimiter des espaces supplémentaires où ils jugent l'installation de commerces de proximité souhaitable, au sein de l'enveloppe urbaine (cœurs de quartier, villages...) ou de futurs quartiers à dominante résidentielle. Ces secteurs doivent éviter de conduire à des implantations motivées principalement par du captage de flux.

Les niveaux de fonction commerciale

Les centralités urbaines commerciales ont une fonction de proximité. Elles constituent le niveau 1 des fonctions commerciales du Pays de Brest.

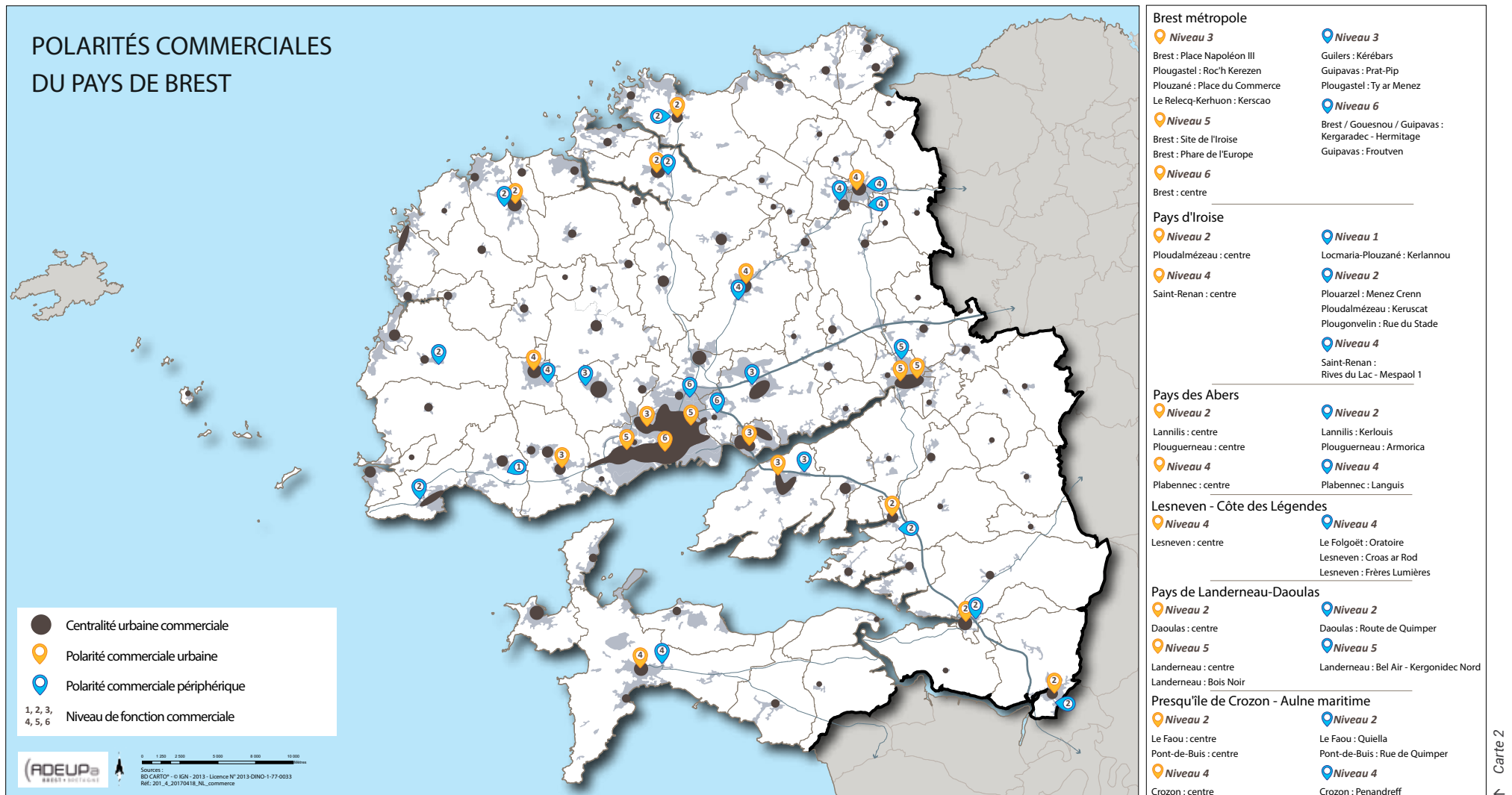
Les polarités commerciales (urbaines et périphériques) ne présentent pas toutes les mêmes enjeux. Un niveau de fonction commerciale leur est donc appliqué, selon les critères définis ci-après.

Six niveaux de fonction commerciale sont différenciés. Ils s'apprécient notamment en fonction des éléments suivants :

- l'armature urbaine du Pays de Brest ;
- l'offre commerciale (en volume et en diversité) ;
- la zone de chalandise, c'est-à-dire l'aire d'influence et le nombre de clients de la polarité commerciale ;
- le niveau de fonction touristique ;
- les enjeux en termes de déplacements.

Niveau de fonction commerciale	Taille de la zone de chalandise (en nombre d'habitants)*	Éléments de définition de l'offre commerciale
1	Moins de 10 000 hab.	Offre commerciale répondant aux besoins « courants » de la population (pain, journal, supérette...). Faible distance entre le lieu d'habitat et les commerces Plus le niveau de fonctions commerciales progresse, plus l'offre est importante, diversifiée, originale. Plus l'aire d'influence commerciale est importante, plus les déplacements de clientèles et les flux de marchandises sont nombreux.
2	Entre 10 000 et 25 000 hab.	
3	De 25 000 à 40 000 hab.	
4	De 40 000 à 80 000 hab.	
5	Plus de 80 000 hab.	
6	Plus de 400 000 hab.	

**Référence donnée à titre indicatif, à laquelle il faut dans certains secteurs ajouter l'affluence touristique.*



I-3.3.2. Conditions d'implantation des activités commerciales

Principes généraux

Les nouvelles implantations commerciales ne peuvent se faire qu'au sein :

- des centralités urbaines commerciales identifiées par le DAAC ;
- des polarités commerciales, urbaines et périphériques, identifiées par le DAAC ;
- le cas échéant, des secteurs identifiés par les documents locaux d'urbanisme où l'installation de commerces de proximité est jugée souhaitable, au sein :
 - de l'enveloppe urbaine ;
 - de futurs quartiers à dominante résidentielle.
- à titre exceptionnel, en lien direct avec :
 - soit un site ou équipement touristique, identifié dans le document d'urbanisme local ;
 - soit, au sein de zones d'activités économiques uniquement, à l'activité de production des industriels et artisans. Dans ce cas, le commerce n'est pas l'activité principale de l'entreprise et vient en complément d'une fonction de production présente sur site. Les documents locaux d'urbanisme précisent alors la nature des activités pouvant bénéficier ou non de ces dispositions.

Les nouvelles implantations commerciales doivent répondre aux critères détaillés dans le tableau et les points suivants, selon leur typologie.

La surface de vente maximale indiquée s'applique à la cellule commerciale. Par exemple, pour un hypermarché avec galerie marchande, chaque cellule commerciale est prise en compte séparément.

		Secteurs à vocation commerciale forte			Autres secteurs dans lesquels l'implantation de commerces est possible sous conditions			Secteurs sans vocation commerciale
		CENTRALITÉ URBAINE	POLARITÉS COMMERCIALES		RESTE DE L'ENVELOPPE URBAINE	SITES ET ÉQUIPEMENTS TOURISTIQUES	ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (non commerciales)	DIFFUS
			URBAINES	PÉRIPHÉRIQUES				
NOUVELLES IMPLANTATIONS	Possibilité d'implantation de nouveaux commerces	OUI			Seulement dans secteurs définis par le document d'urbanisme local, où l'implantation de commerces de proximité est jugée souhaitable	Seulement si lié à la vocation touristique du site ou de l'équipement	- strictement lié à une activité de production sur site des industriels et artisans, - le commerce n'est pas l'activité principale de l'entreprise.	NON
	Création : Surface de vente minimale	-		300 m ² <i>(seuil pouvant être relevé dans les documents d'urbanisme)</i>	-			Sans objet
	Création : Surface de vente maximale	Plafonds de niveau 1 – Selon le type d'activité*	Selon niveau de fonction commerciale et type d'activité*		300 m ²		30 % de l'outil de production affilié, dans la limite de 300 m ²	Sans objet
EXISTANT	Extension des commerces existants	Dans la limite des plafonds de surface de vente			15 % maximum de la surface de vente à l'approbation du SCoT dans la limite du plafond de niveau 2			

* Type d'activité : grandes surfaces alimentaires / meubles / bricolage - jardinage / autres

Au sein des zones d'activités existantes, les changements de destination de l'artisanat, de l'industrie ou des services vers des activités commerciales sont proscrits, sauf si la destination commerciale future de la zone est précisée sans ambiguïté dans les documents d'urbanisme locaux.

Petites surfaces commerciales et artisanales

Les surfaces de vente inférieures à 300 m² ne peuvent pas s'installer dans les polarités commerciales de périphérie. Les documents d'urbanisme locaux peuvent choisir de relever ce seuil en fonction des enjeux spécifiques qu'ils identifient¹.

Grandes surfaces commerciales et artisanales

Les surfaces de vente supérieure à 300 m² ne peuvent être implantées qu'au sein des centralités urbaines et polarités commerciales identifiées par le DAAC. Des plafonds de surface de vente maximum sont alors appliqués aux grandes surfaces suivant leur type d'activité et le niveau de fonction commerciale de la polarité dans laquelle elles se situent (voir tableau ci-contre. Pour rappel : les centralités urbaines commerciales sont de niveau 1).

Les documents locaux d'urbanisme peuvent choisir d'abaisser ces plafonds en fonction des enjeux spécifiques qu'ils identifient.

Les surfaces de vente maximales définies pour les grandes surfaces alimentaires et spécialisées s'appliquent pour la création de nouveaux commerces, ainsi que pour l'extension des commerces existants.

¹ De ce fait, la création de galeries marchandes et d'ensembles commerciaux avec des cellules commerciales inférieures à 300 m² n'est pas autorisée dans les polarités commerciales de périphérie.

	Plafond défini en m ² de surface de vente			
	Grande surface alimentaire	Bricolage-jardinage	Meubles	Autres
Niveau 1	2 200	2 000	1 000	1 000
Niveau 2	2 700	3 000	1 500	1 000
Niveau 3	3 200	4 000	2 000	1 000
Niveau 4	4 500	5 000	2 500	2 000
Niveau 5	6 000*	5 000	2 500	2 000
Niveau 6	10 000	format exceptionnel	format exceptionnel	format exceptionnel

* plafond porté à 10 000 m² pour les polarités brestoises du phare de l'Europe et de l'Iroise

Les déplacements contraints d'enseignes, induits par des projets publics, donneront droit à relocalisation, sur des surfaces de vente identiques à celles acquises précédemment.

Les commerces de véhicules automobiles et de motocycles ainsi que les drives et les équipements cinématographiques ne sont pas soumis aux plafonds de surface de vente, mais doivent répondre aux critères de localisation définis en I-3.2 et I-3.3.1.

I-3.3.3. Conditions d'implantation pour limiter les impacts sur l'environnement naturel et urbain

Afin de limiter les friches et la consommation foncière, les documents d'urbanisme locaux veillent à :

- favoriser la mobilisation des surfaces commerciales vacantes ;
- limiter l'emprise en termes de consommation d'espace des nouvelles implantations (développement sur plusieurs niveaux, parkings en ouvrage ou partagés...).

Le SCoT identifie des polarités commerciales où les documents d'urbanisme locaux doivent de plus engager

prioritairement les efforts pour favoriser le renouvellement urbain : Kergaradec (Brest / Gouesnou / Guipavas) et le Bois Noir (Landerneau).

De plus, les nouvelles implantations commerciales recherchent :

- une prise en compte du site et ses abords pour une insertion optimale et éviter des effets d'enclave (environnement urbain, talus, continuités écologiques...) ;
- l'intégration paysagère des bâtiments et parkings, ainsi que leur qualité architecturale ;
- l'accessibilité par différents modes de déplacements, et notamment des connexions éventuelles aux transports collectifs et réseaux piétons et cyclistes existants à proximité ;
- une bonne performance énergétique, du fait de bâtiments peu consommateurs ou de production d'énergies renouvelables sur site par exemple.

Enfin, les nouvelles implantations commerciales de plus de 1 000 m² de surface de vente situées dans les polarités commerciales périphériques intègrent un dispositif de récupération, de stockage et d'utilisation des eaux pluviales.



I-4. Concevoir une offre de déplacement adaptée à l'organisation et au fonctionnement du Pays de Brest

Rappel des enjeux

La voiture individuelle occupe toujours une place prépondérante dans les déplacements des habitants et usagers du Pays de Brest, notamment du fait de l'organisation multipolaire et de la qualité du réseau routier du territoire. Toutefois, des évolutions sont à l'œuvre : une volonté commune de mieux coordonner les transports en commun a émergé à l'échelle du Pays de Brest, la desserte ferroviaire du territoire a été renforcée et une nouvelle amélioration des lignes est recherchée, des infrastructures type véloroutes se développent...

Afin de limiter les pollutions et nuisances générées par le trafic routier, le SCoT promeut une mobilité conjuguant covoiturage, transports en commun, marche à pied et vélo. Pour cela, il décline des orientations relatives :

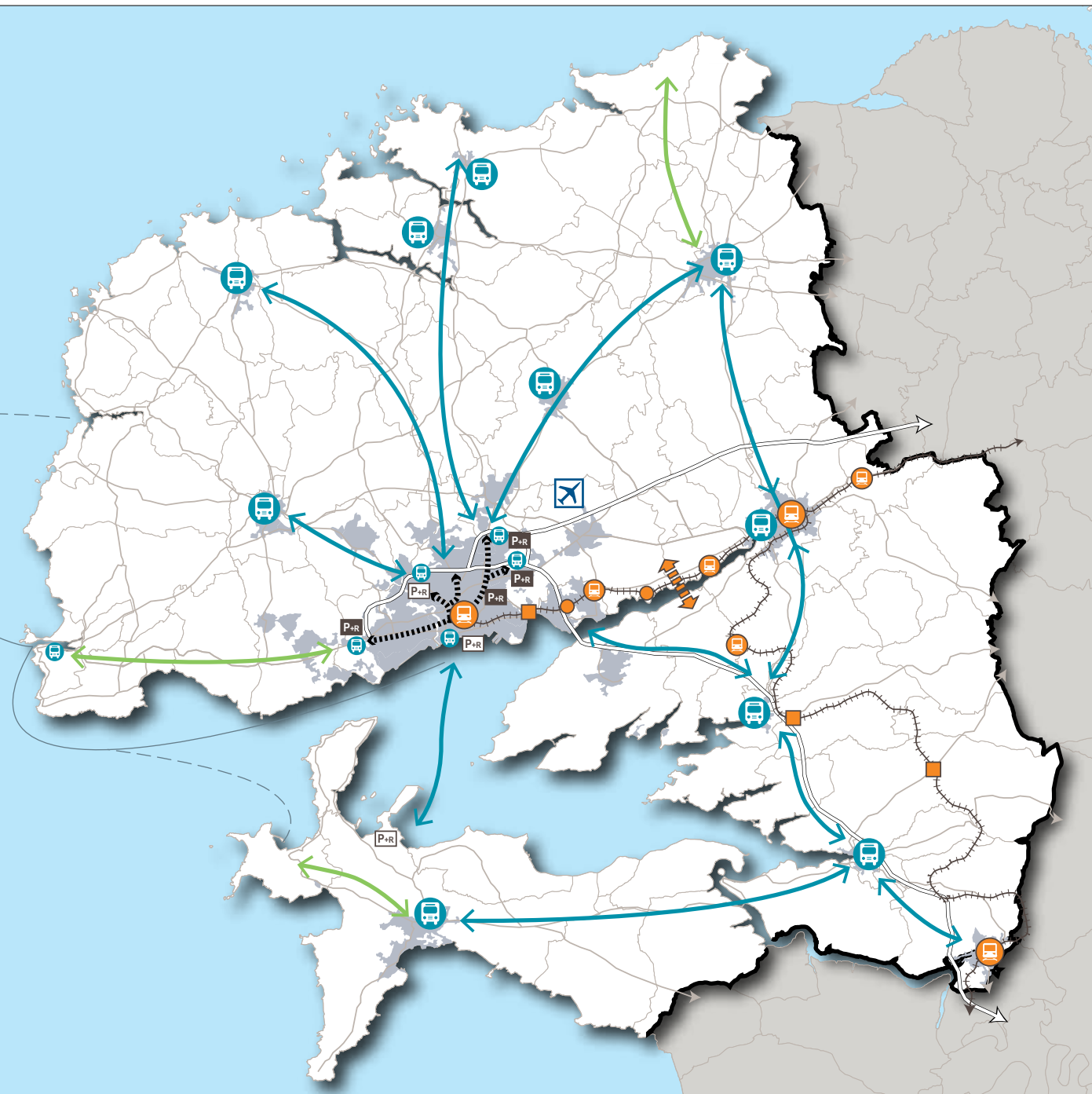
- au développement de l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité ;
 - au renforcement des dessertes en transports collectifs pour assurer les liaisons entre et vers les principaux pôles du Pays de Brest et la recherche de leur simplification pour l'utilisateur (horaires, tarifs) ;
 - au développement d'usages partagés de l'automobile ;
 - à la maîtrise de l'offre routière et à l'amélioration des infrastructures existantes.
-

PRINCIPALES LIGNES DE TRANSPORTS EN COMMUN ET INTERMODALITÉ

-  Liaisons entre les pôles
-  Autres liaisons à enjeu notamment touristique
-  Plateforme d'échanges multimodale
-  Gare existante
-  Ancienne gare pouvant potentiellement être réactivée
-  Possible nouvelle halte ferroviaire
-  Franchissement de l'Elorn entre Brest et Landerneau à étudier
-  Parking-relais existant
-  Parking-relais potentiel
-  Transports en commun en site propre existants et à développer
-  Voie ferrée



0 1 250 2 500 5 000 8 000 10 000 Mètres
Sources :
BD CARTO® - © IGN - 2013 - Licence N° 2013-DINO-1-77-0033
Réf: 201_4_20170510_NL_mobilite



I-4.1. Favoriser la marche et l'usage du vélo

Les déplacements actifs (vélo et marche à pied) sont en mesure de répondre à une part significative des besoins de déplacements de courte distance quand le contexte urbain s'y prête, sans générer ni pollution ni occupation démesurée de l'espace. Les principales orientations du DOO dans ses chapitres I-2 (habitat) et III-1 (consommation d'espace) doivent ainsi permettre d'accroître la part des modes actifs dans les déplacements usuels : la priorité donnée au renouvellement urbain en est un exemple.

I-4.1.1. La mobilité du quotidien

Les documents d'urbanisme locaux et, plus globalement, les politiques de déplacements veilleront à :

- permettre l'augmentation, lorsque cela est possible, de l'espace public disponible pour les piétons et les cyclistes le long des axes de circulation et permettre la circulation de ces usagers dans de bonnes conditions de confort et de sécurité, tant dans les zones urbaines qu'en zone rurale. Les liaisons entre les pôles du SCoT et une continuité entre les principaux itinéraires cyclables seront particulièrement à rechercher ;
- garantir lorsque cela est possible la desserte par les modes actifs des gares, des arrêts de transports collectifs, des aires de covoiturage, des établissements scolaires, des équipements publics ainsi que des secteurs touristiques et des espaces d'activités économiques et commerciales ;
- permettre le développement des équipements permettant le stationnement public des vélos dans les centres villes et à proximité immédiate des lieux évoqués au point précédent ;

- promouvoir une composition urbaine et un aménagement des espaces publics favorables à la pratique des modes actifs (plateau piétonnier, zone 30...).

I-4.1.2. Véloroutes et voies vertes

De nombreuses collectivités se montrent soucieuses du développement de véloroutes ou de « voies vertes ». Ce type de projets sera encouragé (cf. II-5.1.2, page 48).

Les documents d'urbanisme locaux et, plus globalement, les politiques de déplacements, veilleront :

- à poursuivre l'aménagement de la « véloroute du littoral » prévue par le schéma départemental vélo du Finistère ;
- à poursuivre l'aménagement d'un itinéraire reliant Camaret-sur-Mer et Châteaulin sur le tracé d'une ancienne voie de chemin de fer prévu par les schémas national et régional des véloroutes et voies vertes ;
- à relier la métropole brestoise au Faou et Lesneven à Landerneau, conformément au schéma départemental ;
- à articuler les itinéraires piétonniers, équestres et cyclables locaux avec les itinéraires nationaux en favorisant les secteurs touristiques.

I-4.2. Organiser l'offre et développer l'usage des transports en commun

Le SCoT a pour objectifs que soit desservi par un transport collectif efficace chacun des pôles du SCoT et que l'articulation des réseaux urbains et interurbains soit poursuivie.

I-4.2.1. Liaisons routières interurbaines et transrade

Le développement d'une desserte à haut niveau de services (fréquence, cadencement, rapidité) concernera les lignes interurbaines :

- Saint-Renan / Brest ;
- Lesneven / Plabennec / Brest.

Cela suppose autant que possible une entrée facilitée dans Brest, soit par couloir de bus réservé soit par connexion avec le réseau de tram.

Les autres espaces du Pays de Brest devront être connectés aussi efficacement que possible, notamment via :

- le renforcement de la ligne Lesneven / Landerneau, avec un prolongement jusqu'à Daoulas à étudier ;
- celle de Ploudalmézeau / Plouguin vers Brest ;
- celle de Plouguerneau / Lannilis vers Brest ;
- la desserte interurbaine des communes du sud de la rade, entre Daoulas et Pont-de-Buis-lès-Quimerch, via Le Faou ;
- l'organisation d'une desserte performante entre Brest et la presqu'île de Crozon. La situation particulière de la Presqu'île doit être prise en compte et, dans ce cadre, un transport interurbain permanent par voie maritime, connecté à une desserte interne à la Presqu'île, devra être développé.

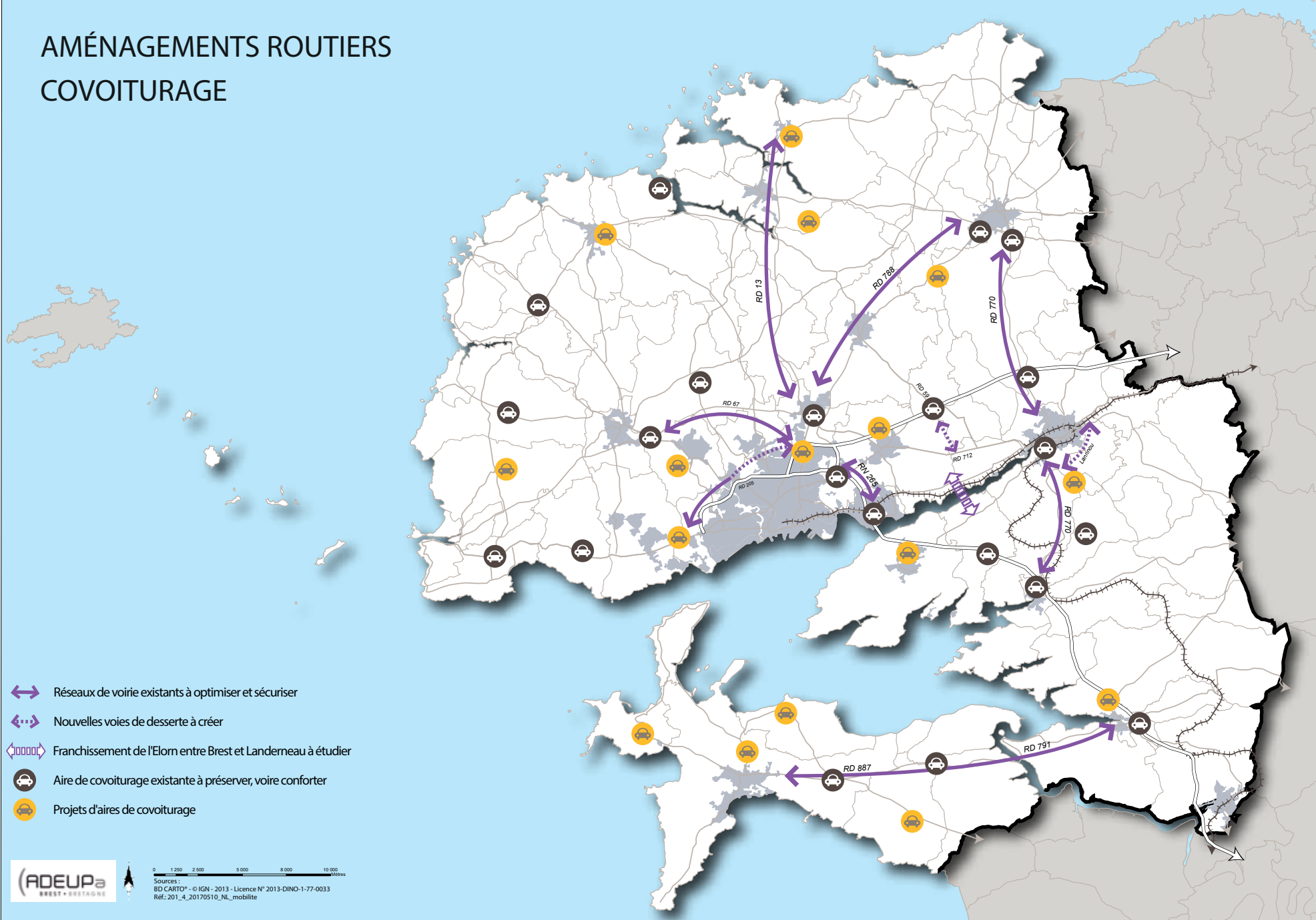
I-4.2.2. Offre de transports urbains dans la métropole

Dans Brest métropole, principal pôle d'emplois et d'études, les politiques de déplacements veilleront à répondre en priorité aux besoins des actifs, des étudiants et des lycéens, afin de réduire le trafic automobile et la congestion aux heures de pointe et offrir plus largement une alternative à l'usage de la voiture.

Une attention particulière sera accordée à l'articulation avec les autres modes de transport et aux rabattements vers les points d'arrêt majeurs (gares, stations de car express, etc.).

La métropole poursuivra le développement de transports en commun en site propre (TCSP) dans l'agglomération.

AMÉNAGEMENTS ROUTIERS COVOITURAGE



I-4.2.3. Liaisons ferroviaires

À moyen et long termes, la modernisation de la ligne Brest-Quimper devra se poursuivre (électrification, signalisation, sections de double voie et de ligne nouvelle...) afin de permettre un nouveau gain de temps entre les deux villes et d'augmenter la fréquence de passage. Dans ce cadre, la réalisation d'un nouveau franchissement de l'Elorn apparaît comme la seule possibilité d'améliorer de manière significative l'offre ferroviaire (cf. II-1.1.2, page 37).

Le pôle de Landerneau est efficacement desservi dans sa liaison avec Brest par la ligne ferroviaire. L'évolution de la fréquentation TER suite à l'arrivée de la ligne Bretagne Grande Vitesse est un élément à prendre en compte pour une nouvelle amélioration (fréquence et capacité) de cette liaison. Ce renforcement de la ligne pourrait s'appuyer sur la création de nouvelles haltes et la réactivation de gares anciennes. La création d'un équipement permettant l'articulation entre transport ferroviaire, transports urbains et transports interurbains est à envisager. Celui-ci pourrait utilement trouver sa place à l'est de l'agglomération brestoise (réflexions en cours à proximité de l'échangeur de Kergleuz, au Relecq-Kerhuon, voir chapitre II-1.1.2., p.37).

I-4.2.4. Liaisons aux sites touristiques

Comme précisé dans le chapitre II-5.2, une desserte en transport collectif est à rechercher dans la mesure du possible pour les équipements touristiques majeurs et sites à forte notoriété du Pays de Brest. À ce titre, la liaison entre Le Conquet et Brest est particulièrement à conforter, afin d'assurer la desserte vers les îles.

I-4.3. Organiser le développement des pôles d'échanges et des parkings relais

Le PADD du SCoT mentionne l'importance d'organiser la complémentarité entre les transports collectifs et les transports individuels (automobile, vélo, marche) notamment par la création progressive d'aménagements spécifiques :

- parkings relais,
- plateformes d'échanges multimodales (PEM) qui permettent d'articuler transport automobile, transports collectifs interurbains et urbains et déplacements actifs (vélo et marche à pied).

Les parkings relais doivent être localisés près des gares et des lignes de transports en commun ayant une performance intéressante en matière de temps de parcours, de fréquence de passage et d'amplitude horaire.

I-4.4. Favoriser la coordination entre les autorités organisatrices de la mobilité durable pour permettre la mise en œuvre des orientations précédentes

Un « schéma des déplacements » paraît nécessaire. Il coordonnerait l'ensemble des projets à l'échelle du Pays de Brest, permettrait une meilleure articulation entre planification et programmation et engagerait une démarche d'animation du partenariat entre collectivités.

Les autorités organisatrices de la mobilité durable sont invitées à étudier un plan global de coordination et d'optimisation des offres de mobilité (tarification, information des usagers, covoiturage, parkings-relais...). Elles veilleront à coordonner leurs actions afin d'organiser le système de transport en commun et de favoriser l'utilisation partagée de la voiture individuelle. Elles recherchent ainsi :

- la complémentarité entre dessertes métropolitaines, dessertes urbaines et dessertes locales ;
- la performance des transports collectifs (temps de parcours, régularité, fréquence, organisation des correspondances), notamment via la coordination des horaires et des tarifications entre les réseaux ;
- l'amélioration de l'articulation de l'ensemble des modes de déplacements.

I-4.5. Maîtriser le développement de l'offre routière

Concernant les routes, les nouvelles surfaces ouvertes à l'urbanisation veillent à optimiser leurs emprises en limitant la multiplication des emprises nouvelles, le surdimensionnement des gabarits et les délais fonciers qu'elles engendrent. Les politiques d'aménagement privilégient, dans la mesure du possible, la réutilisation d'infrastructures et de réseaux existants et la multifonctionnalité de celles qui sont nouvellement créées.

La création de voies nouvelles ainsi que le réaménagement des axes ou itinéraires répondront au moins à l'un des objectifs suivants :

- renforcer le maillage des voiries locales pour faciliter les déplacements internes à un secteur ou à un pôle urbain ;

- améliorer la desserte des grands sites économiques ;
- améliorer la sécurité routière et réduire le risque d'accidents ;
- permettre l'apaisement de la circulation, la maîtrise des vitesses et la requalification des traversées d'agglomération et des entrées de ville ;
- fluidifier la circulation des transports en commun, notamment en entrée d'agglomération ;
- accompagner l'aménagement des nouvelles opérations d'aménagement urbain, économique et touristique ;
- de conforter les échanges entre l'est et l'ouest, et entre le nord et sud du Pays de Brest.

Plus généralement, l'optimisation et la sécurisation des réseaux de voirie doivent prendre en compte les véhicules lents.

Sont ainsi à prévoir par les autorités compétentes :

- l'amélioration de la rocade de l'agglomération brestoise (RD 205). Elle fera appel à la poursuite de la réalisation d'une liaison nouvelle entre l'échangeur de Kergaradec et le Spernot (voie urbaine nord de Lambézellec).
- l'amélioration de la RD 67 entre Saint-Renan et la RN 12. Ce confortement passe par un programme d'aménagements permettant notamment de faciliter la circulation des véhicules agricoles et véhicules lents et de sécuriser les échanges avec le réseau routier secondaire. La connexion avec la RN 12 devra profiter de l'amélioration du maillage permis par la réalisation de la voie urbaine nord de Lambézellec et ainsi éviter de charger le trafic dans la traversée de Gouesnou.
- l'aménagement de la liaison Daoulas / Landerneau / Lesneven (RD 770).
- l'aménagement de la voie de maillage RD 59 / RD 712 assurant, d'une part, la desserte de l'espace économique

identifié d'intérêt Pays « éco-pôle de Lanvian » (cf. page 39) et, d'autre part, la liaison entre le nord-ouest du Pays et Landerneau, via Plabennec.

- une amélioration des échangeurs :
 - de la RN 265 au sein de l'agglomération brestoise (Kergleuz, RD 712, Quélarnou, Kervao) et au sud du Pays de Brest (Dirinon, Daoulas...) ;
 - de la RN 12 (Saint-Eloi / Mescoden, Keriell...).
- une étude sur la possibilité que le nouveau franchissement de l'Elorn soit à la fois routier et ferroviaire. L'emplacement exact de cette nouvelle infrastructure reste à étudier.
- le renforcement des axes RD 791 et 887 qui desservent la Presqu'île de Crozon.
- l'amélioration de la RD 13 entre Plouguerneau et la RN 12.
- l'amélioration de la RD 788 entre Le Folgoët et Gouesnou.
- la possibilité de réalisation de la voie dite de Lanrinou, à l'échelle de l'agglomération landernéenne.

I-4.6. Promouvoir un usage partagé et économe de l'automobile

Pour les usages partagés de l'automobile, les collectivités, les autorités organisatrices de la mobilité durable et les maîtres d'ouvrages routiers veilleront notamment à :

- conforter les aires de covoiturage existantes figurées sur la carte « Aménagements routiers & covoiturage » ;
- réaliser en priorité les nouvelles aires de covoiturage en cohérence avec les projets localisés sur la même carte ;
- définir de nouvelles localisations ou extensions d'aires de covoiturage, à proximité des principaux nœuds routiers ;
- réfléchir, dans la gestion du stationnement, à l'intégration des questions de l'auto-partage (emplacements dédiés).

Les politiques de stationnement prendront en compte la nécessité de déployer un réseau dense de bornes de recharges électriques pour répondre aux orientations de la transition énergétique. Elles intégreront de plus des réflexions sur les autres formes d'alimentation des véhicules bas-carbone, comme par exemple le Gaz Naturel Véhicule (GNV) ou le bio-GNV (issu de la méthanisation).

I-5. Valoriser l'identité paysagère du territoire

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest se caractérise par sa grande diversité paysagère : du littoral au centre urbain de la métropole, en passant par un espace agricole conséquent ou encore par les Monts d'Arrée. Le SCoT identifie pas moins de :

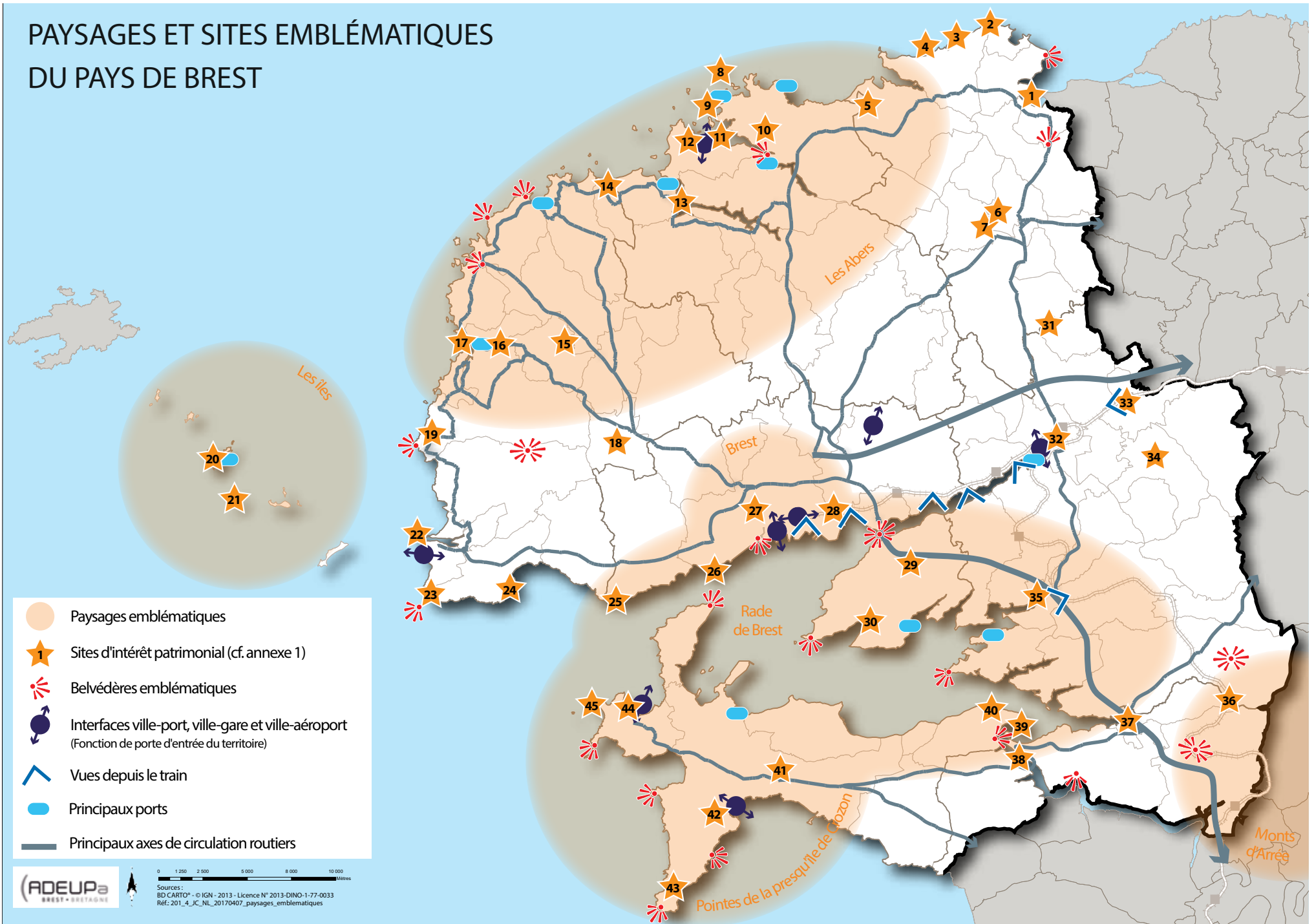
- six paysages emblématiques : les îles, les Monts d'Arrée, Crozon, Brest, les Abers et la rade de Brest. Ce sont les vitrines touristiques du Pays de Brest. La rade de Brest et les Abers n'ont toutefois pas la même notoriété que les autres sites actuellement : une attention particulière doit donc leur être portée en termes de valorisation.
- vingt-deux entités paysagères, dont les spécificités locales font le charme du territoire et forment les différentes identités du Pays de Brest.

Il existe également des sites emblématiques répartis sur l'ensemble du Pays qui appuient l'attractivité touristique du territoire : phares, patrimoines bâtis ou naturels, ports, belvédères...

Ces paysages constituent un bien commun, vecteur d'identité et de qualité de vie. Leur préservation et leur valorisation sont essentielles pour l'attractivité résidentielle, économique et touristique du Pays de Brest. Dès lors, le SCoT précise les enjeux attachés à chaque entité et grand ensemble paysagers, en portant une attention particulière au littoral. Long de plus de 600 km, ce dernier occupe en effet une place prépondérante dans l'identité du Pays de Brest. Le SCoT identifie les coupures d'urbanisation à préserver au titre de la loi Littoral, pour leur rôle essentiel de valorisation paysagère, mais également de préservation du fonctionnement des milieux naturels. Il encadre également l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage.

Enfin, pour renforcer l'attractivité du Pays de Brest, la préservation et l'amélioration de la qualité paysagère des portes d'entrée du territoire est à rechercher. Ces interfaces entre les villes et les principaux axes de communication sont en effet les lieux où les visiteurs se forment leur première image du Pays de Brest (routes nationales, train, aéroport, ports principaux...). Le soin apporté aux entrées de ville permettra également de conforter l'attractivité et la notoriété de l'ensemble du territoire. L'objectif poursuivi est notamment d'éviter la banalisation de l'image des villes et des campagnes traversées.

PAYSAGES ET SITES EMBLÉMATIQUES DU PAYS DE BREST



I-5.1. Préserver et mettre en valeur les paysages et sites emblématiques

Les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- préserver, connecter et valoriser les paysages emblématiques, identifiés sur la carte 5 ci-contre « Paysages et sites emblématiques du Pays de Brest » ;
- mettre en avant la diversité des paysages littoraux et préserver leurs caractéristiques topographiques, leur rapport à l'eau, les végétations associées, les types de haies, les cultures spécifiques qui peuvent s'y développer ainsi que le parcellaire typique qui peut exister (en lanière) ;
- permettre les connexions entre les véloroutes et les voies vertes (cf. chapitre II-5.1.2) ;
- permettre la continuité du sentier littoral au plus près des côtes en s'appuyant sur les chemins existants et en les connectant (cf. chapitre II-5.1.2) ;
- favoriser une diffusion depuis le littoral vers les terres (relier les chemins de randonnée, signalétique...) ;
- protéger, valoriser et préserver les sites d'intérêt patrimonial (bâtis ou naturels) identifiés sur la carte ci-contre et nommés dans l'annexe 1 du DOO. Organiser leur fréquentation touristique en évitant leur altération ;
- valoriser les belvédères emblématiques identifiés sur la carte ci-contre ;
- mettre en avant l'identité portuaire et maritime, favoriser les accès à la mer.

I-5.2. Préserver et mettre en valeur les particularités paysagères locales

Les documents d'urbanisme locaux concourent de manière générale à :

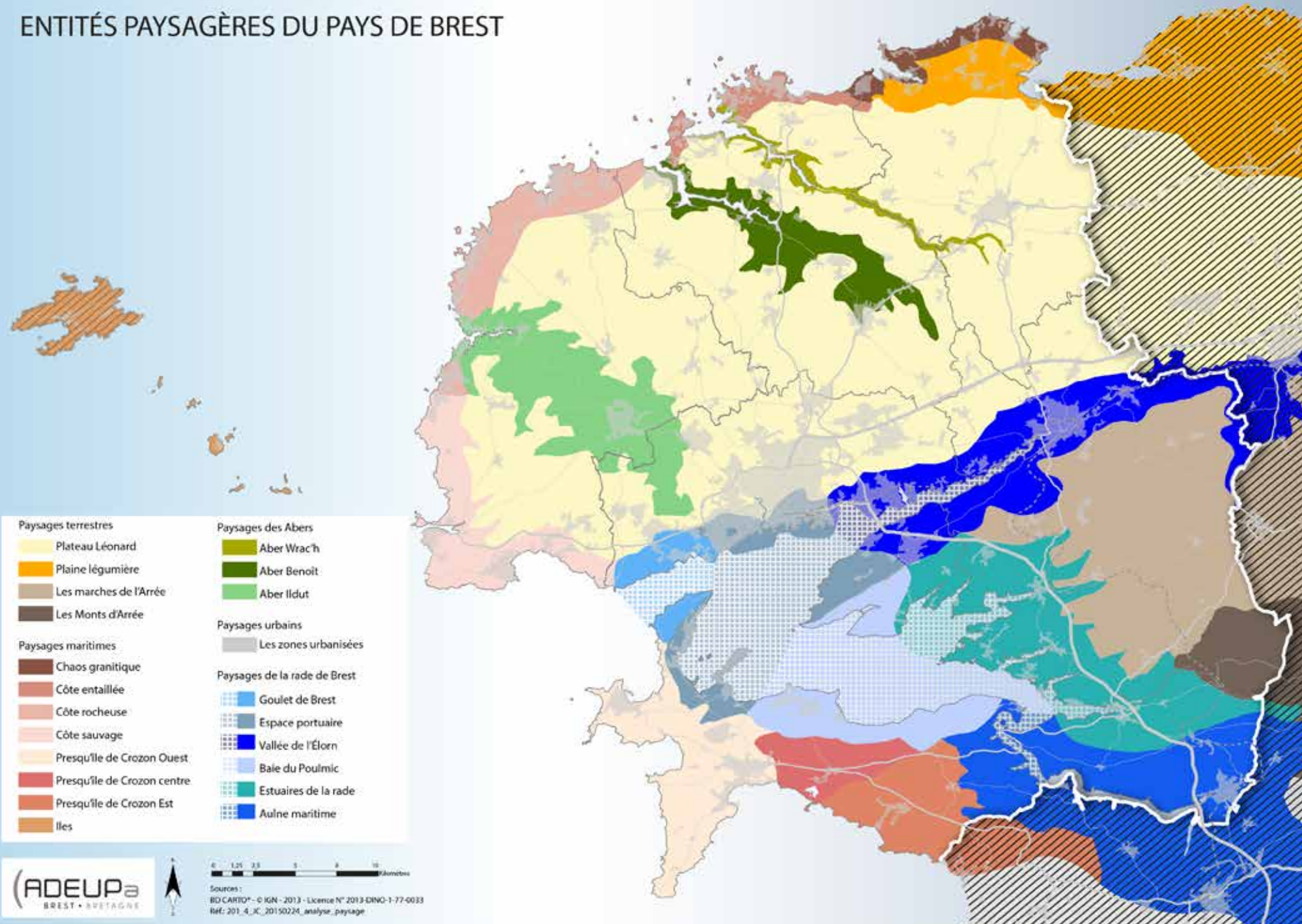
- maintenir, voire améliorer, la qualité des silhouettes urbaines ;
- favoriser l'intégration du bâti existant dans son environnement ;
- préserver le bâti d'intérêt patrimonial ;
- veiller à l'intégration paysagère et à la qualité architecturale des nouvelles constructions ;
- limiter le développement linéaire de l'urbanisation le long des routes ;

- valoriser les belvédères le cas échéant ;
- préserver les vallons.

Ils prennent également en compte les spécificités détaillées ci-après des entités paysagères de leur territoire (cf. carte 6 « Entités paysagères du Pays de Brest »).



ENTITÉS PAYSAGÈRES DU PAYS DE BREST



I-5.2.1. Les paysages terrestres

Le plateau léonard

Au sein du plateau léonard, les documents d'urbanisme locaux concourent à assurer une protection du bocage et sa restauration si nécessaire, notamment dans les réservoirs de biodiversité et les espaces de connexion écologique fonctionnels ou à remettre en bon état (cf. chapitre III-2).

La plaine légumière

Au sein de la plaine légumière, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- préserver les éléments bocagers structurants en termes paysagers ;
- valoriser les perspectives sur la mer depuis les bourgs ;
- concilier, dans la mesure du possible, nouvelles constructions et parcellaire typique en lanière ;
- favoriser les grandes vues depuis la ligne de crête de la falaise morte en balcon sur la plaine légumière.

Les marches de l'Arrée

Dans les marches de l'Arrée, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- préserver les ouvertures visuelles vers le grand paysage (par exemple vers la rade de Brest ou les Monts d'Arrée) ;
- préserver les lignes de crête en évitant les constructions nouvelles ;
- assurer la préservation du bocage et des landes.

Les Monts d'Arrée

Dans les Monts d'Arrée, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- assurer la conservation des ouvertures visuelles vers le grand paysage (par exemple vers la rade de Brest ou les Monts d'Arrée)
- préserver le bocage et les landes.

I-5.2.2. Les paysages urbains

Au sein des zones urbanisées, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- prendre en compte les enjeux paysagers et le patrimoine architectural des bourgs, tant lors d'opérations en renouvellement urbain qu'en extension ;
- identifier et localiser les éléments patrimoniaux et paysagers ;
- préserver des fenêtres visuelles ;
- préserver et renforcer les accès à la nature ;
- assurer la connexion de la trame verte et bleue avec l'armature verte urbaine lorsqu'elle existe (cf. III-2) ;
- préserver des espaces publics de qualité au sein des tissus constitués ;
- au sein de l'agglomération brestoise, préserver la falaise morte et son caractère paysager.

I-5.2.3. Les paysages maritimes

Dans l'ensemble des paysages maritimes, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- préserver et valoriser les fenêtres visuelles vers la mer ;
- anticiper le recul du trait de côte, à la fois pour les constructions nouvelles et pour les chemins côtiers ;
- identifier les espaces où les plantes invasives ont un impact négatif sur le paysage ;
- organiser la circulation et le stationnement automobile le long du littoral, notamment dans les espaces remarquables (cf. III-2.1.).

Le chaos granitique

Au sein du secteur « chaos granitique », les documents d'urbanisme locaux concourent à concilier nouvelles constructions et parcellaire typique en lanière.

La côte entaillée

Au sein de la côte entaillée, les documents d'urbanisme

locaux concourent à :

- faciliter les accès au rivage, notamment depuis les centres-bourgs ;
- concilier nouvelles constructions et parcellaire typique en lanière ;
- préserver et valoriser les points d'intérêt patrimoniaux (en particulier le phare de l'île vierge).

La côte rocheuse

Au sein de la côte rocheuse, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- maîtriser la pression urbaine en lien avec le développement touristique ;
- favoriser le renouvellement urbain, tout en préservant des fenêtres visuelles vers la mer, les accès, les ruisseaux et zones humides qui existent.

La côte sauvage

Sur la côte sauvage, les documents d'urbanisme locaux concourent à maîtriser la pression urbaine en lien avec le développement touristique.

La presqu'île de Crozon Ouest

Au sein de la presqu'île de Crozon Ouest, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- lutter contre la déprise agricole afin de conserver les ouvertures des paysages ;
- maintenir et préserver les caractéristiques du bâti traditionnel ;
- maîtriser la pression urbaine en lien avec le développement touristique et urbain ;
- valoriser et maintenir le patrimoine agricole en certains endroits (talus et murets) ;
- valoriser la Tour Vauban, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO.

La presqu'île de Crozon Centre

Au sein de la presqu'île de Crozon Centre, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- préserver le bocage et ses caractéristiques ;
- contrecarrer la déprise agricole et l'enfrichement à l'ouest ;
- maîtriser la pression urbaine (intégration paysagère et qualité architecturale).

La presqu'île de Crozon Est

Au sein de la presqu'île de Crozon Est, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- maîtriser la pression urbaine (intégration paysagère et qualité de l'architecture) ;
- maintenir la structure bocagère.

Îles

Dans les îles, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- valoriser et maintenir les éléments bâtis du patrimoine rural littoral en certains endroits (murets) ;
- protéger les éléments emblématiques de l'architecture traditionnelle (ruelles, murets, maisons) ;
- intégrer les nouvelles constructions en préservant autant que possible la trame viaire et le bâti existant d'intérêt patrimonial.

I-5.2.4. Les paysages de la rade

Pour l'ensemble du secteur de la rade de Brest, les documents d'urbanisme locaux tirent parti de la diversité paysagère de la rade. Ils concourent à :

- rendre possible le tour de rade par les belvédères valorisés et conforter l'offre d'équipements ;
- développer et valoriser les espaces économiques et les infrastructures liées à la mer (cf. chapitre II-4) ;

- conserver les ouvertures des paysages agricoles (en particulier en bord de mer) ;
- valoriser le paysage portuaire et l'interface terre-mer ;
- organiser la circulation et le stationnement automobile le long du littoral, notamment dans les espaces remarquables (cf. III-2.1.).

Le Goulet, porte de la rade

Au sein du secteur « Goulet, porte de la rade », les documents d'urbanisme locaux concourent à préserver et valoriser les fenêtres visuelles vers la mer.

L'espace portuaire

Au sein de l'espace portuaire, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- au nord, valoriser les éléments emblématiques de la façade portuaire brestoise et anticiper le développement portuaire et l'évolution du paysage induite ;
- dans le reste du secteur, créer un cheminement piéton continu au plus près de la côte en s'appuyant sur les chemins existants et en les connectant.

La vallée de l'Elorn

Dans la vallée de l'Elorn, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- renforcer le lien fluvio-maritime ;
- créer un cheminement piéton continu sur les rives de l'Elorn en s'appuyant sur les chemins existants et en les connectant ;
- mettre en valeur les boisements et préserver le bocage ;
- intégrer dans le paysage le nouveau franchissement de l'Elorn projeté (cf. chapitres I-4.2.3, I-4.5 et II-1.1.2).

La baie du Poulmic

Au sein de la baie du Poulmic, les documents d'urbanisme

locaux concourent à :

- maintenir la structure bocagère ;
- faciliter les accès au rivage ;
- créer un cheminement piéton continu au plus près de la côte en s'appuyant sur les chemins existants et en les connectant ;
- mettre en valeur la forêt de Landévennec et le bois du Poulmic.

Les estuaires de la rade

Au sein des estuaires, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- faciliter les accès au rivage ;
- maintenir la structure bocagère ;
- créer un cheminement piéton continu au plus près de la côte en s'appuyant sur les chemins existants et en les connectant.

L'Aulne maritime

Au sein de l'Aulne maritime, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- renforcer le lien fluvio-maritime ;
- maîtriser la pression urbaine (intégration paysagère et qualité de l'architecture) ;
- conserver les ouvertures visuelles vers le grand paysage ;
- préserver les lignes de crête de nouvelles constructions (hors bourgs existants) ;
- créer un cheminement piéton continu au plus près de la côte ou en belvédère de celle-ci, étudier la possible continuité avec la voie verte depuis Châteaulin ;
- maintenir la structure bocagère ;
- mettre en valeur la forêt de Landévennec et le bois du Roz.

I-5.2.5. Les paysages des abers

Au sein des paysages des abers, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- restaurer / protéger le bocage ;
- conserver les ouvertures visuelles vers le grand paysage ;
- conforter le rôle paysager, hydraulique... des vallées ;
- intégrer le bâti en lien avec les activités maritimes du site, passées ou actuelles ;
- valoriser les covisibilités et liens entre versants des vallées.

I-5.3. Valoriser le Pays de Brest en préservant le littoral

I-5.3.1. Préserver des fenêtres sur le littoral : les coupures d'urbanisation

Les documents d'urbanisme locaux délimitent les coupures d'urbanisation identifiées dans les communes littorales par le SCoT. La largeur et la profondeur des coupures sont symbolisées sur la cartographie « Mise en œuvre de la loi Littoral » page 54 et précisées dans l'annexe 2 du DOO. Au vu de la dispersion du bâti du Pays de Brest, des constructions préexistantes peuvent se trouver dans ces espaces.

Les coupures d'urbanisation sont classées en zone agricole ou naturelle. Aucune urbanisation nouvelle ne peut y être autorisée, hormis des structures d'accueil légères ainsi que des zones de loisirs ou de pratique sportive (parties non équipées des aires naturelles de camping, espaces de jeux...). Ces aménagements ne doivent dès lors pas entraîner une imperméabilisation importante des sols avec une artificialisation conséquente des milieux, en particulier

lorsque ces coupures d'urbanisation sont par ailleurs des réservoirs de biodiversité et des espaces de perméabilité favorables aux connexions écologiques (cf. chapitre III-2, page 59).

Sont de plus autorisées dans les coupures d'urbanisation :

- l'adaptation, la réfection et l'extension limitée des constructions nécessaires à l'exploitation agricole, aquacole et de pêche en mer professionnelle ;
- la rénovation et l'extension limitée des autres constructions existantes.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent prévoir le cas échéant, à leur échelle, de protéger d'autres espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation.

I-5.3.2. Organiser et limiter l'urbanisation dans les espaces proches du rivage

Les documents d'urbanisme locaux délimitent les espaces proches du rivage en tenant compte du tracé indicatif figurant sur la carte « Mise en œuvre de la loi Littoral », p.54.

Dans ces espaces proches du rivage, l'urbanisation doit être limitée et justifiée. La notion d'extension limitée doit se comprendre aussi bien en termes de nouvelles surfaces urbanisées, qu'en termes de forme urbaine, dans l'objectif de préserver les paysages.

L'extension de l'urbanisation doit respecter une proportion avec l'urbanisation existante, tout en prenant en compte les besoins présents et futurs des populations. Que le secteur concerné soit une agglomération ou un village, la délimitation de l'extension :

- est prévue de manière préférentielle en profondeur (en arrière de l'agglomération par rapport au rivage) ;
- prend en compte les risques liés au changement climatique (érosion du littoral et submersion marine...).

La densification et le renouvellement urbain, ainsi que l'atteinte d'un certain niveau de densité dans les extensions urbaines, principes valorisés par le SCoT du Pays de Brest au regard de l'économie de l'espace qu'ils permettent, sont encouragés également dans les espaces proches du rivage des agglomérations et des villages. La densification des quartiers existants prend en compte les hauteurs et les caractéristiques de l'agglomération ou du village concerné, ainsi que les prescriptions paysagères détaillées au chapitre I-5.2.

I-5.4. Préserver et améliorer la qualité paysagère des portes d'entrées du territoire

Afin de préserver et mettre en valeur les portes d'entrées du territoire, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- traiter la transition entre les zones d'activité aux abords des grands axes routiers et le paysage qui les entoure :
 - par une conception préférentielle des zones en profondeur par rapport à l'axe routier, afin qu'elles soient mieux intégrées dans leur environnement tout en respectant leur objectif d'accessibilité ;
 - par une définition, au sein des zones d'activités, des cônes de vues à préserver le cas échéant, du traitement architectural des bâtiments, de l'emplacement des zones de stockage, de stationnement...
 - par des plantations en lien avec le motif paysager environnant.
- identifier et conserver les espaces de respiration le long des deux routes nationales et des autres axes majeurs de communication du Pays de Brest, représentés sur la carte 5 « Paysages et sites emblématiques du Pays de Brest » p.28, afin de préserver les vues sur le grand paysage, valoriser la diversité des paysages et maintenir la qualité des espaces observés depuis ces points de vue (maîtrise des plantations, implantation, gabarit, couleur des nouvelles constructions...) ;
- préserver les vues depuis le train, identifiées sur la carte 5 ;
- mettre en valeur les interfaces ville-port, ville-gare et ville-aéroport identifiées sur la carte 5, en particulier dans leur rôle d'image et de diffusion des flux au sein du territoire.

I-5.5. Aménager les entrées de ville

Afin de préserver et mettre en valeur les entrées de ville¹, les documents d'urbanisme locaux concourent à :

- définir les limites de l'urbanisation. S'appuyer sur les limites naturelles quand elles existent ;
- qualifier les entrées de ville et les aménager pour signaler l'entrée progressive en zone agglomérée (traitement de la largeur des voies, traitement des bas-côtés, place du piéton, constitution de front bâti ou recul des constructions, signalétique, publicité, éclairage public, mobilier urbain...) ;
- améliorer la qualité des lisières urbaines en lien avec le motif paysager environnant ;
- traiter la transition et préserver des liaisons entre espaces urbains et espaces agricoles ou naturels.



¹ Par entrées de ville, on entend l'entrée de chaque centralité du territoire

II. CRÉER LES CONDITIONS D'UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Rappel des enjeux

Pour atteindre l'objectif démographique qu'il s'est fixé, le SCoT mise sur l'attractivité économique du Pays de Brest. Il souhaite dynamiser le développement des activités et de l'emploi pour permettre aux actifs originaires du territoire d'y rester et en accueillir de nouveaux.

Pour cela, il vise notamment :

- à renforcer l'accessibilité du territoire, pour conforter sa compétitivité ;
 - à optimiser les capacités et la qualité d'accueil des entreprises ;
 - à maintenir et développer plus particulièrement les piliers économiques du territoire : l'agriculture, l'économie maritime et le tourisme.
-

II-1. Connecter le territoire

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest, ouvert sur la mer, est ouvert sur le monde. Ses entreprises, ses organismes d'enseignement supérieur et de recherche, ses acteurs publics ou associatifs sont impliqués dans de nombreuses coopérations nationales, européennes et mondiales. Pour le Pays de Brest, éloigné géographiquement des principaux pôles économiques français et européens, renforcer son accessibilité est un impératif pour conforter son attractivité et sa compétitivité.

L'ensemble des modes de transport assure un rôle décisif pour assurer cette connexion entre le Pays de Brest et le reste du monde, et chacun doit être performant pour limiter les effets d'éloignement :

- l'aéroport Brest-Bretagne constitue un équipement majeur du territoire, le transport aérien étant pour l'Ouest breton le mode de connexion le mieux adapté aux flux européens et intercontinentaux de personnes ;
- le réseau ferroviaire de l'Ouest breton doit quant à lui bénéficier de la meilleure performance possible pour tous les types de déplacements (longue/courte distances, transport de voyageurs/marchandises) ;
- le port de Brest est une plateforme de transit de marchandises et une station de maintenance navale de niveau international. Malgré un hinterland limité à l'Ouest breton, il dispose d'atouts en termes d'infrastructures de manutention, multimodales et de stockage.

L'articulation entre les différents modes de déplacements est également un élément essentiel, à la fois pour les déplacements voyageurs et pour le transport de marchandises.

Enfin, au même titre que les infrastructures de déplacements, les technologies du numérique sont des équipements structurants du territoire. Facteurs d'attractivité et de compétitivité, elles permettent au territoire de rayonner. Elles transforment également significativement la mobilité, du fait du développement de nouveaux moyens de communication (visioconférence) et de services dématérialisés (partage de données, actes administratifs, marchés...).

Dès lors le SCoT recherche la poursuite de :

- la préservation du potentiel de développement de l'offre aéroportuaire,
- l'amélioration de l'offre ferroviaire,
- l'adaptation du port régional de Brest,
- la performance de l'offre logistique routière,
- et le déploiement du très haut débit.

II-1.1. Renforcer les grandes infrastructures de déplacement du Pays de Brest

II-1.1.1. Assurer la compétitivité de l'offre aéroportuaire

Les autorités compétentes :

- préservent les capacités d'extension et d'adaptation de l'aéroport ;
- étudient le renforcement de la liaison aéroport / centre-ville de Brest en transport en commun ;
- concourent à l'amélioration de l'accessibilité terrestre de l'aéroport (modes routier et ferroviaire) depuis et vers sa zone de chalandise.

II-1.1.2. Poursuivre l'amélioration de l'offre ferroviaire

Les autorités compétentes :

- poursuivront la modernisation de la ligne Brest-Rennes avec pour objectif Paris-Brest en moins de 3 heures ;
- étudieront la possibilité d'aménagement d'une nouvelle gare, à proximité de l'échangeur de Kergleuz sur la RN 165, connectée au réseau routier national et au réseau de transports collectifs métropolitains et régionaux ;
- poursuivront la modernisation de la ligne Brest-Quimper, dans une optique d'amélioration de fréquence, de capacité et de temps de parcours. Dans ce cadre, la réalisation d'un nouveau franchissement de l'Elorn entre le pont de l'Iroise et Landerneau apparaît comme la seule possibilité d'améliorer significativement l'offre ferroviaire vers le sud du Pays de Brest, vers Quimper, le sud de la Bretagne et Nantes ;
- articuleront la gare de Brest avec le réseau de transport en commun de la métropole, et notamment une desserte en transport en commun en site propre.

II-1.1.3. Adapter le port de Brest à l'évolution du commerce maritime

Conformément à la stratégie régionale portuaire, afin de renforcer la position commerciale du port de Brest et de favoriser la diversification de ses activités (accueil d'activités industrielles liées aux énergies marines renouvelables notamment), les autorités compétentes veilleront à :

- améliorer l'accessibilité pour l'accueil de navires plus importants ;
- étendre sa superficie par la poldérisation. Le Polder est considéré par le SCoT comme un espace économique d'intérêt Pays (cf. II-2.3.2, page 39) ;
- renforcer ses capacités logistiques, à savoir la capacité de sa desserte ferroviaire et routière pour le fret. Cette desserte ferroviaire permet en outre d'assurer le transport de matière dangereuse dans des conditions optimales de sécurité.

II-1.1.4. Renforcer l'offre logistique routière

En complément du développement du réseau routier, détaillé dans le chapitre I-4.5, le développement des espaces économiques d'intérêt Pays de l'éco-pôle de Lanvian et St-Eloi / Mescoden / Sant Alar (cf. II-2.3.2, page 38) devront tenir compte des besoins du Pays de Brest en plateformes logistiques.

Afin de favoriser l'utilisation de véhicules à énergies renouvelables, les documents d'urbanisme locaux permettent l'installation de stations de bio-carburant (GNV ou bio-GNV par exemple).

Les politiques de mobilité organisent la logistique urbaine¹ de façon à concilier dynamisme commercial, attractivité économique d'agglomération et cadre de vie apaisé.

¹ Logistique urbaine, ou dite « du dernier kilomètre » : flux de marchandises et de biens dans les zones urbanisées

II-1.2. Soutenir le développement de l'accès au très haut débit

Les autorités compétentes visent la couverture de l'ensemble des foyers, entreprises et sites publics du Pays de Brest par la fibre optique au plus tard à l'horizon 2030. Sont prioritaires les pôles du SCoT (cf. I-1) ainsi que les secteurs agglomérés denses, les zones d'activités économiques et les principaux établissements publics (santé, éducation, recherche, administrations...).

La création ou l'extension de lotissements résidentiels ou de zones d'activités économiques doivent intégrer la pose de fourreaux supplémentaires afin de permettre l'accueil de fibres optiques.

II-2. Organiser l'accueil des activités économiques dans un souci de sobriété foncière et d'innovation

Rappel des enjeux

Pour dynamiser le développement des activités et de l'emploi, le SCoT favorise l'accueil des entreprises en leur réservant des espaces ou encore en visant un certain niveau de qualité et d'équipement des zones d'activités. Le Pays de Brest doit en effet être en capacité de proposer des espaces économiques pour les activités qui ne trouveront pas leur place dans l'enveloppe urbaine existante. De même, les zones d'activités doivent répondre aux besoins des entreprises et viser un certain niveau de qualité et d'équipement. Elles doivent prendre en compte les besoins des salariés et des usagers, et porter une attention particulière à l'intégration dans leur environnement.

En parallèle, dans un souci de préservation de l'espace dédié à l'agriculture, le SCoT optimise les espaces nécessaires au développement économique. De très nombreuses activités sont par exemple compatibles avec la présence d'habitations, et peuvent donc trouver leur place dans l'enveloppe urbaine : activités commerciales et de services, bureaux, certaines activités artisanales et de production. Le SCoT encourage également la modernisation et le renouvellement urbain au sein des espaces à vocation économique ou mixtes existants. Ces espaces disposent souvent de qualités intrinsèques (proximité des centralités, accessibilité, services...) qui justifient d'autant plus leur renouvellement, densification et/ou requalification. Les zones d'activités créées dans les années 1960-1970 sont par exemple particulièrement concernées.

Enfin, le tertiaire, l'industrie et le fret représentant 35 % de la consommation d'énergie du Pays de Brest, le SCoT encourage l'apport de solutions durables dans le cas de création de nouveaux besoins énergétiques.

II-2.1. Favoriser l'intégration des activités compatibles avec l'habitat dans l'enveloppe urbaine

Les documents d'urbanisme locaux :

- veillent d'une manière générale à renforcer les possibilités d'implantation des activités économiques compatibles avec l'habitat dans l'enveloppe urbaine (zone U),
- favorisent plus particulièrement l'implantation des commerces et bureaux au cœur des centralités, et limitent à l'inverse leurs possibilités d'implantation ou de transfert dans les secteurs d'extension urbaine (voir en complément le chapitre I-3, page 13).

II-2.2. Accompagner la modernisation, la requalification et le renouvellement urbain des espaces économiques existants

Les documents d'urbanisme locaux favorisent la modernisation des espaces économiques existants, en prévoyant des règles de construction permettant l'évolution du bâti. Ils portent une attention particulière aux espaces économiques en lien avec les filières d'excellence (mer, santé, numérique, agroalimentaire, banque et assurances...), en permettant notamment de conforter les infrastructures nécessaires à leur bon fonctionnement.

Afin de limiter les friches et la consommation foncière, les documents d'urbanisme locaux :

- analysent la capacité de densification et de mutation des espaces économiques ou mixtes ;

- favorisent la mobilisation du potentiel de renouvellement urbain et accompagnent l'évolution de ces sites.

Le SCoT identifie des espaces économiques où les documents d'urbanisme locaux doivent engager prioritairement les efforts pour favoriser le renouvellement urbain :

- à Brest : Kergonan, Kergaradec, Loscoat, port de commerce ;
- au Relecq-Kerhuon : Kerscao ;
- les polarités commerciales citées p.19 (chapitre I-3.3.3.).

Les documents d'urbanisme locaux peuvent identifier d'autres espaces à leur échelle.

II-2.3. Organiser le développement économique en extension urbaine

II-2.3.1. Viser une plus grande densité des implantations

Les documents d'urbanisme locaux favorisent et organisent :

- la mutualisation des équipements (ex : restaurants inter-entreprises, bassins collectifs d'écoulement...) ;
- la rationalisation du stationnement (parkings mutualisés, parkings en ouvrage...) ;
- l'implantation de bâtiments sur plusieurs niveaux.

II-2.3.2. Garantir le développement d'espaces économiques « d'intérêt Pays »

Les principales extensions urbaines économiques permettront de développer des espaces « d'intérêt Pays ».

Ce sont des espaces économiques présentant des projets majeurs de développement en extension urbaine dans les 20 ans suivant l'approbation du SCoT. À terme, ils se caractériseront par une emprise foncière importante (plus de 25 ha) et, très souvent, par un nombre significatif d'emplois.

Il s'agit des sites listés ci-après :

- Éco-pôle de Lanvian (Guipavas, Saint-Divy, Kersaint-Plabennec)
- Lavalot (Guipavas)
- Saint-Éloi / Mescoden / Sant Alar (Plouédern, Ploudaniel)
- Penhoat (Plabennec)
- Croaz ar Neizic (Saint-Thonan)
- Saint-Thudon (Guipavas)
- Goarem Goz (Kersaint-Plabennec)
- Polder (Brest)
- Traon Bihan (Ploudaniel)
- ainsi que, dans Brest métropole, les zones ayant vocation à accueillir des fonctions métropolitaines (technopôle, université, hôpital, aéroport...).

Des extensions sont également possibles pour les autres espaces économiques, voire la création de nouveaux sites, dans le respect du compte foncier attribué à chaque EPCI (cf.III-1.5, page 57).

II-2.3.3. Apporter des solutions durables aux nouveaux besoins énergétiques

Dans le cas de création ou d'extension de zones d'activités, les documents d'urbanisme locaux favorisent l'implantation de bâtiments peu consommateurs d'énergie et l'usage (voire la production sur site) d'énergies renouvelables ou peu émettrices de gaz à effet de serre.

II-2.4. Aménager des espaces économiques attractifs pour l'entreprise, le salarié et l'usager

Pour les zones d'activités créées en extension urbaine, les documents d'urbanisme locaux :

- favorisent la qualité urbaine, la qualité des constructions, la qualité paysagère et la qualité environnementale (cf. notamment chapitre I-5.4, page 34) ;
- prévoient l'accessibilité par différents modes de déplacements, et notamment les connexions éventuelles aux transports collectifs ;
- prévoient un bon niveau de services et notamment l'accès à une offre numérique en très haut débit.



II-3. Préserver durablement la place de l'agriculture dans le territoire et conforter sa fonctionnalité

Rappel des enjeux

Le SCoT souligne l'importance de l'activité agricole dans le Pays de Brest, que ce soit dans ses fonctions économiques, sociales ou de gestion de l'espace. Il identifie quatre grands types d'espaces agricoles dans son PADD :

- les zones majeures de production ;
- les zones agricoles littorales ;
- les zones littorales à enjeu de reconquête agricole ;
- les zones sous influence urbaine.

Si ces espaces ont chacun leurs spécificités, les objectifs à atteindre y sont toutefois identiques : favoriser l'évolution des exploitations agricoles et limiter l'extension urbaine, le morcellement et le mitage.

Pour cela, le SCoT limite notamment l'emprise du développement urbain sur les espaces naturels ou agricoles en donnant des objectifs de densité et de renouvellement urbain, en encadrant les extensions urbaines et en garantissant la pérennité sur 20 ans de l'activité agricole dans la zone A.

Dans le Pays de Brest, il existe de plus une bonne connexion entre les zones de productions agricoles et les équipements de transformation ou de commercialisation. Cette proximité est à préserver, notamment dans une logique de limitation des déplacements (coût pour l'exploitation, impact environnemental...).

Enfin, la question de la préservation d'un espace agricole et forestier utile n'est pas seulement quantitative, elle est aussi fonctionnelle. Il importe de limiter la fragmentation de l'espace agricole en évitant la présence accrue de tiers car celle-ci :

- contraint les exploitations quant aux surfaces d'épandage ;
- affecte le bon fonctionnement des exploitations agricoles (circulation d'engins agricoles, déplacements d'animaux...) ;
- génère des conflits d'usages (nuisances) ;
- modifie les valeurs vénale du bâti et des terres au détriment de l'installation de jeunes exploitants ;
- limitent les possibilités de développement des énergies renouvelables.

Cependant, le SCoT a également pour objectif d'éviter la disparition progressive, par manque d'usage, de bâtiments situés dans l'espace agricole ou naturel présentant un intérêt architectural ou le caractère de patrimoine culturel rural. Il encadre donc la présence de tiers dans l'espace agricole en tenant compte de ces éléments.

II-3.1. Mieux connaître pour mieux gérer

Les documents d'urbanisme locaux identifient les enjeux agricoles et forestiers, et proposent une prise en compte croisée avec les autres enjeux du territoire. Afin d'affiner les enjeux de réductions des gaz à effet de serre liées à l'activité agricole, les documents d'urbanisme locaux reprennent le cas échéant les éléments du PCAET¹ liés à cette problématique.

II-3.2. Soutenir l'appareil agroalimentaire

Les documents d'urbanisme locaux favorisent le maintien et la création des outils de transformation de la production agricole, voire leur agrandissement et leur modernisation.

II-3.3. Préserver à long terme les terres agricoles

Dans l'ensemble des espaces agricoles, et sous réserve des dispositions spécifiques aux espaces littoraux, les documents d'urbanisme locaux permettent le maintien et la création de sièges et sites d'exploitation, la mise aux normes, l'agrandissement et la modernisation des exploitations.

Ils permettent également l'implantation de dispositifs de production d'énergies renouvelables, y compris à des fins de diversification de l'activité agricole, qui ne fragilisent pas l'agriculture dans les secteurs où cela s'avère pertinent.

¹ PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial

En outre, le DOO propose un ensemble de mesures permettant de limiter l'emprise de l'urbanisation (cf. chapitre III-1, page 52) :

- dans l'ensemble du Pays de Brest, les documents d'urbanisme locaux mettent en œuvre une urbanisation compacte en respectant des objectifs de renouvellement urbain et de densité ;
- chaque EPCI dispose d'une enveloppe de consommation foncière maximum pour son développement (habitat, économie, équipements, infrastructures...), prévue pour 20 ans, appelée « compte foncier » ;
- dans les communes littorales, le développement de l'urbanisation est limité à l'extension ou la densification des agglomérations et villages listés dans le DOO, et à la densification des villages identifiés par les documents d'urbanisme locaux selon les critères définis par le SCoT (cf. page 56).

Afin de donner une lisibilité foncière à long terme aux exploitations agricoles, les documents d'urbanisme locaux élaborés ou révisés à partir de la date de validité du SCoT garantissent également une pérennité à 20 ans de l'activité agricole dans la zone A de l'ensemble des espaces agricoles définis dans le PADD. À cette fin, le document local d'urbanisme spécifie la date de départ de cette garantie. Cette disposition est compatible avec le passage d'une partie de la zone A en zone 2AU avant la fin de la période de 20 ans, à condition qu'il n'y ait pas de remise en cause de l'activité agricole sur ces terrains avant l'échéance. De manière exceptionnelle, une dérogation pourra cependant être apportée à ce principe de pérennité à 20 ans en cas de projet d'intérêt général.

Enfin, dans les zones agricoles littorales et les zones littorales à enjeu de reconquête agricole du PADD, les documents d'urbanisme locaux identifient des îlots agricoles cohérents qui ne peuvent recevoir d'autres constructions qu'agricoles

ou liées au fonctionnement des services d'intérêt général. Ces îlots cohérents doivent présenter un faible mitage, une surface agricole utile d'au moins 5 ha et un intérêt pour le développement de l'agriculture.

II-3.4. Limiter la présence future de tiers dans l'espace agricole

II-3.4.1. Encadrer la construction de logements de fonction

Pour limiter la présence future de tiers au sein des exploitations, les documents d'urbanisme locaux ne permettent la construction de logements de fonction pour les agriculteurs que sous réserve qu'elle :

- relève d'une nécessité pour le bon fonctionnement de l'exploitation ;
- soit réalisée à proximité immédiate des bâtiments existants ;
- ne conduise pas à la présence de plus de 2 logements de fonction par exploitation.

II-3.4.2. Encadrer l'extension des habitations existantes

Les constructions à usage d'habitation, occupées ou vacantes, peuvent faire l'objet d'une extension limitée sans création de nouveau logement. L'extension peut être admise, le cas échéant, par changement de destination au sein d'un bâtiment suffisamment proche pour pouvoir être relié au bâtiment principal.

II-3.4.3. Encadrer les changements de destination

Dispositions générales

Les documents d'urbanisme locaux peuvent autoriser les changements de destination, sous réserve :

- d'identifier les bâtiments en zone agricole ou naturelle susceptibles de changer de destination ;
- de ne pas nuire à l'activité agricole et ne pas porter atteinte à la préservation des sols agricoles et forestiers ;
- de ne pas concerner des bâtiments pouvant être caractérisés de ruines ;
- de concerner des bâtiments présentant la capacité à réaliser un assainissement individuel aux normes lorsque cela est nécessaire ;
- de respecter les dispositions spécifiques présentées ci-après.

Dispositions spécifiques relatives à la création de logements de fonction liés à l'exploitation

Les documents d'urbanisme locaux permettent le changement de destination en vue de la création de logements de fonction au sein des exploitations sous réserve qu'elle ne conduise pas à la présence de plus de 2 logements de fonction par exploitation.

Dispositions spécifiques relatives à la création d'un habitat de tiers

Les documents d'urbanisme locaux limitent les changements de destination visant la création d'un logement destiné à un tiers (non-agriculteur).

Les bâtiments concernés répondent à l'ensemble des conditions suivantes :

- présenter un intérêt architectural ou de patrimoine culturel rural (pouvant être défini à partir du guide du

CAUE en annexe du rapport de présentation) ;

- ne pas conduire, du fait de leur changement de destination, à une réduction de plus de 500 m² des surfaces épandables ;
- être situés :
 - à plus de 200 m d'un bâtiment agricole en exploitation ou ayant cessé toute activité agricole depuis moins de 5 ans ; de manière exceptionnelle et à la condition de faire l'objet d'une justification spécifique dans le document d'urbanisme local, une réduction de cette distance peut être envisagée lorsque le changement de destination n'a aucun impact sur l'agriculture existante (notamment sur les terres épandables) et n'obère pas les possibilités de développement et/ou de modernisation futures des exploitations situées à proximité ;
 - hors des îlots agricoles cohérents identifiés le cas échéant par le document d'urbanisme local au sein des zones agricoles littorales ou littorales à enjeu de reconquête agricole ;
 - hors d'une zone présentant un potentiel de développement des énergies renouvelables incompatibles avec l'habitat (éoliennes notamment) identifiée le cas échéant par le document d'urbanisme local.

Afin de préserver les caractéristiques architecturales ou patrimoniales des bâtiments concernés, le document d'urbanisme local s'assure de leur préservation par des prescriptions spécifiques.

Dispositions spécifiques relatives à la diversification des activités agricoles

Les documents d'urbanisme locaux peuvent permettre le changement de destination s'il est lié à des activités de diversification de l'activité agricole (accueil pédagogique,

nouvelles productions, vente à la ferme, production d'énergies renouvelables...), à la condition que l'activité de production agricole reste majoritaire.

La création d'un hébergement (gîtes, accueil à la ferme...) par changement de destination n'est possible qu'en lien avec une activité agricole et ne peut concerner que des bâtiments :

- présentant un intérêt architectural ou de patrimoine culturel rural (pouvant être défini à partir du guide du CAUE en annexe du rapport de présentation) ;
- situés hors des îlots agricoles cohérents identifiés le cas échéant par le document d'urbanisme local au sein des zones agricoles littorales ou littorales à enjeu de reconquête agricole ;
- situés hors des zones présentant un potentiel de développement des énergies renouvelables incompatibles avec l'habitat identifiées le cas échéant par le document d'urbanisme local.

Afin de préserver les caractéristiques architecturales ou patrimoniales des bâtiments concernés, le document d'urbanisme local s'assure de leur préservation par des prescriptions spécifiques.

Dispositions spécifiques relatives à l'installation d'une activité économique autre qu'agricole

Les documents d'urbanisme locaux peuvent permettre les changements de destination visant l'installation d'autres activités économiques compatibles avec l'environnement existant, hors installation classée, si ces activités ne portent pas atteinte à la préservation des exploitations agricoles et forestières et ne génèrent pas un développement sensible des flux de véhicules en secteur rural.

II-4. Valoriser la fonction économique de l'espace maritime et littoral

Rappel des enjeux

L'activité économique maritime occupe une place importante dans le Pays de Brest : pôle d'excellence de la recherche dans les sciences marines, siège de commandement maritime pour l'Atlantique, premier centre français de réparation navale, sites de commerce, de pêche, d'aquaculture, de plaisance... Au total, le territoire compte 33 000 emplois liés à la mer.

Toutefois, ces activités peuvent être confrontées à :

- une dégradation du milieu marin ou des pollutions ponctuelles,
- un manque d'espace à terre pour leur évolution ou leurs besoins de stockage,
- des problèmes d'accessibilité, de sécurité ou de capacité d'accueil dans certains ports.

Le SCoT favorise dès lors le maintien voire le développement des activités économiques maritimes, en veillant à ce que la priorité leur soit donnée dans les espaces bénéficiant d'un accès mer et en soutenant le niveau d'équipement des infrastructures portuaires. Il protège également les milieux marins et recherche une amélioration de la qualité bactériologique des eaux littorales (cf. chapitres III-2 et III-3.1).

Enfin, concernant plus particulièrement le secteur de la plaisance, très présent dans le Pays de Brest (12 500 embarcations immatriculées réparties sur l'ensemble du linéaire côtier), l'offre actuelle en infrastructures d'accueil apparaît suffisante, pour les locaux comme pour les visiteurs. En cas de développement de l'activité, une meilleure organisation des espaces maritimes dédiés permettrait d'augmenter les potentialités d'accueil et de donner une valeur qualitative qui manque parfois à ces espaces.

Les documents d'urbanisme locaux identifient les enjeux maritimes et proposent une prise en compte croisée avec les autres enjeux du territoire. Ils recherchent également une forme d'équilibre entre les différentes activités maritimes, en veillant à ce que leur développement ne se fasse pas au détriment les unes des autres.

II-4.1. Préserver des espaces à proximité du rivage pour les activités économiques nécessitant un accès mer

Les documents d'urbanisme locaux privilégient le développement des activités économiques nécessitant un accès mer (aquaculture, biotechnologies marines, centres nautiques, chantiers navals, pêche à pied et en mer...) :

- en leur réservant les espaces nécessaires, à terre et en mer, et anticipant l'évolution des activités et des équipements ;
- en leur donnant la priorité sur le développement de l'habitat à proximité des espaces portuaires, des cales et autres espaces économiques bénéficiant d'un accès mer ;
- en favorisant la requalification ou la reconversion des espaces disposant d'un accès mer ou d'un potentiel d'accès mer vers ces activités ;
- en préservant la fonction économique liée à la mer des bâtiments professionnels bénéficiant d'un accès mer ou d'un potentiel d'accès mer.

La préservation, voire l'adaptation, la modernisation ou le développement des sites identifiés sur la carte 7 « Espaces d'activités économiques liés à la mer à préserver » ci-après sont particulièrement à rechercher. Les documents locaux d'urbanisme peuvent identifier d'autres sites à leur échelle.

II-4.2. Soutenir le niveau d'infrastructures nécessaire au bon fonctionnement des activités maritimes

Afin d'inciter à une meilleure organisation des infrastructures portuaires et de les rendre attractives auprès des différents usagers, il conviendra d'améliorer les conditions d'accès aux quais et aux cales, d'offrir des services d'accueil à terre comme en mer.

Dans cet objectif, les documents d'urbanisme locaux :

- localisent les aires et cales de carénage ;
- favorisent la présence d'infrastructures et équipements nécessaires au bon fonctionnement des activités maritimes, dans des conditions de sécurité satisfaisante : ports, cales, quais, pontons, digues, terre-pleins, zone de stockage et de travail, pompes... À ce titre, la sécurisation du port régional du Conquet est à étudier ;
- prévoient l'accessibilité des équipements précités, notamment l'espace nécessaire en matière de voirie et stationnements.

Véritable porte d'entrée du territoire, le port régional de Brest fait l'objet d'orientations spécifiques dans le chapitre II-1.1.3, pour renforcer ses capacités et favoriser la diversification de ses activités.

II-4.3. Organiser l'accueil de la plaisance

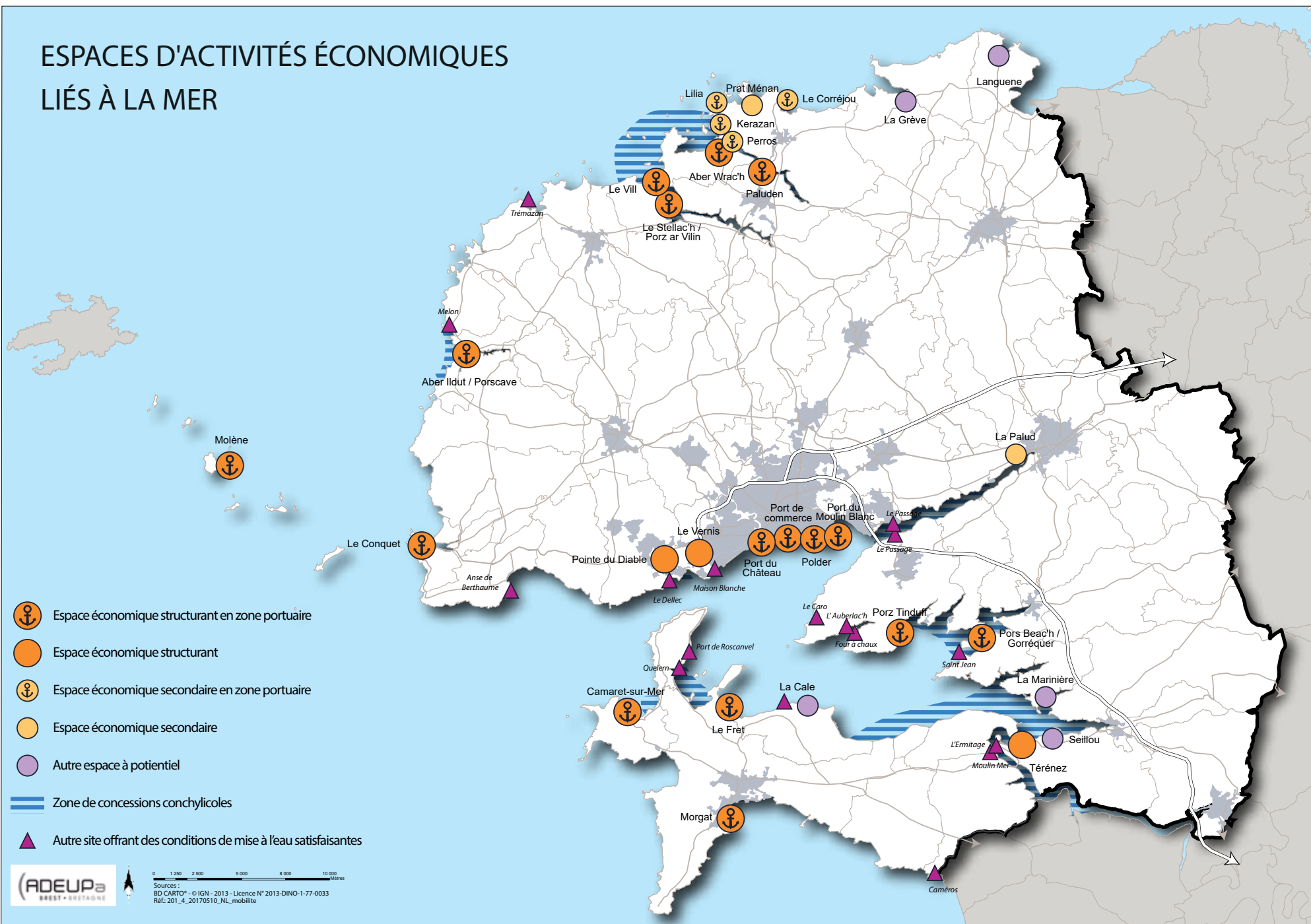
En cas de besoin avéré d'augmentation de la capacité d'accueil des activités de plaisance, sont privilégiées :

- la réorganisation des sites existants ;
- la réhabilitation des friches portuaires ;
- la recherche de techniques permettant une densification des bateaux au mouillage.

Le développement des sites de mouillage devra s'effectuer préférentiellement à partir des groupements de bateaux les plus importants afin d'optimiser les services existants (voire d'en favoriser la création de nouveaux) et réduire les impacts sur l'environnement. Ce développement devra de plus être cohérent avec les possibilités d'infrastructures à terre.

Dans le cadre d'une création ou d'une réorganisation de sites de mouillage, les incidences sur les continuités écologiques identifiées dans la trame verte et bleue du SCoT (cf. III-2) doivent être prises en compte.

ESPACES D'ACTIVÉTÉS ÉCONOMIQUES LIÉS À LA MER



II-5. Développer le tourisme, un levier d'attractivité

Rappel des enjeux

Dans le Pays de Brest, le tourisme représente 4 700 emplois en moyenne dans l'année, soit 3,5 % de l'emploi total. La mise en place du groupement d'intérêt public « Brest terres océanes » a permis une définition de la stratégie touristique du territoire, et donc un développement de l'attrait touristique de la destination. La réduction du temps à parcourir en train entre Brest et Paris apporte de plus de nouvelles opportunités à saisir, notamment sur la notion de court séjour et de tourisme urbain.

Les différentes composantes du tourisme véhiculent l'image du territoire et sont ainsi une source d'attractivité à la fois économique et résidentielle. Le SCoT identifie dès lors le secteur du tourisme comme l'un des piliers économiques du territoire.

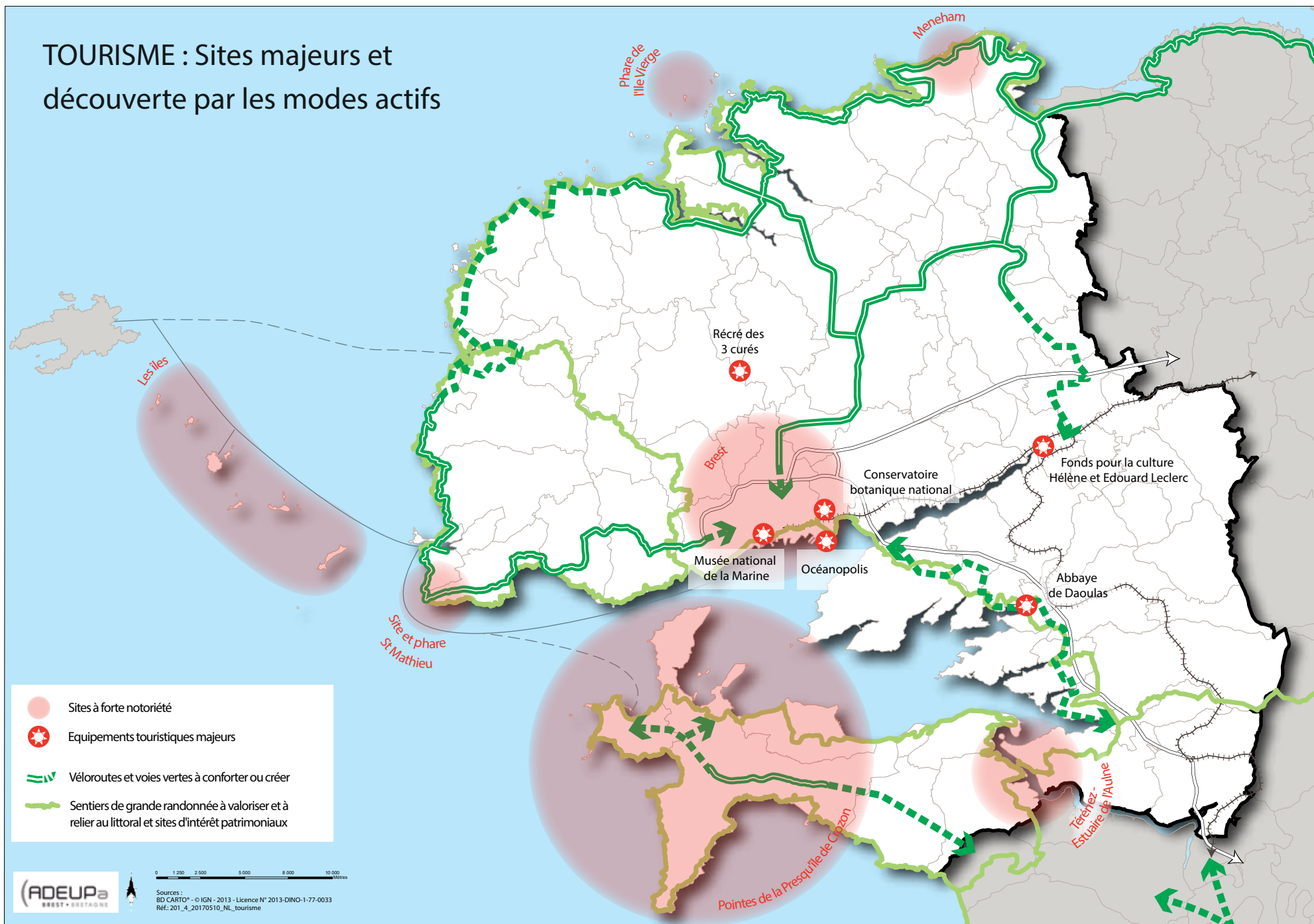
Les paysages préservés et l'aspect maritime de la destination sont les principales raisons de la venue des touristes dans le Pays de Brest. La protection de l'environnement est dès lors une notion centrale à prendre en compte dans le SCoT et les documents d'urbanisme locaux (cf. chapitres I-5 et III-2). Le SCoT encourage de plus la découverte des paysages du territoire de manière raisonnée, par le vélo et la randonnée. La cohérence et le développement des véloroutes par exemple permettent de valoriser la qualité et la diversité des paysages. Elles peuvent être de véritables interfaces entre le littoral et les terres.

Le SCoT identifie également des équipements touristiques majeurs (Océanopolis, Fonds pour la culture Hélène et Edouard Leclerc...) et des sites à forte notoriété (Ménéham, pointes de la Presqu'île de Crozon...), qui attirent chaque année plusieurs milliers de visiteurs sur le territoire. Il permet leur développement et encourage leur accessibilité par différents modes de transport.

La capacité d'accueil touristique du Pays de Brest apparaît quant à elle globalement suffisante. L'enjeu principal réside dans l'amélioration de la qualité des établissements d'hébergements et leur diversification. Par exemple, les villages vacances, centres de vacances et résidences de tourisme, construits pour une bonne part il y a plus de 40 ans, contribuent à la capacité d'accueil touristique du territoire et le Pays de Brest souhaite éviter leur abandon. De même, les terrains de camping ont souvent été créés en bordure du littoral et il est aujourd'hui difficile de reconduire ce type d'aménagement. Une attention particulière doit donc être portée aux structures existantes. La modernisation des terrains de camping apparaît de plus nécessaire dans de nombreux cas pour répondre aux exigences des clientèles touristiques. Dans une perspective de développement de l'attractivité de la destination, le SCoT autorise également le développement d'une offre nouvelle.

Enfin, avec la promotion du nautisme, la fête internationale maritime, les grandes épreuves sportives en rade de Brest (courses autour du monde notamment) et la promotion de la destination touristique dans son ensemble, les activités maritimes constituent une activité importante pour le Pays de Brest et connaissent actuellement une forte diversification. Le SCoT y porte donc une attention particulière.

TOURISME : Sites majeurs et découverte par les modes actifs



II-5.1. Favoriser la découverte des différents paysages du Pays de Brest

II-5.1.1. Préserver et valoriser les paysages du Pays de Brest

(cf. chapitre « I-5. Valoriser l'identité paysagère du territoire »)

Maintenir l'identité paysagère du territoire

Le SCoT encourage la préservation et la valorisation des paysages du Pays de Brest, qu'ils soient remarquables ou ordinaires, naturels ou urbains. L'un des enjeux est une meilleure identification et appropriation par les touristes.

Porter une attention particulière aux entrées de villes et aux portes d'entrée de territoire

Les entrées de villes et les portes d'entrée du territoire contribuent à l'image et à la perception de l'ensemble de la destination touristique. Leur traitement qualitatif est donc essentiel. À ce titre, le SCoT encourage la mise en valeur de ces espaces. Les quartiers des gares de Brest et Landerneau seront particulièrement à prendre en considération, l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Paris et Brest leur conférant une position de porte d'entrée renforcée.

II-5.1.2. Favoriser la pratique des randonnées piétonnes et cyclistes

Valoriser et dynamiser les sentiers de grandes et petites randonnées

Dans une optique de découverte des paysages locaux en modes actifs, la continuité et praticabilité des tracés de randonnées doivent être assurées. Les sentiers de grande

randonnée (GR) sont particulièrement visés, car bien identifiés par les touristes et promeneurs.

Les documents locaux d'urbanisme concourent à :

- améliorer l'identification des sentiers de petite et grande randonnées,
- permettre la connexion des sentiers de petites randonnées entre eux et avec ceux de grandes randonnées,
- à proximité du littoral et des sites d'intérêt patrimoniaux (voir notamment le chapitre I-5.1, page 29), permettre la continuité des sentiers ou la création de variantes de tracés, dans le respect des protections environnementales et en prenant en compte les risques d'érosion du littoral.

Les véloroutes

Les documents locaux d'urbanisme concourent à :

- permettre la création de véloroutes ;
- améliorer l'identification des véloroutes ;
- connecter les véloroutes entre elles et avec les voies vertes ;
- permettre la finalisation du parcours « Nantes à Brest en vélo ».

II-5.2. Organiser la fréquentation touristique

Les documents d'urbanisme locaux concourent à permettre l'amélioration du stationnement et de l'accessibilité de l'ensemble des sites touristiques de leur territoire, dans une optique de préservation des paysages environnants. L'accessibilité par les modes actifs et, dans la mesure

du possible, une desserte en transport collectif sont à rechercher, particulièrement pour les équipements touristiques majeurs et sites à forte notoriété cités plus bas. Le SCoT encourage de plus la création d'une liaison maritime permanente entre la Presqu'île de Crozon et Brest (cf. chapitre I-4.2, page 23).

Le SCoT identifie 6 équipements touristiques majeurs et 7 sites à forte notoriété dans le Pays de Brest.

Équipements majeurs	Sites à forte notoriété
Récré des 3 Curés (Milizac-Guipronvel)	Brest
Musée national de la Marine (Brest)	Presqu'île de Crozon
Océanopolis (Brest)	Site et phare de Saint-Mathieu (Plougonvelin)
Conservatoire botanique national (Brest)	Village de Meneham (Kerlouan)
Fonds pour la culture Hélène et Edouard Leclerc (Landerneau)	Site et phare de l'Île Vierge (Plouguerneau)
Abbaye de Daoulas	Les îles (Molène et son archipel)
	Pont de Térénez / Estuaire de l'Aulne (Argol, Rosnoën, Landévennec)

Les documents d'urbanismes locaux peuvent permettre leur développement, mais également la création de nouveaux équipements et la mise en valeur d'autres sites, dans le respect de l'ensemble des orientations du SCoT, notamment paysagères et environnementales.

II-5.3. Favoriser la diversification et la montée en gamme de l'offre d'hébergement touristique

II-5.3.1. Hôtellerie

Le parc hôtelier doit s'adapter aux nouveaux standards de qualité et donc progresser sur le plan qualitatif et environnemental. La rénovation et requalification de l'offre actuelle est donc à privilégier.

Dans le cas de constructions neuves, pour répondre par exemple à de nouvelles formes de tourisme basées sur des courts séjours (urbain, affaires, culturel...), une localisation à proximité des noyaux urbains existants ou de grandes infrastructures de transport (aéroport, gares...) est à favoriser.

II-5.3.2. Améliorer l'offre de campings

Les terrains de camping et les parcs résidentiels de loisirs doivent être signifiés par un zonage spécifique dans les documents d'urbanisme locaux.

Les terrains de camping (parties équipées des aires naturelles comprises) et les parcs résidentiels de loisirs doivent répondre aux mêmes principes que l'urbanisation en règle générale dans les communes littorales : ils ne peuvent donc être créés et étendus qu'en continuité avec les agglomérations et les villages listés par le SCoT (cf. chapitre III-1.4, page 55) et respecter les règles relatives à l'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage. La création ou l'extension d'un terrain de camping ou d'un parc résidentiel de loisirs sont interdites dans la bande des 100 mètres, dans les espaces remarquables et les coupures d'urbanisation.

Pour les terrains de camping et parcs résidentiels de loisirs existants en communes littorales et non situés dans la continuité d'un village ou d'une agglomération, ils n'ont pas de possibilité d'extension spatiale, mais ils peuvent être réaménagés et engager des travaux de mise aux normes. Dans la bande des 100 mètres, ces travaux ne doivent pas impliquer de nouvelles constructions ou des extensions – y compris dans leurs périmètres.

II-5.3.3. Les camping-cars : organiser l'accueil

Les documents locaux d'urbanisme veillent à la bonne organisation des conditions d'accueil et de stationnement des camping-caristes, dans les terrains de camping ou sur les aires aménagées à cet effet, équipées de dispositifs de vidange des eaux vannes et de gestion des déchets. Les aires devront être inscrites dans les documents d'urbanisme locaux, afin de préserver le cadre de vie et de protéger le patrimoine naturel et urbain. Dans les communes littorales, elles ne peuvent pas se situer :

- dans la bande littorale des 100 mètres hors espace urbanisé ;
- en espaces remarquables,
- dans les coupures d'urbanisation.

II-5.3.4. Résidence tourisme, village vacances, centre de vacances

L'extension du bâti n'est admise que dans le cadre de sa modernisation ou de sa mise aux normes (sanitaires, accessibilité handicap, sécurité des bâtiments...) à des fins d'accueil touristique, sous réserve de la préservation des paysages et du raccordement à un système d'assainissement.

II-5.3.5. Une nouvelle offre plus diversifiée

Dans l'objectif d'accroître l'attractivité de la destination touristique, le SCoT permet l'installation d'une offre d'hébergement alternative ou atypique (exemple : cabane dans les arbres, chambre bulle, yourtes, etc.), dans le respect de l'environnement et sous réserve de l'application de la loi Littoral.

Le changement de destination de bâtis agricoles vers de l'hébergement touristique (chambres d'hôtes, gîtes...) est autorisé dans le respect des conditions détaillées dans le chapitre II-3.4 (page 43).

II-5.4. Conforter le nautisme et la plaisance

Le SCoT et les documents d'urbanismes locaux doivent prendre en compte ce secteur pour assurer son développement, dans une logique d'accroissement des activités économiques mais aussi d'attractivité touristique et résidentielle. En cas de besoin d'augmentation de la capacité d'accueil des activités de plaisance, une meilleure organisation des espaces maritimes dédiés est à privilégier (cf. chapitre II-4.3).

Les documents locaux d'urbanisme permettent le développement de l'itinérance maritime, notamment au sein de la rade de Brest, en confortant les équipements nécessaires au sein des ports et mouillages existants. Les liaisons avec l'intérieur des terres sont également à conforter.

III. RESPECTER LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX DU TERRITOIRE

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest dispose d'un cadre de vie exceptionnel, notamment du fait d'une grande variété d'espaces agricoles et naturels. Pour renforcer l'attractivité du territoire, il convient de préserver cette richesse paysagère, écologique et patrimoniale.

À cette fin, le SCoT :

- s'engage à réduire la consommation d'espaces agricoles et naturels par l'urbanisation ;
 - localise à son échelle les espaces d'intérêt majeur du point de vue de la biodiversité et recherche leur préservation voire la remise en bon état de leur fonctionnalité ;
 - cherche à préserver la qualité des ressources du territoire et les exploiter de manière durable ;
 - vise à prévenir et limiter l'exposition des populations aux risques, naturels et technologiques.
-

III-1. Optimiser l'utilisation du foncier urbanisé

Rappel des enjeux

Le modèle de l'urbanisation pavillonnaire très répandu dans l'ouest de la France conjugué à un fort développement des besoins d'habitat a généré dans le Pays de Brest une consommation d'espace d'environ 1 450 ha en 10 ans (période 2005-2015).

Cette mobilisation de l'espace pour les besoins urbains, et notamment les besoins d'habitat qui engendrent les deux tiers de la consommation d'espace, est susceptible de remettre en cause les grands équilibres de l'organisation spatiale dans le Pays de Brest :

- elle contribue en particulier à la réduction de l'espace agricole ;
- elle génère des impacts négatifs en termes économiques, liés à la qualité du paysage, du cadre de vie, et donc au potentiel d'attractivité du Pays de Brest tant pour les habitants que pour les touristes ;
- l'utilisation de terrains éloignés des centres des communes contribue par ailleurs à la dévitalisation de ces centres ;
- elle est coûteuse en services et équipements publics : transports, assainissement, eau potable, éclairage public...
- enfin l'utilisation des sols pour les besoins urbains et l'imperméabilisation qui en découle peuvent porter atteinte au maintien ou au fonctionnement des milieux.

Pour toutes ces raisons, les élus du Pays de Brest ont affirmé comme un objectif prioritaire la limitation de la consommation d'espace. La mise en œuvre de cette orientation exige de renforcer les centralités, de donner une large part au renouvellement urbain et d'assurer une meilleure gestion des extensions urbaines.

Ainsi, le SCoT s'engage à réduire la consommation d'espace agricole et naturel au regard du rythme observé sur la dernière décennie, tant dans le domaine de l'habitat que de celui de l'économie, des équipements et des infrastructures. Concernant l'habitat, le SCoT propose une ambition élevée en termes de renouvellement et de densification de l'enveloppe urbaine existante, couplée à des objectifs chiffrés de densité des extensions urbaines, afin de permettre une réduction significative de la consommation d'espace agricole et naturel.

Enfin, soumis à de fortes pressions, le littoral du Pays de Brest a connu une urbanisation souvent éparpillée et diffuse, consommatrice d'espace et ne permettant pas toujours une desserte efficace par les réseaux publics. Le SCoT entend dès lors planifier un développement cohérent, respectueux des principes de la loi Littoral. Pour cela, il définit à son échelle, pour les communes littorales, les notions d'agglomération, de village et de hameau nouveau intégré à l'environnement, et les prescriptions qui leur sont affectées.

III-1.1. Considérer le renouvellement urbain comme mode de développement prioritaire

Afin de limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels et de renforcer les centralités, le développement urbain doit être réalisé dans une proportion significative au sein des zones U des documents d'urbanisme locaux par comblement de dents creuses, démolition-reconstruction, division parcellaire et/ou changement d'usage. Afin de mobiliser ce potentiel, les collectivités mettront en œuvre si nécessaire des politiques foncières à leur échelle, notamment en utilisant dans leur document d'urbanisme local les dispositifs réglementaires permettant de s'assurer une maîtrise du foncier.

Pour favoriser et faciliter le renouvellement urbain, la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis est analysée dans les documents d'urbanisme locaux, et plus particulièrement celle des agglomérations, villages et zones d'activité économique existantes. Cette analyse doit également permettre de hiérarchiser le potentiel en fonction :

- de son intérêt stratégique, en particulier l'accès aux fonctions de centralité en modes actifs ou en transports collectifs,
- de la faisabilité en matière d'aménagement et de libération du foncier.

Le calcul de la superficie nécessaire à l'extension de l'urbanisation intègre le potentiel offert par le renouvellement urbain.

III-1.2. Développer l'habitat dans le cadre d'une gestion économe du foncier

III-1.2.1. Produire des logements en renouvellement urbain

Afin d'offrir des logements à proximité des services, des réseaux (d'énergie notamment) et des transports en commun, les politiques d'urbanisme et d'habitat prévoient une part significative de la production de logements en renouvellement urbain selon l'ambition définie ci-après :

- Brest métropole : 50 % de la production, avec un minimum de 40 % ;
- pour les autres EPCI : 30 % de la production, avec un minimum de 25 %.

Cette ambition à l'échelle de chacun des EPCI sera déclinée dans les documents d'urbanisme locaux et ne saurait s'entendre comme un objectif applicable à chaque commune.

Le développement au sein des zones U existantes doit répondre à l'objectif d'économie de foncier en visant une densification et une intensification des usages, tout en prenant en compte le tissu urbain environnant existant.

III-1.2.2. Les principes pour le développement de l'habitat en extension urbaine

Le développement en extension urbaine respecte les principes suivants :

- il évite une urbanisation linéaire le long des axes routiers et ne déséquilibre pas l'organisation urbaine de la commune ;
- il recherche dans la mesure du possible une réduction des marges de recul le long des infrastructures, ou à défaut leur valorisation ;

- les extensions urbaines éventuelles sont organisées en cohérence et en continuité avec la structure urbaine dont elles dépendent ;
- l'accès aux équipements et aux transports collectifs est facilité le cas échéant, en favorisant les déplacements actifs.

Afin d'assurer une urbanisation économe en espace, les extensions urbaines sont conçues dans un objectif de sobriété foncière en respectant les orientations suivantes :

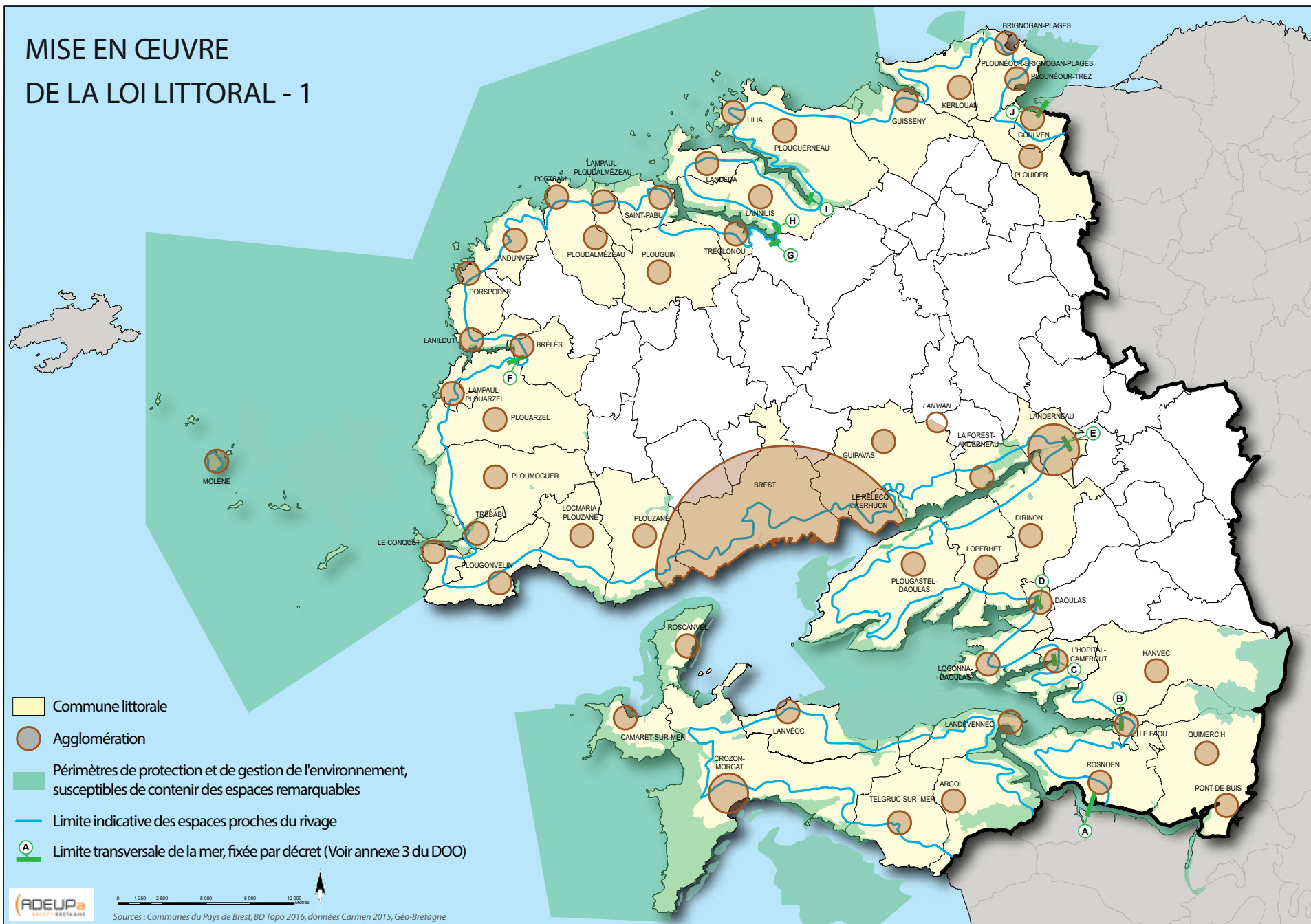
- pour Brest métropole : 25 logements par hectare minimum en moyenne à l'échelle de l'EPCI ;
- pour les autres EPCI : 18 logements par hectare minimum en moyenne à l'échelle de l'EPCI, avec un seuil minimum de 15 logements par hectare en moyenne à l'échelle communale.

Ces objectifs moyens seront déclinés dans les documents d'urbanisme locaux en fonction de l'armature urbaine et en tenant compte des spécificités du territoire.

La densité d'une opération d'habitat au sens du SCoT est une densité brute de laquelle sont déduits :

- les espaces non urbanisables : zones naturelles ou secteurs maintenus en activité agricole, zones de risque (inondation, industriel...), prescriptions ou de servitudes administratives (marges de recul...), secteurs déjà bâtis ayant vocation à être conservés ;
- les espaces destinés à accueillir une autre destination que l'habitat (bureaux, commerces...) ;
- les espaces destinés à accueillir un équipement dont l'usage dépasse les besoins de l'opération ou du quartier (équipement communal, voirie de transit...).

MISE EN ŒUVRE DE LA LOI LITTORAL - 1



III-1.3. Assurer le développement économique tout en adoptant une gestion économe du foncier

En complément de la production de sites d'activité en renouvellement urbain, le SCoT encadre le développement des espaces d'activité en extension sur l'ensemble du Pays de Brest. Cet encadrement résulte de l'application des « comptes fonciers » visés au point III-1.5.1 ci-après.

Le SCoT privilégie le développement des espaces « d'intérêt Pays » listés dans la partie II-2.3.2 (page 39). Les documents d'urbanisme locaux prévoient leur développement et peuvent également prévoir des extensions pour les espaces économiques de proximité, dans la limite du compte foncier global attribué à chaque EPCI.

III-1.4. Encadrer l'extension de l'urbanisation dans les communes littorales

NB : ce chapitre ne traite que des dispositions liées aux agglomérations, villages et secteurs déjà urbanisés. Les autres thèmes en lien avec la loi Littoral sont traités dans les chapitres précisés ci-après :

- *Espaces proches du rivage et coupures d'urbanisation : « I-5.3. Valoriser le Pays de Brest en préservant le littoral »*
- *Espaces remarquables : « III-2.1. Préserver et mettre en valeur les espaces remarquables du Littoral »*

III-1.4.1. Les agglomérations

Le SCoT considère l'intégralité des bourgs et certains centres historiques de communes ayant fusionné (Plounéour-Trez et Brignogan-Plages à Plounéour-Brignogan-Plages, Quimerc'h à Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h) comme des agglomérations. Les secteurs de Lilia (Plouguerneau) et de Portsall (Ploudalmézeau) sont également considérés comme des agglomérations, du fait de l'importance de leur population et services, comparables à d'autres agglomérations du Pays de Brest. Tous ces espaces possèdent au moins un équipement administratif (mairie, mairie annexe, équipement scolaire par exemple).

Le SCoT considère également les zones d'activités de plus de 25 hectares comme des agglomérations. L'aménagement de la zone économique d'intérêt Pays « éco-pôle de Lanvian » s'effectuera à partir des communes de Saint-Divy et Kersaint-Plabennec. Il constituera dès lors une agglomération en continuité de laquelle des extensions pourront être réalisées sur la commune de Guipavas.

Le SCoT localise l'ensemble des agglomérations sur la carte « Mise en oeuvre de la loi Littoral - 1 », page 54.

Dans les communes littorales, les documents d'urbanisme locaux favorisent les opérations de densification au sein des agglomérations. Ils peuvent également prévoir de nouvelles zones à urbaniser en extension des agglomérations.

Au sein des agglomérations, les voies de dessertes intérieures et les coulées vertes (parcs urbains, vallons aménagés...) participent à l'urbanisation et à la structuration de l'espace urbain, tout en assurant des séquences de respiration. Elles ne constituent donc pas des ruptures de l'urbanisation.

Les voies de transit ne constituent pas des ruptures dès lors :

- qu'elles présentent des éléments de desserte des secteurs de part et d'autre ;
- ou que l'urbanisation se présente de part et d'autre de la voie dans des conditions similaires.

Les agglomérations des trois pôles littoraux principaux

1. L'agglomération brestoise

L'agglomération de Brest est encadrée par deux coupures d'urbanisation (n°44 et 45, cf. carte et annexe du SCoT). Entre ces deux coupures, l'agglomération présente un front urbain continu le long de la rade de Brest, depuis le Technopôle de Brest Iroise à la pointe du Diable à Plouzané jusqu'au Relecq-Kerhuon. Ce front urbain est rythmé par la présence de plusieurs vallées (Sainte-Anne et Maison-Blanche à l'ouest, Stangalar et Costour à l'est) et par la Penfeld au cœur de la ville de Brest.

L'urbanisation débute à l'ouest avec le Technopôle Brest-Iroise, traverse la vallée de Sainte-Anne au niveau de Saint Anne du Portzic. Elle se prolonge vers le quartier du Cosquer et remonte par Kestéria jusqu'à la RD789, puis, au nord de cette voie, englobe Le Fort Mont-Barrey et l'Arc Hantel et son parc urbain.

Elle franchit ensuite la RD 205 vers l'est, vers la Fontaine Margot, se prolonge le long de cette voie au niveau du Questel et du CHRU de la Cavale Blanche pour atteindre en rive droite de la Penfeld le site militaire de la Villeneuve et le parc des Expositions.

En rive gauche de la Penfeld, l'urbanisation se poursuit au niveau de Quizac, puis le Cambergot avant de remonter vers Kervao en incluant l'usine d'incinération du Spérnot, Kerleguer et Messioual. Elle remonte le long de la Penfeld jusqu'à la route de roc Glas par Kerven et Marréguès, puis s'étend vers la RD112 en englobant Le Restic, Poul Ar Feuteun et Keraudren.

L'urbanisation s'étend ensuite vers l'est, au sud de la RD 112 puis de la RN 12, sur le secteur de Kergaradec jusqu'à Lavallot sur la commune de Guipavas. Elle rejoint enfin les quartiers de Coataudon, Kermeur-Coataudon et du Rody jusqu'à la plage du Moulin avant de rejoindre, par Palarenn, l'agglomération du Relecq-Kerhuon.

2. L'agglomération landernéenne

L'urbanisation de l'agglomération landernéenne débute au sud-ouest avec le quartier de Kerliézec, situé sur la commune de Dirinon. Elle remonte vers le centre de Landerneau, de part et d'autre de la voie ferrée. Au sud-est, elle s'étend vers le centre hospitalier Ferdinand Grall et la commune de Pencran. Elle rejoint ensuite au nord-est le secteur de Kergoat situé sur la commune de Plouédern, et s'étend au nord jusqu'à la zone commerciale de Bel-Air. L'urbanisation redescend ensuite le long de la RD770, englobe le quartier du Roudous / Kergreis / Kerautrer à l'ouest, pour rejoindre et englober la zone d'activité de La Grande Palud sur la commune de la Forest-Landerneau.

3. L'agglomération de Crozon

L'agglomération de Crozon débute au sud-est par le quartier de Kervarvail. Elle suit la côte jusque Morgat, au sud-ouest, et se prolonge vers les quartiers de Menez Kador, Quenvel et Run Daoulin au sud. Depuis Morgat, l'urbanisation remonte vers le bourg de Crozon, en englobant le quartier de Tréflez, puis Toul an Trez et Kerigou, ainsi que Menez Ty ar Gall.

À l'ouest, elle se poursuit jusqu'au secteur du Crénoc / Croas an Doffen, en passant par le quartier du Yunic. Au nord, elle englobe le secteur de Treyer, puis longe le boulevard Pierre Mendès France et la rue d'Armorique jusqu'aux secteurs de Penandreff. De là, elle redescend vers le quartier de Kervarvail, en passant par les secteurs de Menez Gorre et Le Menhir.

III-1.4.2. Les villages

Dans les communes littorales, les documents d'urbanisme locaux peuvent délimiter les villages listés ci-après et localisés sur la carte « Mise en œuvre de la Loi Littoral - 2 », page 57. Ces villages correspondent :

- aux secteurs d'au moins 40 constructions densément groupées, structurées autour de voies publiques,
- aux secteurs comprenant au moins 80 constructions groupées, implantées sans interruption dans le foncier bâti et présentant un potentiel constructible inférieur à l'existant,
- aux zones d'activités économiques de plus de 7 ha, où l'emprise des bâtiments d'activités et des aménagements qui leur sont liés (voirie, espaces de stationnement et de stockage, bassins de rétention...) couvre au moins 60 % de la zone.

L'ensemble des villages ainsi définis a vocation à accueillir des opérations de densification au sein de la zone urbanisée.

Les documents d'urbanisme locaux ne pourront prévoir, pour les communes littorales, de nouvelles zones à urbaniser qu'en continuité des villages listés ci-dessous :

- Plouguerneau : Korejou, Le Grouanec, Perroz ;
- Landéda : L'Aber Wrac'h ;
- Landunvez : Kersaint, Argenton ;
- Porspoder : Melon ;
- Plouarzel : Trézien ;
- Le Conquet : Lochrist ;
- Locmaria-Plouzané : Kerfily, Porsmilin, Trégana ;
- Guipavas : Le Douvez ;
- La Forest-Landerneau : La Gare ;
- Plougastel-Daoulas : L'Auberlac'h, Sainte-Christine, Le Passage, Porz Tinduff, Kéraliou –Traouidan ;

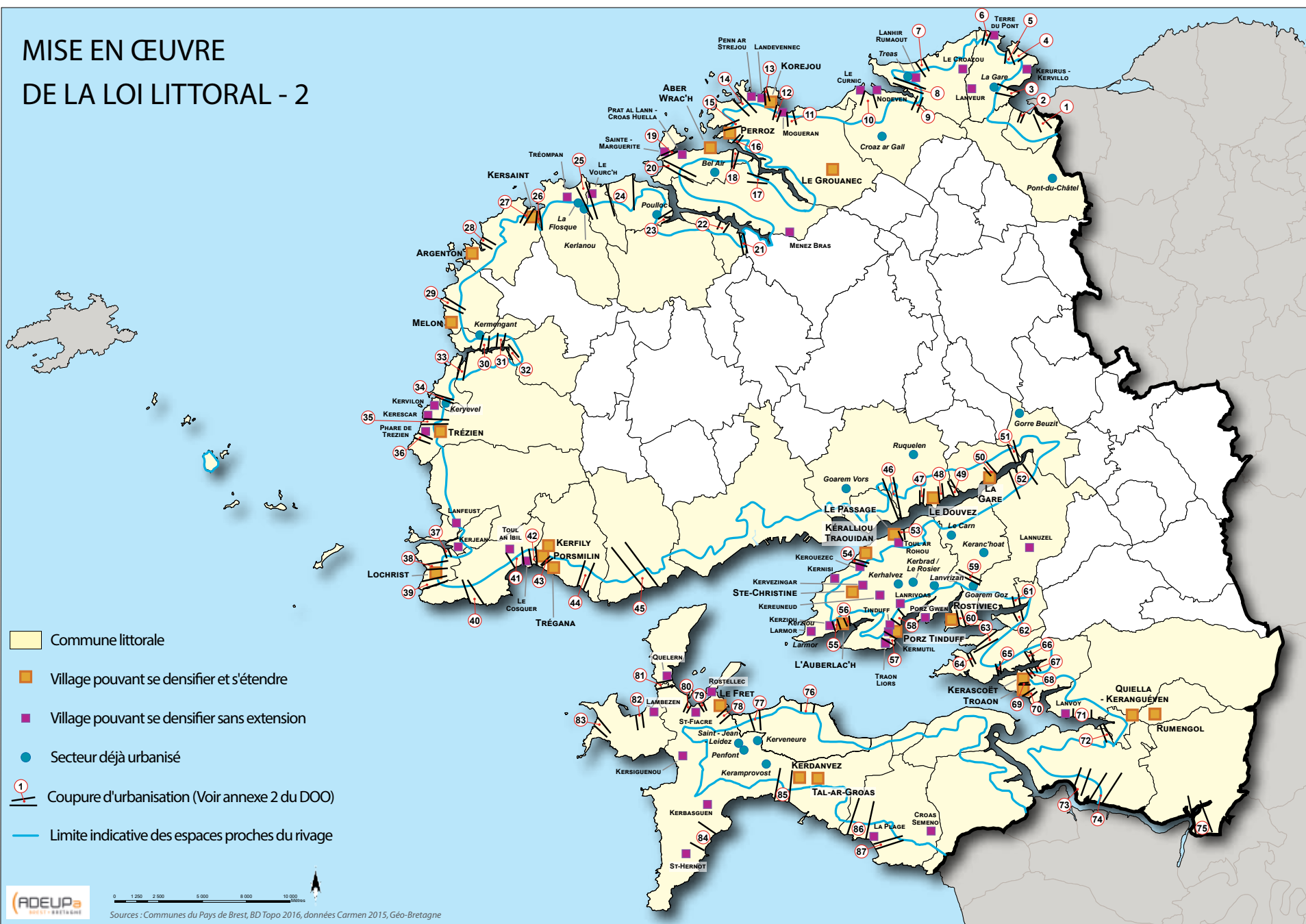
- Loperhet : Rostiviec ;
- L'Hôpital-Camfrout : Kerascoët, Troaon ;
- Le Faou : Quiella-Keranguéven, Rumengol ;
- Crozon : Kerdanvez, Tal-ar-Groas, Le Fret.

Les autres villages sont :

- Plounéour-Brignogan-Plages : Kerurus - Kervillo, Terre du Pont, Lanveur ;
- Kerlouan : Le Croazou, Lanhir Rumaout ;
- Guissény : Nodeven, Le Curnic ;
- Plouguerneau : Mogueran, Landevennec, Penn ar Strejou ;
- Landéda : Prat al Lann - Croas Huella, Sainte-Marguerite ;
- Lannilis : Menez Bras ;
- Lampaul-Ploudalmézeau : Le Vourc'h ;
- Ploudalmézeau : Tréompan ;
- Plouarzel : Kervilon, Kerescar, Phare de Trézien ;
- Ploumoguier / Le Conquet : Lanfeust ;
- Trébabu : Kerjean ;
- Plougonvelin : Toul an Ibil, Le Cosquer ;
- Dirinon : Lannuzel ;
- Plougastel-Daoulas : Toul ar Rohou, Kerouezec, Kernisi, Kervezingar, Kereuneud, Kerziou, Larmor, Traon Liors, Kermutil, Tinduff, Lanrivoas, Porz Gwen ;
- Hanvec : Lanvoy ;
- Telgruc-sur-Mer : Croas Semeno, La Plage ;
- Crozon : Kerbasguen, Kersiguenou, Rostellec, Saint-Fiacre, Saint-Hernot ;
- Camaret-sur-Mer : Lambezen ;
- Roscanvel : Quelern.

Les villages de Kerdanvez (Crozon), Quiella-Keranguéven (Le Faou / Hanvec), Lanveur (Plounéour-Brignogan-

MISE EN ŒUVRE DE LA LOI LITTORAL - 2



Plages), Menez Bras (Lannilis), Toul an Ibil (Plougonvelin) et Lannuzel (Dirinon) sont des zones d'activités économiques : à ce titre, ils n'ont pas vocation à accueillir des habitations.

Afin d'éviter la formation d'un front urbain continu entre les villages, les documents locaux d'urbanisme s'assurent, par des moyens adaptés (coupures d'urbanisation notamment), que les villages pouvant se densifier sans extension ne pourront pas être rejoints par l'extension de l'urbanisation de villages proches.

III-1.4.3. Les secteurs déjà urbanisés

Dans les communes littorales, les documents d'urbanisme peuvent délimiter les secteurs déjà urbanisés listés ci-après et localisés sur la carte « Mise en œuvre de la Loi Littoral - 2 », page 57 :

- Plouider : Pont-du-Châtel ;
- Plounéour-Brignogan-Plages : La Gare ;
- Kerlouan : Treas ;
- Guissény : Croaz ar Gall ;
- Landéda : Bel Air ;
- Saint-Pabu : Poulloc ;
- Ploudalmézeau : Kerlanou, La Flosque ;
- Lanildut : Kermengant ;
- Lampaul-Plouarzel : Keryevel ;
- Guipavas : Goarem Vors, Ruquelen ;
- Landerneau : Gorre Beuzit ;
- Plougastel-Daoulas : Kerhalvez, Lanvrizan, Kerbrad - Le Rosier ;
- Loperhet : Le Carn, Keranc'hoat, Goarem Goz ;
- Crozon : Keramprovost, Penfont, Saint-Jean-Leidez, Kerveneure.

Ces secteurs correspondent à des entités :

- dont l'emprise est située à plus de 50 % hors espaces proches du rivage ;
- composées d'au moins une vingtaine de constructions principales à usage d'habitation, groupées, implantées sans interruption dans le foncier bâti ;
- présentant un potentiel constructible inférieur à l'existant ;
- structurées autour de voies publiques et desservies par des réseaux d'eau, d'électricité et de collecte des déchets.

Ces secteurs déjà urbanisés peuvent accueillir de nouvelles constructions à des fins d'amélioration de l'offre de logement, d'hébergement ou d'implantation de services publics, hors espaces proches du rivage, au sein de la zone urbanisée.

Les nouvelles constructions devront prendre en compte les caractéristiques du bâti du secteur concerné.

III-1.5. Objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain

Un objectif de réduction de la consommation d'espace de 20 % au regard du rythme de consommation d'espace des 10 dernières années est fixé à l'échelle du Pays de Brest. Les documents d'urbanisme locaux contribuent au respect de cet objectif global, dans le respect des enveloppes foncières définies pour chaque EPCI (cf. III-1.5.1). Ils traduisent ainsi l'objectif de ne pas dépasser, à l'échelle de l'ensemble du Pays de Brest, 2 323 hectares de consommation foncière sur 20 ans, soit une moyenne de 116 hectares par an. Ainsi, le SCoT prévoit qu'au minimum 581 ha d'espaces agricoles et naturels seront préservés en 20 ans au regard de la dynamique de consommation d'espace 2005-2015.

III-1.5.1. Comptes fonciers

Afin de garantir cet objectif fixé à l'échelle du Pays de Brest, chaque EPCI dispose d'une enveloppe foncière dédiée à son développement (habitat, économie, équipements, infrastructures...), prévue pour 20 ans, appelée « compte foncier ».

Les documents d'urbanisme locaux organisent le développement opérationnel de leurs zones à urbaniser de façon à ne pas dépasser la consommation d'espace maximale allouée à chaque EPCI. Cette consommation d'espace maximale est définie à compter de l'entrée en vigueur du SCoT : les espaces ayant fait l'objet d'une viabilisation avant l'entrée en vigueur du SCoT ne seront pas comptés dans la consommation d'espace.

La répartition des comptes fonciers est la suivante :

	Compte foncier pour 20 ans	Soit, pour information, en ha, par an et en moyenne
Brest métropole	978	48,9
Pays d'Iroise	309	15,4
Pays des Abers	285	14,2
Lesneven - Côte des Légendes	205	10,3
Pays de Landerneau-Daoulas	361	18,1
Presqu'île de Crozon - Aulne maritime	184	9,2
Total	2 323	116,1

Ces comptes-fonciers intègrent le potentiel de consommation alloué aux espaces économiques « d'intérêt Pays » correspondant au total à 310 hectares pour 20 ans. Ces 310 hectares sont répartis par EPCI, en fonction des espaces « d'intérêt Pays » compris sur leur territoire (y compris les zones ayant vocation à accueillir des fonctions métropolitaines), de la manière suivante :

- Brest métropole : 194 hectares
- Pays de Landerneau-Daoulas : 48 hectares
- Pays des Abers : 36 hectares
- Lesneven – Côte de Légendes : 32 hectares

Les documents d'urbanisme locaux prévoient des surfaces de zones à urbaniser compatibles avec les objectifs de consommation énoncés ci-dessus. La surface des zones à urbaniser n'est cependant pas assimilable à la surface de consommation foncière. Les documents d'urbanisme locaux justifieront du différentiel en précisant les éléments présents dans les zones à urbaniser n'étant pas comptabilisés dans la consommation future, à savoir :

- les espaces déjà aménagés ou urbanisés (bâti, voirie, infrastructures existantes...) et qui ont donc déjà perdu leur caractère d'espace agricole ou naturel ;
- les espaces qui, après aménagement de l'ensemble de la zone, ont vocation à conserver un caractère agricole ou naturel (coulées vertes, espaces paysagers en recul des voies à grande circulation...).

III-1.5.2. Enjeux propres à chaque secteur

Si l'objectif global à l'échelle du Pays de Brest correspond à une diminution de 20 % du rythme de consommation d'espace au regard de la période 2005-2015, il n'est pas réparti de façon uniforme entre les différents EPCI.

L'objectif de réduction de la consommation d'espace propre à chaque EPCI dépend notamment :

- du rythme et du type de consommation d'espace entre 2005 et 2015 (inégaux entre les EPCI),
- du développement prévu de zones d'intérêt économique « d'intérêt Pays » (qui concerne plus particulièrement certains EPCI),
- des objectifs de construction de nouveaux logements, en nombre, en type et en localisation.

Par ailleurs, la répartition de l'objectif global entre les différents EPCI traduit les priorités accordées d'une part au renforcement des pôles urbains et, d'autre part, au développement économique.

Enjeux propres à Brest métropole

Le SCoT engage Brest métropole à produire un peu plus de la moitié des logements nécessaires à la réponse des besoins estimés à l'échelle du Pays, et notamment des logements familiaux.

Par ailleurs, Brest métropole porte près de 200 ha de potentiel d'extension urbaine à vocation d'activité « d'intérêt Pays » et d'espaces nécessaires au développement de fonctions métropolitaines d'un territoire qui dépasse largement ses frontières.

Enfin, le développement urbain de Brest métropole au cours de la dernière décennie, notamment en matière d'habitat, intègre plus qu'ailleurs des principes d'économie d'espace.

Aussi, même si la production en renouvellement urbain et la densité en extension urbaine sont plus élevées que sur le reste du Pays de Brest, l'objectif de réduction de consommation d'espace pour Brest métropole est inférieur à celui d'autres EPCI du SCoT.

Enjeux propres au Pays d'Iroise

La qualité de vie dans le Pays d'Iroise est le support d'une dynamique démographique couplée à un développement de l'habitat individuel. Des formes d'habitat plus denses que par le passé peuvent être envisagées pour accompagner le développement futur. Dans le même temps, par sa localisation à l'extrême ouest du territoire, le Pays d'Iroise est moins accessible que les autres communautés du plateau léonard, suscitant un moindre développement de l'économie productive.

Aussi, l'objectif de réduction de la consommation d'espace pour le Pays d'Iroise est-il plus important que celui de Brest métropole et de la communauté de communes du Pays de Landerneau Daoulas.

Enjeux propres au Pays des Abers

Le Pays des Abers est marqué par la présence d'une agriculture et d'une industrie agroalimentaire fortes. La volonté de préserver le potentiel agricole et de conforter les centralités communales conduit à un objectif de réduction de la consommation d'espace du même ordre que pour les communautés de communes du Pays d'Iroise et de Lesneven – Côte des Légendes.

Enjeux propres à Lesneven – Côte des Légendes

La préservation des espaces littoraux et de la plaine légumière au nord du territoire, et une organisation urbaine plus polarisée que dans les autres communautés de communes (autour de Lesneven-Le Folgoët, pôle

structurant à conforter) conduisent à un objectif de réduction de la consommation d'espace du même ordre que pour les communautés de communes du Pays d'Iroise et du Pays des Abers.

Enjeux propres au Pays de Landerneau-Daoulas

Landerneau constitue le deuxième pôle du Pays de Brest qui a vocation à ce titre à être conforté. Par ailleurs, la communauté de Landerneau-Daoulas porte environ 50 ha de zones d'activité « d'intérêt Pays ».

Aussi, l'objectif de réduction de consommation d'espace pour le Pays de Landerneau-Daoulas est inférieur à celui des autres EPCI du Pays de Brest excepté Brest métropole.

Enjeux propres à la Presqu'île de Crozon – Aulne maritime

En Presqu'île de Crozon - Aulne maritime, la volonté de développer l'activité agricole et de préserver les paysages remarquables et les secteurs riches sur le plan de la biodiversité conduit à y proposer un objectif de réduction de la consommation d'espace similaire à celui des autres EPCI du Pays de Brest, en dehors de Brest métropole et du Pays de Landerneau-Daoulas.

III-2. Préserver les richesses écologiques du territoire en confortant la trame verte et bleue

Rappel des enjeux

Le territoire comporte une grande variété de milieux naturels : aquatiques, littoraux ou humides, landes, pelouses, tourbières, forestiers ou bocagers... Ils font la richesse du Pays de Brest, tant d'un point de vue paysager qu'écologique. La préservation de la qualité de ce patrimoine naturel, qu'il soit remarquable ou ordinaire, est donc un enjeu important du SCoT, d'autant que certains de ces milieux concourent à la réduction des risques (le bocage pour le risque d'inondation par exemple) ou à la lutte contre le réchauffement climatique (boisements).

De nombreuses mesures de protection et de gestion encadrent déjà les sites écologiques majeurs du Pays de Brest (ZNIEFF, ZICO, Natura 2000...). Le SCoT les localise à son échelle et recherche leur préservation.

Le SCoT localise également des espaces qui concentrent certains milieux terrestres (bocage, boisements, zones humides...) sur une surface conséquente et jouent donc un rôle de réservoir de biodiversité. Bien qu'ils ne comportent pas spécifiquement d'espèces rares et/ou menacées, il s'agit de territoires à forts enjeux pour la faune et la flore. Le SCoT souhaite donc éviter d'y porter atteinte.

De plus, les milieux marins et littoraux occupent logiquement une place importante, et comptent de nombreux habitats spécifiques (herbiers de zostères, bancs de maërls, etc.). Au-delà de leur intérêt écologique, ils ont une forte dimension patrimoniale et font donc l'objet d'une attention particulière dans le SCoT.

Enfin, le SCoT poursuit l'objectif de favoriser la nature en ville, afin de répondre aux enjeux de :

- maintien et renforcement de la biodiversité et des continuités écologiques en confortant les échanges ville-campagne ;
- régulation du climat et adaptation du territoire urbain aux changements climatiques et à la lutte contre la formation d'îlots de chaleur ;
- maintien d'espaces récréatifs, favorables aux mobilités douces.

III-2.1. Préserver et mettre en valeur les espaces remarquables du littoral

Les documents d'urbanisme locaux préservent les espaces remarquables au sens de la loi Littoral.

Pour la délimitation des espaces remarquables, les documents d'urbanismes locaux précisent, au sein des périmètres représentés sur la carte « Mise en œuvre de la loi Littoral » page 54, les espaces :

- présentant un caractère remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral ;
- et nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique.

Ils peuvent identifier à leur échelle, sur la base de connaissance des éléments d'intérêt écologique majeur de leur territoire, les autres sites nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique.

III-2.2. Préserver les réservoirs de biodiversité

L'armature écologique du Pays de Brest s'appuie sur de grands ensembles naturels structurants et/ou à forte valeur écologique (vallées, massifs boisés...). Ces espaces peuvent se classer en plusieurs catégories :

- des réservoirs de biodiversité majeure : il s'agit essentiellement de milieux naturels terrestres remarquables (landes, tourbières...) ou patrimoniaux reconnus et faisant l'objet de mesures de protection (Natura 2000, ZNIEFF...);
- des réservoirs de biodiversité ordinaire : sans abriter

spécifiquement d'espèces rares et/ou menacées, il s'agit de territoires à forts enjeux pour la faune et la flore du fait de la concentration de certains milieux terrestres (forte densité de bocage, boisements, zones humides...) sur une surface conséquente ;

- l'estran et les milieux marins reconnus pour leur grand intérêt écologique (champs de blocs, herbiers de zostères, bancs de maërl...), dont certains font l'objet de mesures de protection (sites classés, Natura 2000...).

Le SCoT localise à son échelle ces grands ensembles (cf. carte page 64).

III-2.2.1. Protéger les réservoirs de biodiversité majeure

En s'appuyant sur les périmètres identifiés dans la carte « Trame verte et bleue » (page 64) et sur la base de connaissance des éléments d'intérêt écologique majeur de leur territoire, les documents d'urbanisme locaux précisent les limites des réservoirs de biodiversité majeure. Ils peuvent ajouter des réservoirs de biodiversité majeure propres à leur territoire. Ils peuvent inclure une zone tampon qui sera appréciée en fonction des enjeux écologiques et des projets, dans l'objectif de ne pas déstabiliser la fonctionnalité des réservoirs (préservation des orées de boisements, gestion des eaux de ruissellement vis-à-vis des zones humides par exemple).

Ces espaces doivent être protégés strictement pour maintenir, voire conforter, leur richesse biologique. Dans les réservoirs de biodiversité majeure, sont permis, à condition qu'ils soient compatibles avec la fonctionnalité de ces espaces et n'impactent pas d'espèces rares ou protégées :

- la création ou le développement de siège agricole pour mettre en place une agriculture valorisant ces espaces ;
- le changement de destination et l'extension limitée du bâti existant ;

- dans les réservoirs les plus vastes ou présentant des enjeux bien identifiés et reconnus (patrimoniaux, touristiques, de loisirs et d'accueil du public), des équipements et aménagements en rapport avec ces enjeux ou la vocation économique (exploitation de la forêt) ;
- la création ou l'extension d'équipements publics d'intérêt général.

Dans les réservoirs de biodiversité majeure, les documents d'urbanisme locaux définissent également les modes de préservation adaptés des talus et des haies. En cas de suppression de linéaires de haies et de talus, des principes de compensation devront être prévus, sauf si impossibilité de réalisation avérée.

III-2.2.2. Conforter les réservoirs de biodiversité ordinaire

Les documents d'urbanisme locaux précisent les limites des réservoirs de biodiversité ordinaire, en s'appuyant sur les périmètres identifiés dans la carte « Trame verte et bleue » (page 64) et sur la connaissance des éléments d'intérêt écologique de leur territoire. Ils peuvent ajouter des réservoirs de biodiversité ordinaire propres aux enjeux de leur territoire. Ils identifient en leur sein les principaux talus et haies.

Ces espaces doivent être préservés, en ce qu'ils contribuent à la qualité du réseau écologique dans son ensemble. Les documents d'urbanisme locaux évitent les aménagements susceptibles de porter atteinte aux réservoirs de biodiversité ordinaire, ou, le cas échéant, prévoient des compensations. Les documents d'urbanisme locaux définissent les modes de préservation adaptés des talus et haies identifiés. En cas de suppression de linéaires, des principes de compensation devront être prévus, sauf si impossibilité de réalisation avérée.

III-2.2.3. Préserver les milieux marins et l'estran

Les documents d'urbanisme locaux délimitent l'estran et les milieux marins remarquables reconnus pour leur grand intérêt écologique (champs de blocs, herbiers de zostères, bancs de maërl...). Pour cela, ils s'appuient sur les périmètres identifiés dans la carte « Trame verte et bleue » (page 64) et la connaissance des éléments d'intérêt écologique majeur de leur territoire.

Les documents d'urbanisme locaux protègent les milieux marins remarquables et l'estran. Y sont autorisés, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux, les projets d'aménagement nécessaires :

- à la gestion et la mise en valeur notamment économique de ces espaces (nautisme, zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture...);
- à la production d'énergie et aux télécommunications ;
- le cas échéant, à l'accueil du public.

III-2.2.4. Protéger les zones humides et cours d'eau

Les documents d'urbanisme locaux délimitent et protègent les zones humides et les cours d'eau conformément à la réglementation. Ils prévoient les règles ou orientations de nature à éviter la création de nouveaux obstacles à l'écoulement et encouragent la suppression ou l'adaptation des obstacles existants, notamment dans le but de favoriser la perméabilité écologique des cours d'eau et les déplacements des espèces de poissons migrateurs. En dehors des espaces urbanisés, ils préservent les berges et abords des cours d'eau en prévoyant :

- des bandes inconstructibles le long des cours d'eau ;
- des règles ou orientations qui favorisent la reconstitution

des ripisylves.

Une attention particulière devra être portée à la préservation des têtes de bassins versants.

III-2.2.5. Préserver les massifs forestiers et les principaux boisements

Les documents d'urbanisme locaux délimitent les boisements à protéger au regard de leur intérêt écologique. En sont exclus les boisements artificiels, les fourrés issus de la déprise agricole et les boisements développés au détriment d'habitats naturels d'intérêt.

La délimitation peut inclure une zone tampon autour de ces boisements, qui sera appréciée en fonction des enjeux écologiques et des projets des documents d'urbanisme locaux, afin de ne pas déstabiliser la fonctionnalité des lisières des massifs forestiers.

Les documents d'urbanisme locaux préservent les massifs forestiers et les principaux boisements identifiés, dans un souci de gestion durable de la ressource forestière. Les documents d'urbanisme définissent les modes de préservation adaptés et prévoient des principes de compensation en cas de suppression de boisements.

Les constructions et installations nécessaires à la gestion, l'exploitation de la forêt, aux services publics et d'intérêt collectifs, ainsi que les équipements légers dédiés à l'accueil et aux loisirs sont autorisés dans la mesure où ils ne remettent pas en cause la valeur écologique du boisement.

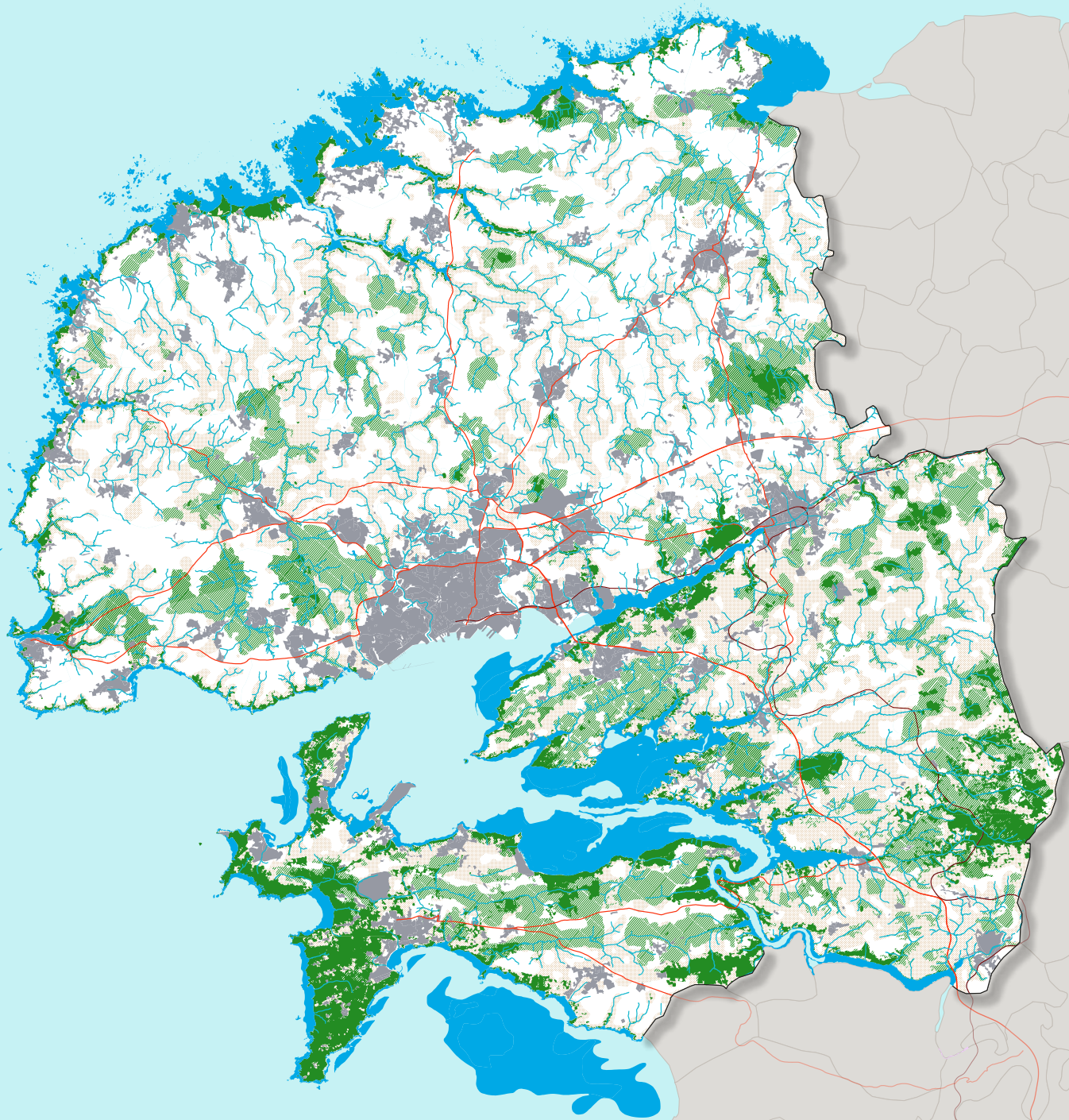
TRAME VERTE ET BLEUE

Le SCOT identifie et cartographie les secteurs favorables à la biodiversité, à l'échelle du Pays de Brest. Pour cela, il s'appuie notamment sur une méthode géomatique, traitant de manière statistique le potentiel d'intérêt écologique ou de perméabilité des milieux naturels.

Dès lors, cette carte n'a pas vocation à être utilisée à une échelle supérieure à celle ayant servi à son élaboration (1/72 000e).

La localisation des trames représentées est indicative et doit être ajustée dans les documents d'urbanisme locaux, sur la base de la connaissance des éléments d'intérêt écologique.

-  Secteur de biodiversité majeure
-  Secteur de biodiversité ordinaire
-  Estran et milieux marins remarquables
-  Espace de perméabilité favorable aux connexions écologiques
-  Cours d'eau
-  Principales routes
-  Voie ferrée
-  Tâche urbaine

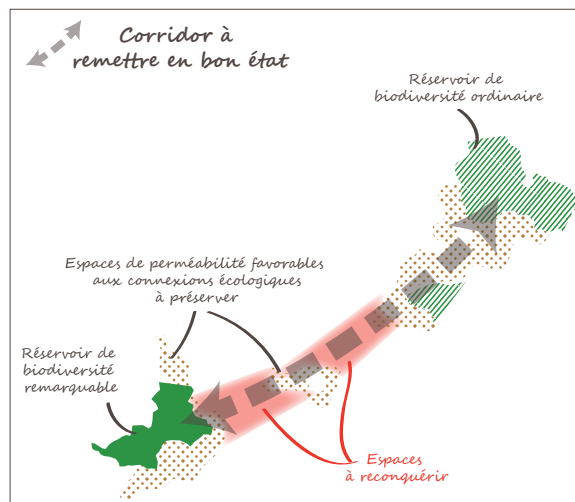
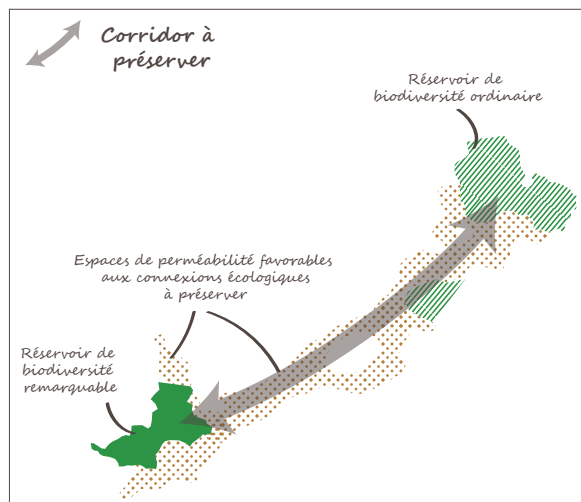


III-2.3. Garantir la fonctionnalité des corridors écologiques

Les couloirs de déplacement des espèces entre réservoirs sont appelés corridors écologiques et sont généralement symbolisés par des flèches. Ils peuvent être de deux types :

- soit des corridors basés sur la nature des milieux (cf. schéma). Ils recouvrent :
 - des espaces de perméabilité favorables aux connexions écologiques (voir représentation indicative sur la carte ci-contre) : il s'agit de milieux naturels tels que des prairies, bosquets, haies ou zones humides, interconnectés, permettant le passage d'un grand nombre d'espèces ;
 - des espaces à reconquérir : il s'agit de milieux pauvres, dégradés ou fragmentés, et donc non favorable à la circulation d'espèces variées. Leur remise en bon état est nécessaire pour restaurer la fonctionnalité du corridor.

Le corridor écologique assure les connexions entre les réservoirs de biodiversité



- soit des corridors « noirs ». Il s'agit d'espaces de moindre pollution lumineuse, où l'alternance naturelle du jour et de la nuit est donc moins impactée par la présence de lumière artificielle. Les activités de migration, prédation et reproduction des espèces sont dès lors a priori moins perturbées.

III-2.3.1. Identifier les corridors écologiques

Les documents d'urbanisme locaux identifient les corridors écologiques à préserver ou à remettre en bon état en s'appuyant sur :

- la carte « Préserver les continuités écologiques et les remettre en bon état » du PADD du SCoT ;
- les espaces de perméabilité favorables aux connexions écologiques (représentés de manière indicative sur la carte « Trame verte et bleue » - page 64) ;
- la connaissance des éléments d'intérêt écologique.

Les documents d'urbanisme locaux identifient également des corridors noirs correspondant à des zones de moindre pollution lumineuse, en s'appuyant sur la carte « Préserver les continuités écologiques et les remettre en bon état » du PADD du SCoT et sur la base de connaissance des éléments d'intérêt écologique de leur territoire.

III-2.3.2. Préserver les espaces de perméabilité favorables aux connexions écologiques

Parmi les espaces favorables aux connexions entre les milieux, les documents d'urbanisme locaux localisent ceux qu'il convient de préserver au regard des corridors identifiés.

Les documents d'urbanisme locaux fixent les modalités de préservation des espaces de perméabilité favorables aux connexions écologiques par des orientations d'aménagement ou des règles qui :

- garantissent le maintien des fonctions écologiques en place, si besoin en prévoyant des mesures compensatoires aux aménagements ;
- intègrent notamment le réseau bocager dans l'aménagement ou prévoient la reconstitution des connexions lorsque sa préservation n'est pas compatible avec le projet.

III-2.3.3. Rétablir les connexions écologiques

Au regard des corridors identifiés, les documents d'urbanisme locaux identifient des secteurs non fonctionnels sur le plan écologique qui nécessitent une action de reconquête.

Dans ces secteurs, les collectivités favorisent les actions de plantation bocagère, de restauration des milieux naturels ou de création de liaisons vertes.

III-2.3.4. Ménager des zones de moindre pollution lumineuse

Les documents d'urbanisme locaux comprennent des règles ou orientations visant à éviter la pollution lumineuse dans les corridors noirs.

III-2.4. Prolonger les trames vertes et bleues dans les villes et les bourgs par une armature verte urbaine

Les documents d'urbanisme locaux identifient le cas échéant au sein des espaces urbanisés une armature verte urbaine à préserver, conforter ou créer, connectée à la trame verte et bleue. Elle inclut notamment des réservoirs et corridors écologiques urbains ainsi que les parcs et jardins.

Les actions de reconquête de la biodiversité en ville seront favorisées lors des opérations de réaménagement et de renouvellement urbains.



III-3. Promouvoir une exploitation durable des ressources

Rappel des enjeux

La préservation de la qualité de l'eau revêt un intérêt particulier dans le Pays de Brest, compte tenu de la présence d'un environnement naturel riche, particulièrement sensible à la qualité des eaux.

Or, en dépit d'un processus d'amélioration engagé depuis de nombreuses années, certaines zones de baignades restent encore non conformes aux normes sanitaires de manière constante ou occasionnelle. Pour améliorer la qualité bactériologique des eaux littorales, il est nécessaire de bien identifier les sources de pollution (mauvais branchements d'eaux usées, dysfonctionnements de réseaux d'assainissement ou d'assainissements non collectifs, rejets de mobile homes sédentarisés, de bateaux au mouillage, de camping-cars, agriculture...). De plus, afin de réduire les phénomènes d'algues vertes, une réduction des taux de nitrates et phosphates est à rechercher.

De même, le SCoT recherche une réduction des rejets en mer, qui peuvent être de plusieurs types : dragage des ports et rejets des vases, rejets des eaux de ballast et des sédiments des navires, rejets d'hydrocarbures, de substances nocives ou de déchets, des résidus de carénage...

Enfin, l'effort à porter sur l'assainissement en général permettra d'améliorer la qualité des eaux littorales et des eaux à destination de l'alimentation. La fiabilité du fonctionnement des réseaux de collecte des eaux usées, des unités de traitement, des systèmes d'assainissement non collectif est un objectif essentiel.

Le Pays de Brest comprend également des gisements minéraux. La plus grande partie de la production minérale du territoire est composée de granulats et consommée sur place. Afin d'éviter l'importation sur de longues distances qui aurait des conséquences sur les prix des matériaux, le SCoT rappelle la nécessité de maintenir sur le territoire les capacités de production et de garantir des possibilités d'extension des carrières, d'autant que les créations de nouveaux sites sont difficiles. L'utilisation de matériaux issus du recyclage (produits de démolition, déchets inertes du BTP, mâchefers par exemple) permet également de préserver la ressource.

Le Pays de Brest souhaite également la restriction du stockage des déchets aux seuls déchets ultimes, notamment en encourageant la valorisation par le recyclage ou la production d'énergie (méthanisation par exemple).

Enfin, afin de préserver les ressources et de contribuer à la lutte contre le dérèglement climatique, le SCoT encourage les installations de production de gaz, de chaleur et d'électricité d'origines renouvelables sur son territoire, en diversifiant les sources (éolien, solaire, biomasse, énergies marines...).

III-3.1. Améliorer la qualité des eaux

Les documents locaux d'urbanisme intègrent les dispositions du SDAGE Loire-Bretagne et des SAGE s'appliquant à leur territoire.

III-3.1.1. Améliorer la qualité bactériologique des eaux littorales et réduire le phénomène des algues vertes

Les orientations du SCoT visent la protection du maillage bocager et des cours d'eau (cf. chapitres I-5 et III-2), ainsi qu'une meilleure gestion des eaux pluviales (cf. chapitres III-4.1 et III-3.1.5). Ces prescriptions concourent à réduire les ruissellements et à favoriser la filtration des effluents.

La mise en conformité des équipements d'épuration et d'assainissement doit se poursuivre pour limiter les rejets (cf. plus bas).

III-3.1.2. Réduire les rejets en mer

Si nécessaire, les documents locaux d'urbanisme :

- réservent des espaces à proximité des ports de plaisance ou des secteurs de mouillage pour des installations de récupération des eaux grises et noires des bateaux ;
- prévoient des zones tampons pour permettre le stockage de vases, de résidus de pollutions accidentelles ou autres produits susceptibles d'altérer l'état des masses d'eau.

Les projets d'extraction des sédiments devront s'appuyer sur le Schéma de référence des dragages en Finistère.

Le rejet des installations classées dans les ports ne pourra être autorisé qu'après étude des risques d'accumulation des produits toxiques dans les sédiments.

Les équipements des ports, les sites d'accueil de caravanning, les sites littoraux de pratique des sports nautiques et d'affluence touristique devront également faire l'objet d'un assainissement adapté, le moins impactant pour ces milieux sensibles.

III-3.1.3. Garantir la sécurité de l'alimentation en eau potable

La sécurité de l'alimentation en eau potable doit être garantie durablement, conformément aux dispositions législatives et au SDAGE et aux SAGE locaux.

Les documents locaux d'urbanisme protègent les captages afin de garantir l'approvisionnement en eau potable en évitant tout risque de pollution.

Les projets d'extension de l'urbanisation ainsi que les projets d'infrastructures de transports prennent en compte les périmètres de recherche de nouveaux sites de captage ou de forage lorsque l'information est disponible à la date d'arrêt du projet du document local d'urbanisme.

III-3.1.4. Économiser la ressource en eau

Les opérations d'urbanisme et bâtiments de plus de 5 000 m² de surface de plancher intègrent dans leur conception la récupération et le stockage des eaux pluviales pour leur utilisation dans les espaces publics et/ou dans les bâtiments.

III-3.1.5. Poursuivre l'amélioration des systèmes d'assainissement

Les préconisations du SCoT en matière de densification de l'urbanisation tendent à un développement des équipements d'assainissement collectif sur le territoire. Cependant, l'acceptation du milieu naturel pouvant être limitée, de nouvelles solutions techniques et l'association de plusieurs solutions seront sans doute nécessaires. Des

techniques alternatives d'épuration des eaux usées peuvent être retenues.

D'une manière générale, la mise en conformité des équipements d'épuration et d'assainissement (collectif ou individuel) doit se poursuivre.

Le développement de l'urbanisation devra prendre en compte la présence d'exploitations conchylicoles ou piscicoles et de zones de baignade en aval. Le choix des techniques d'assainissement non collectif devra être compatible avec les exigences de la qualité des eaux côtières.

L'assainissement

L'implantation de nouvelles constructions et l'ouverture de zones à l'urbanisation prévues dans les documents d'urbanisme locaux sont conditionnées :

- à la capacité des réseaux et de la station d'épuration à accepter ces nouveaux volumes et charges de pollution. Des solutions de petite taille peuvent être envisagées pour les groupements d'habitations trop éloignés pour être raccordés au réseau principal.
- en dehors des secteurs desservis par l'assainissement collectif, à l'existence de techniques d'assainissement non collectif adaptées ou un possible passage à l'assainissement collectif.

La gestion des eaux pluviales

Cf. chapitre III-4.1

III-3.2. Préserver les ressources minérales

Les documents d'urbanisme locaux devront préserver de toute urbanisation nouvelle les abords des carrières en exploitation, en tenant compte de leur extension possible. Ils devront respecter le schéma départemental des carrières du Finistère.

Les documents locaux d'urbanisme permettent le maintien, voire l'extension ou l'aménagement de nouveaux sites ou outils de recyclage de matériaux pouvant se substituer aux produits des carrières (plateforme de maturation des mâchefers, centre de tri de déchets du BTP...), dans le respect des règles environnementales en vigueur.

Par ailleurs, le Pays de Brest dispose de carrières de pierres ornementales de valeur patrimoniale (kersantite, pierre de Logonna, granite de Saint-Renan...) qui n'ont plus qu'une très faible production mais dont l'intérêt dépasse le volume réduit exploité, notamment pour de la réhabilitation de bâti historique. Leurs emprises devront au moins être maintenues dans les documents d'urbanisme locaux.

Lorsqu'elles permettent le remblaiement, les anciennes carrières peuvent être reconverties en sites de stockage de déchets inertes, dans le respect des règles environnementales en vigueur.

III-3.3. Poursuivre et améliorer les politiques de gestion des déchets

Sur le Pays de Brest, il existe un maillage de déchèteries, centres de tri, centres de stockage de matériaux inertes et autres outils de gestion des déchets (incinération,

enfouissement, valorisation énergétique ou organique...). Les documents d'urbanisme locaux permettent le maintien de ces réseaux, voire leur renforcement par l'extension des sites existants ou l'aménagement de nouveaux sites pour assurer un maillage équilibré du territoire et répondre aux besoins des habitants ou aux évolutions réglementaires. Les documents d'urbanisme locaux prévoient les espaces nécessaires à leur implantation lorsqu'ils sont identifiés. Les nouveaux sites de stockage de déchets inertes sont prévus prioritairement sur les anciennes carrières permettant le remblaiement.

Les documents d'urbanisme locaux ne peuvent prévoir des mesures d'interdiction générale d'équipements de traitement et de stockage des déchets.

III-3.4. Encourager l'implantation de filières de production locales d'énergies renouvelables et le déploiement de réseaux de chaleur

Afin de limiter la consommation foncière, les installations de production d'énergies renouvelables s'implanteront préférentiellement en intégration aux bâtiments. Sont particulièrement encouragées :

- l'installation de panneaux solaires sur les bâtiments et équipements publics, les bâtiments des zones d'activités économiques et commerciales, les parcs de stationnement...
- l'installation d'équipements solaires thermiques pour les opérations de construction de bâtiments nécessitant la production d'eau chaude ;
- les techniques et dispositifs permettant une autocon-

sommation des bâtiments en énergies renouvelables et de récupération.

Par ailleurs, les collectivités identifient dans leur PCAET les sites pouvant être dévolus à des projets de production d'énergie renouvelable hors bâti et quantifient la consommation d'espace que ces projets engendreront. Elles étudient également dans ce document les possibilités de densification des parcs éoliens existants. Ces éléments seront pris en compte le cas échéant dans les documents locaux d'urbanisme.

La production de gaz renouvelable à partir de déchets locaux (agricoles, agro-alimentaires, verts, issus des stations d'épuration, des cantines...), en cogénération ou en injection, est ainsi encouragée, notamment à proximité des réseaux ou infrastructures de distribution existants.

Dans le respect du schéma régional éolien et de la réglementation en vigueur, l'installation d'unités de production éolienne (terrestre ou marine) sera également favorisée (voir aussi chapitre II-3.4.3).

Les documents d'urbanisme locaux permettent la réalisation d'aménagements nécessaires à la production d'énergie hydraulique, et notamment son raccordement aux réseaux de distribution (voir chapitre III-2.2.3).

Par ses prescriptions en matière de préservation des boisements (cf. chapitre III-2.2.5), le SCoT contribue au potentiel de développement de la filière bois (énergie, construction...).

Enfin, les documents d'urbanisme locaux permettent l'évolution des réseaux énergétiques. Les documents d'urbanisme locaux préciseront, le cas échéant, les orientations en matière de déploiement des réseaux de chaleur, qui présentent des avantages en matière d'efficacité énergétique et de mobilisation d'énergies renouvelables.

III-4. Limiter la vulnérabilité du territoire face aux risques

Rappel des enjeux

Le territoire du Pays de Brest est soumis à certains risques : naturels, technologiques ou sanitaires (pics de pollution de l'air par exemple).

Les inondations représentent une menace latente pour les biens et les personnes. Plusieurs territoires du Pays de Brest sont concernés par des plans de préventions. Mais ce sont aussi des phénomènes faisant partie intégrante du fonctionnement normal des cours d'eau et des écosystèmes associés. Ils peuvent être prévenus par une bonne gestion des eaux pluviales et par leur prise en compte dans le développement de l'urbanisation dans les documents d'urbanisme.

Du fait de son linéaire côtier important, le Pays de Brest est également soumis au risque de submersion marine. Plusieurs communes au nord du territoire sont notamment concernées par des plans de prévention. Ces phénomènes peuvent de plus être amenés à devenir plus fréquents ou plus importants dans les décennies à venir, les changements climatiques ayant comme conséquence l'élévation du niveau de la mer et une augmentation du risque d'érosion.

Certaines activités industrielles et militaires présentes dans le Pays de Brest génèrent de plus des risques pour la population. Des mesures réglementaires et de protection ont été prises : plan de prévention des risques technologiques, sites SEVESO, plan particulier d'intervention, polygones d'isolement...

Enfin, le SCoT souhaite limiter les risques pour la santé des habitants et usagers du territoire, notamment en cherchant à améliorer la qualité de l'air et à réduire les nuisances sonores, principalement dues aux trafics ferroviaire, aérien et routier. La qualité de l'eau fait quant à elle l'objet d'un chapitre spécifique (cf. III-3.1).

III-4.1. Prévenir les inondations

Les documents d'urbanisme locaux précisent le risque d'inondation, en compatibilité avec le Plan de gestion des risques d'inondations (PGRI) Loire-Bretagne, le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) locaux. Ils intègrent les dispositions des Plans de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) présents sur leur territoire.

Conformément à ces documents, les documents d'urbanisme locaux :

- concourent à la préservation des zones inondables non urbanisées et des champs d'expansion des crues, en y limitant l'urbanisation ;
- étudient la possibilité de repositionner en dehors de ces zones les établissements et constructions en situation de forte vulnérabilité ;
- indiquent les secteurs où il est nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte, le stockage, le traitement des eaux pluviales et de ruissellement.

La gestion des eaux pluviales dans les projets d'aménagement doit tendre vers une maîtrise des débits et de la concentration des écoulements. Elle devra être prise en compte dès la conception des nouvelles opérations d'aménagement et permettre la réduction du rejet direct au réseau eaux pluviales, par exemple en :

- limitant l'imperméabilisation des sols,
- favorisant l'infiltration au plus près (chaussées drainantes, ...),
- développant des solutions de stockage momentané (bassins,...),
- prévoyant des zones d'écoulements contrôlés dans

la conception des espaces publics (places, parkings, terrains de jeux, espaces verts...),

- optimisant la dimension des réseaux d'eaux pluviales des opérations nouvelles par l'adaptation à la capacité du réseau hydrographique existant.

Les documents d'urbanisme locaux favorisent la gestion des eaux pluviales à la parcelle et le ralentissement des écoulements. D'une manière générale, le débit des eaux de ruissellement à l'exutoire des nouvelles parcelles à aménager devra être inférieur ou égal au débit de la parcelle avant son aménagement.

III-4.2. Prévenir les submersions marines

Les documents d'urbanisme locaux précisent le risque de submersion marine, en compatibilité avec le Plan de gestion des risques d'inondations (PGRI) Loire-Bretagne. Ils intègrent les dispositions des Plans de Prévention des Risques de Submersion Marine (PPRSM) ou les Plans de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) présents sur leur territoire.

Conformément à ces documents, les documents d'urbanisme locaux :

- concourent à la préservation des zones de submersion marine en y limitant fortement l'urbanisation ;
- étudient la possibilité de repositionner en dehors de ces zones les établissements et constructions en situation de forte vulnérabilité ;
- prévoient si besoin des zones inconstructibles lorsque des motifs liés à l'érosion des côtes le justifient.

Enfin, les espaces naturels littoraux (dunes, marais...) devront être réhabilités de préférence par la mise en œuvre de techniques douces d'aménagement et la gestion de la fréquentation du public.

III-4.3. Prévenir les risques technologiques

Les documents locaux d'urbanisme concourent à limiter l'exposition aux risques technologiques en :

- limitant le développement de l'urbanisation dans les zones à risques ;
- en étudiant la possibilité de repositionner les équipements sensibles en dehors des zones de risques.

Pour limiter l'exposition des populations, les activités nouvelles (installations SEVESO, installations soumises à autorisations...), lorsqu'elles génèrent des risques importants, sont localisées préférentiellement à l'écart des zones d'habitat et s'accompagnent de mesures de limitation du risque à la source.

III-4.4. Prévenir les risques de mouvements de terrain

À la date d'approbation du SCoT, il n'existe pas de Plan de Prévention des Risques de Mouvements de terrains dans le Pays de Brest. Néanmoins, des communes peuvent être concernées par des aléas. Dans ce cas, les documents d'urbanisme locaux précisent ce risque.

III-4.5. Prévenir les risques pour la santé publique

III-4.5.1. Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air

Pour réduire les émissions de polluants, les orientations du SCoT visent :

- à appuyer le développement du Pays de Brest sur son armature urbaine et à inscrire le renouvellement urbain comme mode de développement prioritaire (cf. chapitre III-1) pour diminuer les déplacements contraints polluants ;
- à favoriser les modes actifs et développer l'usage des transports en commun (cf. chapitre I-4) ;
- à favoriser l'usage de véhicules bas-carbone (cf. chapitres I-4.6 et II-1.1.4) ;
- à limiter la fragmentation agricole (cf. chapitres II-3 et III-1).

Le cas échéant, les documents d'urbanisme locaux reprennent les éléments du PCAET liés à cette problématique.

III-4.5.2. Réduire les nuisances sonores

Les documents d'urbanisme locaux concernés par un Plan d'Exposition au Bruit ou une infrastructure de transports terrestres classée (classement sonore du Finistère) doivent en respecter le règlement et intégrer ses évolutions ultérieures. Ils limitent le développement de l'habitat dans ces zones soumises à réglementation.

De plus, en renforçant la part modale des transports en commun et des déplacements actifs au détriment de l'augmentation du trafic automobile, en préconisant une urbanisation plus groupée, le SCoT contribue à la réduction à la source des nuisances sonores (cf. chapitre I-4).

ANNEXES

Annexe 1 - Liste des sites d'intérêt patrimonial

LESNEVEN – CÔTE DES LÉGENDES

1. Baie de Goulven
2. Phare de Pontusval
3. Village de Meneham
4. Chaos granitique de Kerlouan
5. Marais du Curnic
6. Lesneven
7. Basilique du Folgoët

PAYS DES ABERS

8. Phare de l'Ile Vierge
9. Phare de l'Ile Wrac'h
10. Feu de Lanvaon
11. Aber Wrac'h
12. Sémaphore de l'Aber Wrac'h
13. Aber Benoît

PAYS D'IROISE

14. Dunes de Treompan
15. Château de Kergroadez
16. Aber Ildut
17. Phare de l'Aber Ildut
18. Saint-Renan
19. Phare de Trézien

20. Sémaphore de Molène

21. Réserve naturelle de l'Iroise
22. Phare de Kermorvan
23. Phare et abbaye de la pointe Saint-Mathieu
24. Fort de Bertheaume

BREST MÉTROPOLE

25. Fort et phare du petit Minou
26. Phare du Portzic
27. Brest
28. Vallon du Stangalar
29. Calvaire de Plougastel-Daoulas
30. Sillon de l'Auberlac'h

PAYS DE LANDERNEAU-DAOULAS

31. Tourbière de Lann Gazel
32. Landerneau
33. Château de la Roche-Maurice
34. Enclos de la Martyre
35. Abbaye de Daoulas
36. Forêt du Cranou

PRESQU'ÎLE DE CROZON - AULNE MARITIME

36. Forêt du Cranou
37. Le Faou
38. Pont de Térénez et estuaire de l'Aulne
39. Abbaye de Landévennec
40. Sillon des Anglais
41. Sites géologiques de la presqu'île de Crozon
42. Morgat
43. Cap de la Chèvre
44. Tour Vauban
45. Pointe du Toulinguet

Annexe 2 - Liste des coupures d'urbanisation

LESNEVEN - CÔTE DES LÉGENDES

1. Goulven : la coupure s'appuie sur la zone agricole de La Palud et l'embouchure de La Flèche. Elle est située entre la limite communale avec Tréfleze à l'est, et le lieu-dit Lanvrein.
2. Goulven ouest : coupure entre le bourg et le lieu-dit Brengurus.
3. Plounéour-Trez - La Gare : coupure au sud du bourg s'appuyant sur un espace remarquable.
4. Plounéour-Trez : limite entre le quartier de Kervillo et le quartier de Soulougan/Pontusval à Brignogan.
5. Brignogan-Plage : coupure s'appuyant sur la zone humide marquant la limite d'extension du bourg et le séparant du quartier de Soulougan/Pontusval.
6. Brignogan-Plage : coupure entre les quartiers de Perros/Kervezval et Chapelle Pol/Pratmeur.
7. Kerlouan : coupure entre Saint-Égarec et Lanhir/Ménéval.
8. Kerlouan : coupure entre Lanhir-Rumaout et Maner Drolic.
9. Guissény : coupure entre les lieux dits de Quillimadec et de Kerherm sur la commune de Kerlouan.
10. Guissény : coupure sur l'ensemble remarquable du Curnic.

PAYS DES ABERS

11. Plouguerneau : coupure entre les quartiers de Kréac'h an Avel et Mogueran.
12. Plouguerneau : coupure entre le bourg, Mogueran et le village du Korejou.
13. Plouguerneau : coupure entre Korejou et Landevenneg.
14. Plouguerneau : coupure entre Landevenneg et Lilia.
15. Plouguerneau : coupure entre Ravanion/Kergoz et Perroz.
16. Plouguerneau : coupure entre le village de Perroz et Menez Perroz / Kerhavell.
17. Lannilis : coupure entre la route communale formant la limite nord du bourg (à Croaz Ruz) et Paluden.
18. Landéda : coupure placée sur la route reliant Cameuleut à Corn ar Saoz jusqu'au vallon du Moulin d'Enfer.
19. Landéda : coupure entre la fin du quartier de Keriskin et Kerennoc / Ruguel ainsi qu'entre la fin du quartier des Anges et Kermengui.
20. Landéda : coupure entre les extensions de Keriskin et Stréat Glaz.
21. Tréglonou : coupure placée sur le vallon de Milin Névez.
22. Tréglonou : coupure placée sur le vallon de Kéréderm.
23. Saint-Pabu : coupure positionnée entre Poulloc/Brenduff et Moulin du Quinou.
24. Saint-Pabu / Lampaul-Ploudalmézeau : coupure entre Corn Ar Gazel / Mezdrézoc et Carpont / Kerivinoc.

PAYS D'IROISE

25. Lampaul-Ploudalmézeau / Ploudalmézeau – Gouer ar Froust : coupure entre les quartiers de Ty Névez et La Flosque / Kerlanou.
26. Ploudalmézeau / Landunvez-Kersaint : coupure entre Portsall et Kersaint en s'appuyant sur le cours d'eau qui les sépare jusqu'au lieu-dit Le Hellen.
27. Landunvez-Trémazan : coupure entre Kersaint, Trémazan, Quéleret et Toull Ran.
28. Landunvez-Argenton : coupure à partir du ruisseau de Penfoul (Milin Goz) jusqu'aux lieux dits de Kerlaguen / Lannourian.
29. Porspoder - Melon : coupure d'urbanisation entre la fin du bourg de Porspoder (Kermerrien/Prat Joulou) et les premières maisons de Melon (Mazou/Traonigou).
30. Lanildut - Le Vern : coupure entre le bourg et le quartier du Vern, s'appuyant sur les deux cours d'eau jusqu'aux lieux-dits Roudouz à l'est et Poulloupry à l'ouest.
31. Lanildut / Brélès - Langonery : coupure sur le ruisseau de Langonery faisant limite entre les communes de Lanildut et de Brélès, jusqu'aux lieux-dits Kerfizet et La Roudouxrière.
32. Brélès / Plouarzel - Aber Ildut : coupure positionnée sur l'Aber Ildut entre les communes de Brélès (RD 28) et de Plouarzel jusqu'au lieu-dit Pont-Reun.
33. Lampaul-Plouarzel / Plouarzel - anse de Milin an Aod : coupure placée sur le ruisseau, entre les lieux dits de Carpont et de Kerglonou.

Annexe 2 - Liste des coupures d'urbanisation

PAYS D'IROISE (suite)

34. Lampaul-Plouarzel / Plouarzel - Kervilon : coupure prenant appui sur le ruisseau du Hellen, depuis son embouchure et entre les lieux dits de Pen ar Créac'h et Le Hellen au nord et Langoulouman au sud.
35. Plouarzel – Phare de Trézien : coupure séparant Kervilon et le quartier du phare de Trézien, entre les lieux dits Toul al Dour/Kerujean et les lieux dits de Pen an Dreff/Trézien.
36. Plouarzel - Ruscumunoc : coupure entre le sud du quartier du phare de Trézien, Kergador et Ruscumunoc.
37. Le Conquet – Kerongoff : coupure entre Prat ar C'halvez, Kerandjou Vian, Biere, Kerangoff et Kerastang.
38. Le Conquet - Pors Liogan : coupure entre Keronvel Vian, Kervouroc, Kerzavaz et Porsliogan.
39. Le Conquet - Lochrist : coupure entre Penzer, Kermergant, Kerinou et Pontler.
40. Plougonvelin - Keryunan : coupure entre Trémeur, Kerbrat, Keryunan, Gorréquear et Poulherbet.
41. Plougonvelin - Le Cosquer : coupure entre la fin du bourg (Kéastréat) et le quartier du Cosquer, allant jusqu'à la RD 789.
42. Plougonvelin / Locmaria-Plouzané - Porsmilin : coupure entre Le Cosquer et Porsmilin allant jusqu'à la RD 789.
43. Locmaria-Plouzané : coupure entre les villages de Porsmilin et Trégana, le long de la vallée du ruisseau de Portez

44. Locmaria-Plouzané - Déolen : coupure depuis le sud de la RD 788 vers la mer entre Pen ar Prat, Trémen, Créac'h à l'ouest et Kervao, Kerhallet, Penandour, Languiforc'h à l'est.

BREST MÉTROPOLE

45. Plouzané : coupure allant du lieu-dit de Pen ar C'Hoat/Kerizivin jusqu'aux lieux dits de Kerdalaëz/Kerlaouen.
46. Le Relecq-Kerhuon : coupure sur le ruisseau et le plan d'eau de Guipavas entre le Relecq-Kerhuon et la Pyrotechnie.
47. Guipavas - Le Douvez : coupure entre les lieux dits de Poul ar Vilin et de kergleuz.
48. Guipavas - Le Douvez : coupure entre les lieux dits de Poul Du/Keroudot et de C'Hloastr.
49. Guipavas - La Forest-Landerneau : coupure s'appuyant sur le vallon de Beaurepos.
53. Plougastel-Daoulas : coupure prenant appui sur le bois de Kererault marquant la fin de l'urbanisation du Passage/Toull ar Rohou.
54. Plougastel-Daoulas : coupure entre Traouidan et Kerouezec.
55. Plougastel-Daoulas : coupure placée entre l'Auberlac'h et Kerziou, jusqu'à la route de la pointe de l'Armorique.
56. Plougastel-Daoulas : coupure allant de l'Auberlac'h jusqu'aux quartiers de Penn an Ero/Kozhform et la route de la pointe de l'Armorique.

57. Plougastel-Daoulas : coupure entre Traon Liorz et Kermutil/Porz Tinduff.

58. Plougastel-Daoulas : coupure entre Lestraouenn et Saint-Trémeur.

PAYS DE LANDERNEAU-DAOULAS

50. La Forest-Landerneau : coupure d'urbanisation prenant appui sur la limite ouest de la forêt de Landerneau, depuis le vallon situé à l'est du village de La Gare, au niveau des lieux dits de Beg ar Groaz/Poul Méan.
51. La Forest-Landerneau : coupure d'urbanisation prenant appui sur la limite est de la forêt de Landerneau, depuis les quartiers du Moulin de La Grande Palud et de La Grande Palud faisant partie de l'agglomération de Landerneau.
52. Dirinon : coupure située entre le vallon du ruisseau du Roual et le quartier de Kerliézec, faisant partie de l'agglomération de Landerneau.
59. Loperhet : coupure entre le bourg et les ensembles bâtis de Goarem Goz et Stancoucouat
60. Loperhet : coupure entre Rostiviec et Kerlojean/Kerzafloc'h.
61. Dirinon : coupure s'appuyant sur le ruisseau faisant la limite entre les communes de Daoulas et de Dirinon jusqu'au lieu-dit de Squivit.
62. Daoulas : coupure entre l'agglomération de Daoulas (quartier du Pouligou) et Runguen/Kerriguy.

Annexe 2 - Liste des coupures d'urbanisation (suite)

PAYS DE LANDERNEAU-DAOULAS (suite)

63. Logonna-Daoulas : coupure située entre Guernabic / Prad an Dour/ Mengleuz et Gorréquer.
64. Logonna-Daoulas : coupure à la sortie ouest du bourg de Logonna-Daoulas entre les quartiers de Kerjean et Beg Avel - le Quinquis.
65. Logonna-Daoulas : coupure située à la sortie sud-est du bourg, entre le centre de vacances Penn al Leurgur et Kernisi.
66. Logonna-Daoulas : coupure située au niveau du ruisseau faisant frontière entre Logonna-Daoulas et L'Hôpital-Camfrout.
67. L'Hôpital-Camfrout : coupure à l'est de Poulligou.
68. L'Hôpital-Camfrout : coupure entre Kerascoët et Poulligou.
69. L'Hôpital-Camfrout : coupure entre Kerascoët et Troaon.
70. L'Hôpital-Camfrout : coupure entre Troaon et Keravice, qui s'appuie sur le vallon et l'étang au sud.
71. Hanvec : coupure située au niveau de la vallée du Verveur, entre le village de Lanvoy et Keronezou.

PRESQU'ÎLE DE CROZON – AULNE MARITIME

72. Rosnoën : coupure sur le ruisseau de Poulmoïc.
73. Rosnoën : coupure à l'ouest du bourg entre la Croix Blanche/Ty an Aod et Keroignan/Porsguen.
74. Rosnoën : coupure à l'est du bourg de Rosnoën, placée sur le vallon allant de la forêt à Nélohan.
75. Pont-de-Buis : coupure maîtrisant le développement de Pont-de-Buis en aval de la Douffine, entre le ruisseau du Morduc et la RN165.
76. Lanvéoc : coupure placée sur un espace remarquable entre la fin de l'urbanisation du bourg et le quartier de Kertanguy.
77. Lanvéoc : coupure placée entre Kervingant et Sévéléder/ Kerancleuziou.
78. Crozon : coupure placée sur l'étang du Fret.
79. Crozon : coupure entre Saint-Driec et Cléguer.
80. Crozon : coupure entre les quartiers de Meznot/ Kervéguen et Kerifloch.
81. Roscanvel : coupure entre Quélern et Kerellot Tremet, à la limite entre les communes de Crozon et de Roscanvel.
82. Camaret : coupure entre l'est du bourg et Rigono, allant jusqu'à la RD 55.
83. Camaret : coupure entre le nord de Kerbonn/Kermeur et le quartier de la pointe de Pen Hir.
84. Crozon-Morgat : coupure entre Morgat et le village de Saint-Hernot.

85. Crozon : coupure entre Postollonec/Brospeil et Treberon/ ZA de Kerdanvez.
86. Telgruc : coupure à l'ouest du bourg, entre les lieux dits de Kergariou/Pen ar Guen et la limite ouest de la Pinède de Trez Bihan/Mengleuff.
87. Telgruc : coupure sur le vallon de Penn ar Stang, entre les lieux dits de Le Ped/Croaz ar Goff et de Kerlévéan/ Béven.

Annexe 3 - Les limites transversales de la mer

- A. Rivière de l'Aulne, lieu-dit « le Passage » à Rosnoën – Décret du 24 juillet 1885
- B. Rivière du Faou, face aval du pont de la RN 170 devenue RD 770 – Décret du 20 juillet 1859
- C. Rivière de l'Hôpital-Camfrout, pont de l'hôpital (RN 170 devenue RD 770) – Décret du 24 juin 1858
- D. Rivière de Daoulas, pont de Daoulas – Décret du 21 octobre 1898
- E. Rivière de l'Elorn, côté aval de la chaussée du pont de Rohan à Landerneau – Décret du 21 octobre 1898
- F. Rivière de l'Aber-Ildut, pont Rhun – Décret du 21 mars 1930
- G. Rivière de l'Aber Benoit, côte aval du pont de Tariec – Décret du 21 mars 1930
- H. Rivière de l'Aber Benoit, côte aval du pont du moulin du Chatel – Décret du 21 mars 1930
- I. Rivière de l'Aber Wrac'h, pont du Creac'h – Décret du 17 novembre 1884
- J. Rivière La Flèche, face aval de la digue de Lannevez (Goulven) – Décret du 21 mars 1930



Pôle métropolitain du Pays de Brest

18 rue Jean Jaurès BP 61321 - 29213 Brest Cedex 1

02 98 00 62 30

contact@pays-de-brest.fr

www.pays-de-brest.fr