

AMÉNAGEMENT DU PORT DU TINDUFF Plougastel-Daoulas

SCHÉMA D'ORIENTATION | mars 2012



Ref : 12/38 - Ph.M- Nw.B





PREAMBULE	5	Entretiens avec les habitants.....	21
1. A la recherche d'un positionnement	7	Position, rôle et intérêt des personnes interrogées quant au développement du site portuaire.....	23
1.1. Un riche passé de port de pêche	7	Regard sur le site portuaire en termes d'espace, d'identité, d'image, d'organisation au présent et au futur	23
Les activités dominantes du XVIIIe siècle aux années 1950	7	Position sur les perspectives d'animation, sur le développement du site et ses aménagements	23
Valorisation du patrimoine	7	3.5. Éléments de programme	25
1.2. Les Ports d'Intérêt Patrimonial, une vision encadrante sur le processus de rénovation	7	« Figures imposées »	25
1.3. Accessibilité routière	7	Souhaits de la population	25
1.4. Une localisation géographique avantageuse	8	Souhaits des usagers du port.....	25
1.5. Évolution des filières plaisance et tourisme	9	Développement et équipement du site	25
Évolutions tendanciennes de la filière de la plaisance.....	9		
Les listes d'attente	9		
Créer un concept portuaire.....	9		
Le charme, facteur d'attractivité.....	9		
2. Une démarche participative	11	4. Le Schéma d'orientation	27
2.1. Problématique	11	4.1. Le schéma concept	27
2.2. Méthode mise en oeuvre	11	4.2. La vocation des espaces	29
Phase 1 - DIAGNOSTIC	11	4.3. Les scénarios	31
Phase 2 - ÉLABORATION D'UN SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT.....	11	4.4. Le phasage	33
Phase 3 - SCENARISATION.....	11		
2.3. association des habitants	11	5. Extension de l'habitat sous la forme d'un «éco-village».....	35
3. Diagnostic	13	5.1. Une extension maîtrisée.....	35
3.1. Analyse géomorphologique	13	La problématique liée au logement	35
3.2. Les limites réglementaires et techniques	15	Qu'est-ce qu'un écovillage ?	35
L'application de la loi Littoral	15	5.2. Évolution de la population	37
Le classement en ZNIEFF et Natura 2000	17	5.3. Schéma d'organisation de l'habitat	37
Les zones de submersion marine	17		
L'adaptation du système d'assainissement	17		
3.3. Facteurs applicables au site	18		
La Fonction Portuaire	18		
La Fonction Loisirs-Tourisme	19		
La Fonction de Village	19		
3.4. Synthèse des entretiens	21		
Entretiens avec les acteurs portuaires	21		



Le présent document synthétise le travail effectué par l'ADEUPa, pour le compte de Plougastel-Daoulas, et de Brest métropole océane, entre 2010 et 2011, sur le site du village de PorT du Tinduff et de son environnement proche (les hameaux Kermutil, Tinduff, Croix Tinduff, Lestraouen et la grève de Penn al Lann). Le site du Tinduff est situé au sud du bourg de Plougastel-Daoulas : il abrite un ancien port de pêche dont l'activité principale est devenue la plaisance. La commune souhaite faire du Tinduff un pôle secondaire littoral et animé, autour d'une vocation portuaire, touristique et résidentielle. Le Tinduff est classé en tant que village dans le SCoT du Pays de Brest, ce qui autorise un certain développement, susceptible de répondre à cet objectif. De plus, le PLU de Bmo a intégré ce site dans sa logique de renforcement des activités nautiques et de plaisance en indiquant que ce développement doit être compris dans l'ensemble englobant le bassin de navigation de la rade de Brest. Le souhait de la commune de faire du Tinduff un lieu portuaire majeur du littoral de Plougastel devait donc être évalué à l'échelle du bassin de navigation et de sa vocation touristique, ainsi que sous celui de l'aptitude du site à se développer.

Le site avait déjà fait l'objet d'une étude de l'ADEUPa (ex AUCUBE) en 1994 mais n'avait pas abouti. D'où l'importance de mettre en place un processus d'analyse prenant en compte la globalité des éléments constitutifs du site et les problématiques liées à son développement. La démarche adoptée en 2010, qui intègre à la réflexion une analyse des comportements des acteurs du site, a permis d'aboutir à un schéma d'orientation, c'est-à-dire à un **document prospectif dégageant des lignes directrices d'aménagement et de développement.**

Le document se présente en cinq parties. La première situe le port du Tinduff dans son contexte qui comprend différentes échelles enjeux. La deuxième explicite la démarche de l'étude et la mise en forme d'une méthode adaptée au site. La troisième fournit les principaux éléments du diagnostic suivant différentes thématiques ayant trait au site et ses enjeux, d'un point de vue morphologique, fonctionnel et sensible. La quatrième partie décrit le schéma d'orientation dans son expression spatiale et programmatique. La cinquième met en relation la proposition d'extension de l'habitat avec les précautions à prendre quant à son implantation dans le paysage.



1980, le polder est en place , quelques habitations s'insèrent dans le paysage

LA QUESTION PATRIMONIALE SE POSE AU MOMENT D'UN CHANGEMENT D'USAGE, D'OU L'IMPORTANCE D'UNE REFLEXION SUR L'INTEGRATION DU PATRIMOINE BATI DANS UN CONTEXTE ACTUEL ET FONCTIONNELLEMENT DIFFERENT.



PHOTOGRAPHIES ANCIENNES DU PORT DU TINDUFF



1. A la recherche d'un positionnement



1.1. UN RICHE PASSÉ DE PORT DE PÊCHE

1.1.1. Les activités dominantes du XVIII^e siècle aux années 1950

Construit à l'origine pour les besoins de la pêche côtière en complément de l'activité agricole, le port du Tinduff appartient à la catégorie des petits sites portuaires. Plus explicitement, il s'agit d'un lieu de contact entre terre et mer aménagé de façon légère et qui n'a pas généré par son activité économique l'installation d'un ensemble de plus d'une dizaine d'habitations en proximité immédiate, des maisons de pêcheurs du 19^e ou du 20^e siècle souvent greffées sur des abris de pêcheurs du 18^e siècle. Dans cette définition il n'est pas tenu compte de l'installation depuis 1960 de populations résidentielles.

A la fin des années 1960 la flottille de pêche comptait environ 55 unités. Aujourd'hui, seulement 7 bateaux pratiquent encore cette activité. L'ostréculture florissante jusqu'au début des années 1970, a fortement décliné par la suite sous l'effet d'une épizootie. Dans les années 70, l'anse du Tinduff est aménagée en polder, les espaces libérés donnent place à des équipements portuaires accompagnant l'installation progressive de la plaisance.

1.1.2. Valorisation du patrimoine

Le point de départ consiste à faire naître une conviction collective quant à la nécessité de préserver, de valoriser et de transmettre les éléments de l'histoire liés au site.

Différentes actions de valorisation du patrimoine maritime culturel concourant à l'animation du site du Tinduff peuvent être proposées.

- Concilier le développement tout en préservant les éléments de patrimoine et la mémoire maritime.
- Ne pas céder à la muséification (Cf. précédente expérience de mise en scène d'anciens coquillers).
- Valoriser l'héritage issu de l'exploitation des ressources marines et côtières : viviers à crustacés en maçonnerie.
- Adopter les trois maîtres mots d'une mise en valeur patrimoniale réussie : recyclage, innovation, qualité.
- Travailler au maximum sur les possibilités de reconversion des usages d'un bâtiment, terrain infrastructure, tout en encourageant l'innovation, notamment architecturale avec une exigence de qualité.
- S'appuyer sur un tissu associatif local pour : le collectage, la restauration, la navigation et promotion des bateaux du passé maritime.

1.2. LES PORTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL, UNE VISION ENCADRANTE SUR LE PROCESSUS DE RÉNOVATION

Depuis 2005, l'Observatoire du patrimoine maritime culturel travaille sur un outil d'aide à la décision pour les communes littorales finistériennes dans le cadre de projets

d'aménagement. Ce travail offre la possibilité d'ouvrir un débat sur le patrimoine bâti en amont des projets dans les communes ayant des héritages maritimes culturels et permet de les intégrer dans une vision globale et contextuelle. L'Atlas du patrimoine maritime et culturel du finistère (Françoise PERON et Guillaume MARIE) constitue à l'heure actuelle un outil de sensibilisation aux questions patrimoniales dans les communes littorales. Dans la continuité de ce travail, une association de Maires régie par l'équipe de l'observatoire et soutenue par le Conseil Général propose d'instaurer un label Port d'Intérêt Patrimonial.

Ce label s'inscrit dans un projet de territoire qui comprend quatre objectifs majeurs pour 2011-2014 :

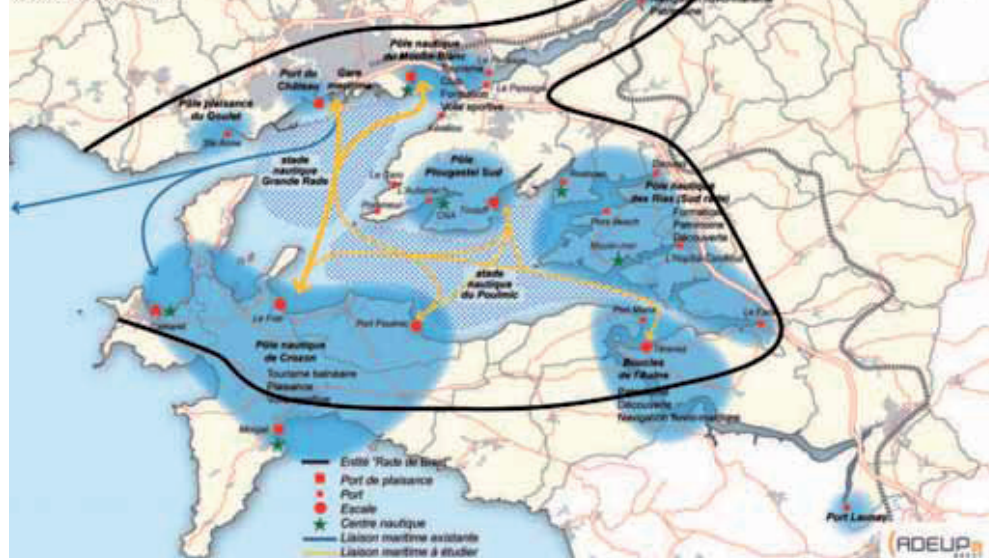
- Un réseau d'échange d'expérience
- Coproduction d'une charte de mise en valeur
- Lancement des premières actions territoriales
- Poursuite de l'enrichissement mutuel dans un esprit de prospective

Le port du Tinduff qui s'est développé au travers d'une activité maritime s'intègre dans la démarche des Ports d'Intérêt Patrimonial et peut donc participer à une mise en valeur des héritages maritimes et portuaires du littoral. Le Tinduff est un lieu à fort potentiel dans le paysage littoral du Finistère et peut jouer un rôle essentiel dans le développement de la rade de Brest.

DEFINIR LES AXES D'UNE POLITIQUE TOURISTIQUE DURABLE



RADE DE BREST ORGANISATION DU BASSIN DE NAVIGATION VISION PROSPECTIVE



1.3. UNE LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE AVANTAGEUSE

La diversité et le nombre d'équipements maritimes et terrestres qui ceignent la rade sont déjà une force pour attirer des usagers et des visiteurs. Exploiter et valoriser ce potentiel au profit des habitants permettrait d'améliorer l'attractivité générale du plan d'eau et des communes limitrophes. Les réflexions menées sur le thème du nautisme convergent pour proposer un réseau d'équipements littoraux (sentiers, centres nautiques, ports, mouillages, hébergements) autour de la rade en vue d'appuyer les activités nautiques, en complément des activités de loisirs terrestres, tant en services aux habitants que pour développer une offre touristique. L'itinérance ressort comme un des facteurs déterminants dans le développement du nautisme et de la plaisance.

Les liaisons trans-rade se font actuellement entre Brest et la presqu'île de Crozon, mais de nombreux autres sites mériteraient d'être mieux desservis pour ainsi valoriser l'entité « rade de Brest ». Le Tinduff est le troisième port de pêche de la rade et le premier en excluant Brest. Les activités économiques liées

au port (conchyliculture, chantier naval), l'association des vieux gréements et le club d'aviron de mer sont autant d'atouts qui lui confèrent une réelle attractivité. Le village s'inscrit dans un réseau de randonnée côtière et territoriale qui offre un lien permanent avec les terres rurales à forte empreinte agricole et des paysages naturels de qualité. Idéalement situé le port Tinduff est un lieu approprié pour le développement d'une escale à l'échelle de la rade de Brest.

Le développement du nautisme et de la plaisance nécessite de porter une attention particulière à la mise aux normes environnementales de l'ensemble des équipements portuaires existants, y compris les sites de mouillages autorisés.

Entre terre et mer, le port pourrait évoluer et de ce fait devenir un pôle portuaire d'appui pour la commune de Plouguzel-Daoulas. Un atout pour la commune, pour le Pays de Brest mais aussi pour le port qui se verrait offrir la possibilité de préserver, mais aussi d'adapter son patrimoine maritime culturel.



1.3. ACCESSIBILITE ROUTIERE

Le port du Tinduff est situé à une distance par voie routière d'environ 5 km du centre-ville de Plougastel. Cet axe de circulation au gabarit communal traverse le coeur des villages de Keralvez et de Lanrivoas ce qui constitue une situation préjudiciable pour la sécurité des riverains. La collectivité a entrepris des travaux d'aménagements visant à réduire la vitesse des véhicules et améliorer l'ergonomie de l'espace piétons. L'option consistant à réaliser des vies de contournement n'a pas été retenue car elle présentait plus d'inconvénients que d'avantages. La capacité de réserve de la voie actuelle peut accepter une augmentation de trafic modérée. Afin de limiter l'impact d'une intensification de la circulation pendant la saison estivale, il convient de créer les conditions d'une meilleure accessibilité par voie maritime (escales et transport de passager).

1.4. ÉVOLUTION DES FILIÈRES PLAISANCE ET TOURISME

Evolutions tendanciennes de la filière de la plaisance

La situation actuelle des ports de plaisance se caractérise par leur haut niveau de saturation : manque de places disponibles, et peu de sorties de bateaux en mer. La réponse à la saturation n'est pas dans l'extension indéfinie des ports et marinas mais dans un changement des habitudes de fréquentation et d'utilisation de ces ports.

En limitant la présence à flot des bateaux à leurs périodes d'utilisation, cela doit permettre d'accueillir un plus grand nombre de bateaux pour un nombre identique de places. Autrement dit, il convient de passer d'une gestion de stock à une gestion de flux. Cette évolution implique l'extinction progressive des garanties d'usage privatif de longue durée des anneaux de port qui diminuent la flexibilité du système.

Il s'agit d'une démarche incluant port à flot et port à sec. Elle concerne toutes catégories, et a pour objectif de stocker à terre les bateaux lors des périodes d'inutilisation. Elle incite également par une politique tarifaire différenciée la recherche de sites appropriés, facilement accessibles.

Cette gestion dynamique est vécue aujourd'hui comme une petite révolution culturelle qui n'est pas facile à accepter par tous les plaisanciers. Mais la clientèle évolue. Actuellement, 29 % des plaisanciers ont plus de 70 ans et 46 % plus de 60 ans en France. Comme la plaisance telle que pratiquée aujourd'hui n'a qu'une trentaine d'années, les choses devraient donc évoluer progressivement.

En termes de marché et de clientèles, la fin du «papy boom» signifierait le début du déclin des «pêches promenades» de moins de sept mètres. Les caractéristiques de ces unités ne correspondent plus tout à fait aux attentes de la jeune génération. Ce segment de marché devrait connaître un retournement à prendre en considération et qui explique en partie le succès des coques semi-rigides rapides et facilement transportables.

Les listes d'attente

Dans les faits, le nombre de places manquantes doit être inférieur de trois à quatre fois à celui des nombres publiés. En effet, le plaisancier qui cherche une place dépose des demandes dans plusieurs ports, ce qui fait déjà quatre demandes pour un bateau. La plupart du temps, selon les capitaineries, l'heureux propriétaire qui se voit attribuer une place dans un port omet de prévenir les autres que son besoin est satisfait, d'où un gonflement artificiel des statistiques.

Créer un concept portuaire

Cette réflexion consiste à rechercher les axes innovants permettant au site portuaire d'améliorer l'attractivité et l'image du site vis-à-vis de ses fonctions essentielles c'est-à-dire :

- Un port est un lieu de communication avec la mer
- Un port est un vecteur d'image, un outil d'animation et de développement local
- Un port est un enjeu architectural et paysager
- Un port est un acteur et un agent touristique (porte d'entrée maritime, il est aussi la traduction d'une politique touristique).
- Le port est un acteur économique (retombées directes et indirectes de son activité et de ses usagers)
- Un port est un élément structurant de l'urbanisme local (voirie, accès, stationnement)



En résumé c'est un lieu d'animation de la vie sociale, touristique et économique.

Le but est de formaliser un concept par la recherche d'un positionnement identitaire touristique et commercial différencié en relation avec l'histoire du port. Pour cela, il s'agit de retrouver le lien originel de l'existence et du rôle qu'a pu jouer le port pour les activités de pêche professionnelle dans la rade, permettant ainsi d'accentuer l'authenticité du lieu et donner du sens à ses aménagements : l'ancrage «voile traditionnelle» en lien avec l'histoire du port, de la commune et de la rade.

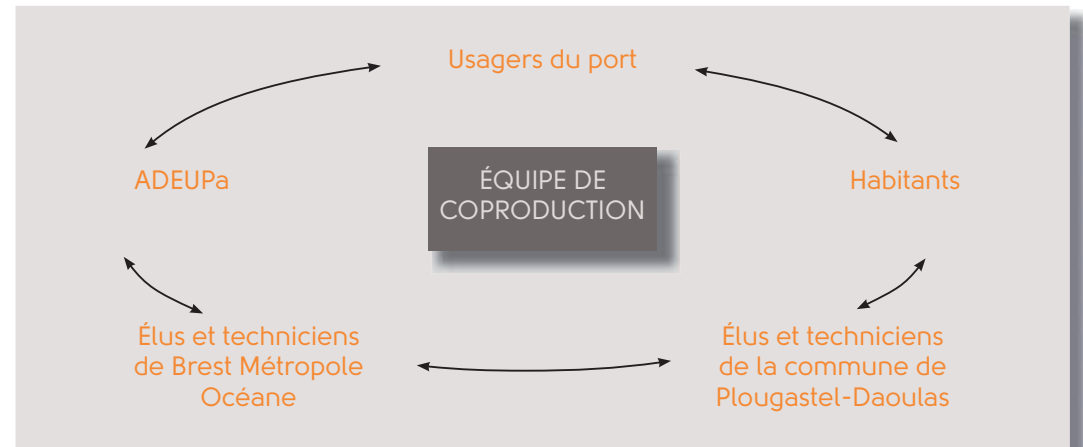
Les éléments de composition et de concrétisation restent à définir : les points d'appui, les acteurs, le parti d'aménagement, le programme ?

Le charme, facteur d'attractivité

L'intimité, la simplicité, la nostalgie, la proximité sont autant de valeurs qui se cachent derrière la notion de charme. Il n'est pas étonnant que cette notion soit reprise comme argument de qualification d'un site et de promotion touristique. La notion de charme répond aux besoins d'un visiteur de ressourcement dans une « coquille protectrice ». Avec deux risques : s'enfermer dans un passé reconstitué et galvauder la notion même de charme. Le charme c'est aussi et surtout l'identité. Le charme du patrimoine renvoie à des valeurs subjectives liées aux références culturelles, à la part d'enfance conservée par chacun à l'imaginaire aussi. La description analytique ne suffit pas. Le ressenti, l'humeur du moment, l'état d'esprit entrent également en jeu. En termes d'aménagement la mise en scène est réussie lorsque s'en dégage une multiplicité de facettes et qu'apparaît, alors, ce «quelque chose en plus», à la fois indéfinissable, fugace et singulier qui provoque l'émotion.



Présentation publique du 27 juin 2011 à Plougastel-Daoulas (Espace Avel Vor) en présence du Maire de Plougastel, de l'Adjoint au Maire chargé de l'urbanisme, de Brest métropole océane et de l'ADEUPa.



Ensemble des intervenant dans le projet d'aménagement

2. Une démarche participative

2.1. PROBLEMATIQUE

L'étude préalable procède à un diagnostic élargi, intègre une analyse des comportements des acteurs du site et dégage un schéma d'orientation, c'est-à-dire une programmation urbaine et portuaire du site, pouvant avoir par la suite des conséquences opérationnelles.

2.2. METHODE DE MISE EN OEUVRE

L'étude comporte trois phases :

Phase 1 - DIAGNOSTIC

A – Positionnement du projet à l'échelle du bassin de navigation de la rade de Brest et de l'enjeu touristique à l'échelle de la rade (compilation des études et réflexions existantes, entretiens auprès des acteurs de la filière).

B – Diagnostic du site (PLU, analyse morphologique du parcellaire, de la desserte et du bâti, du foncier, assainissement, contraintes techniques et contraintes liées à la protection du littoral, entretiens auprès des acteurs du site ...).

C – Analyse des comportements des acteurs du site (à partir d'entretiens auprès des personnes représentant les différentes composantes de la population du site, visant à recueillir les attentes, souhaits, idées relatifs à la situation actuelle et à venir).

NB : la commune fournit la liste des personnes à rencontrer.

Phase 2 - ELABORATION D'UN SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT

A partir du choix d'un scénario, définition d'une programmation «urbaine et portuaire» sous forme d'un schéma d'orientation.

Le schéma comprend :

1. Un schéma-concept, c'est-à-dire une représentation figurée facilement compréhensible du projet.
2. Des éléments de programme localisés (habitat, commerces, services, activités, génie maritime, espaces publics ...).
3. Des principes d'organisation facilitant le passage à une éventuelle phase opérationnelle.

NB : le schéma n'est pas un document opérationnel, mais il prépare les éventuelles phases de programmation architecturale, consultations, études techniques complémentaires ...

Phase 3 - SCENARISATION

Elaboration de scénarios mettant en exergue les différentes composantes du site et les éléments de programme de façon à révéler les conséquences probables de tel ou tel choix, et de mesurer ainsi les réactions des acteurs du site.

2.3. ASSOCIATION DES HABITANTS À LA RÉFLEXION

Instaurer le dialogue

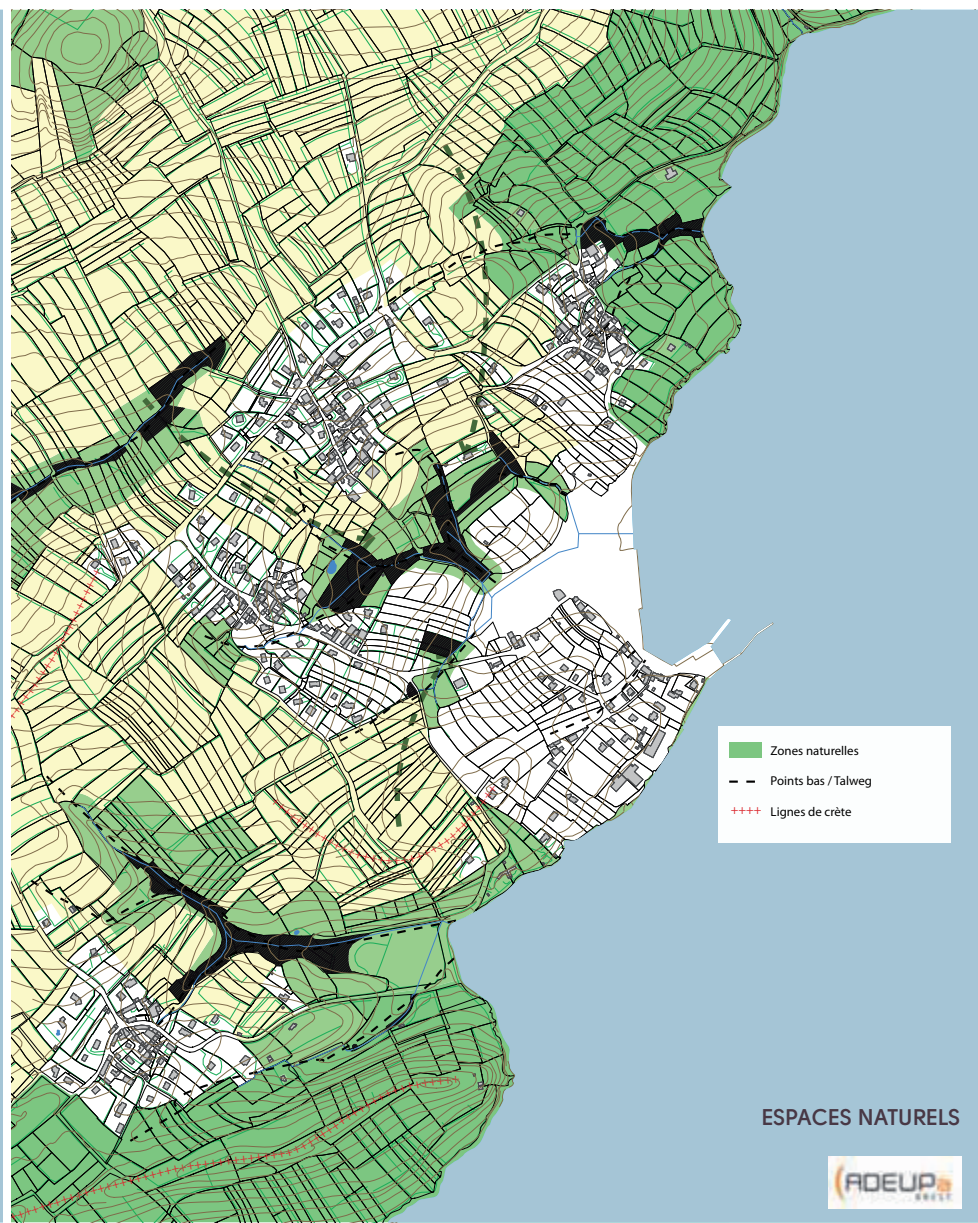
Actuellement, la population résidente est estimée à 450 habitants sur l'ensemble du périmètre d'étude. Le souhait du maître d'ouvrage était d'associer sous une forme participative la population locale. Le processus de concertation a commencé par une série d'entretiens qualitatifs auprès d'une vingtaine de résidents et de professionnels locaux désignés par la municipalité. Dans un second temps, des réunions ont été organisées entre les habitants, les plaisanciers, les pêcheurs et les élus. L'animation du travail collectif a été facilitée par l'utilisation d'un support numérique interactif particulièrement approprié (le SDIC : Système documentaire d'Information Communale).

Au cours de ces séquences de travail, nous avons entendu les participants sur la place et le rôle du port, le niveau d'ambition souhaitable, les facteurs d'amélioration et les conditions d'acceptabilité à toutes formes d'évolution. L'objectif étant de définir les éléments de programme et les aménagements permettant l'adhésion partagée.

Description de l'outil SDIC

Cet outil permet de rassembler dans un même espace les documents liés à une étude ou à un dossier et de disposer ainsi d'une information centralisée. Il s'agit d'une plateforme numérique conçue comme une bibliothèque permettant de stocker et de gérer des dossiers, des cartes, des photographies, des vidéos et des vues panoramiques du patrimoine communal. La fonctionnalité collaborative permet la collecte de données et ce, quelque soit le logiciel de conception. Le principe est de rendre, dans un premier temps, les documents accessibles par simple lecture et de les ranger dans l'arborescence de la bibliothèque. La fonctionnalité interactive permet, à partir de liens créés, d'appeler les documents en fonction des besoins d'illustration.

Le SDIC a pu être testé afin d'étudier le projet avec les habitants, de manière ludique. Son utilisation contribue à rendre plus vivantes les réunions publiques, les participants sont plus réactifs que devant un diaporama en présentation linéaire. L'utilisation d'un écran interactif de grande dimension est un outil complémentaire appréciable.



3. Diagnostic

3.1. ANALYSE GÉOMORPHOLOGIQUE

Le relief marqué du site abrite le port et le protège des vents sud-ouest. Il permet également d'offrir des vues sur mer et des orientations sud/sud-est avantageuses.

L'anse du Tinduff (poldérisée dans les années 70) accueille la majorité des équipements portuaires ainsi situés à la jonction entre le cœur du village, le front portuaire, le plan de mouillage et un espace naturel végétal dans lequel ruissellent différents cours d'eau.

Plus au sud, la grève de Penn Al Lann, également abritée des vents, présente des qualités environnementales propices au développement d'une activité de plein air.

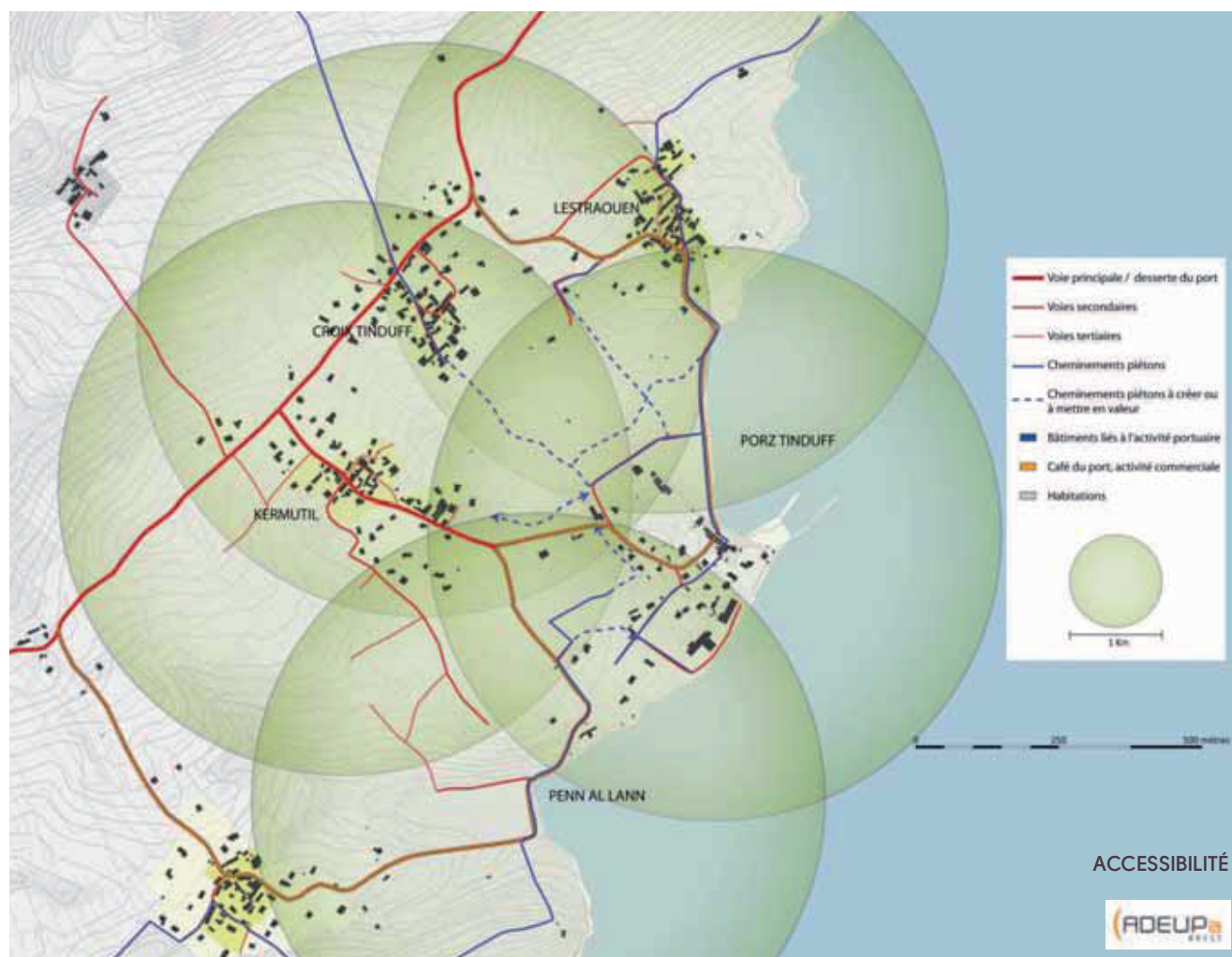
La morphologie parcellaire en bande est marquée par un bocage très présent constitutif de la trame paysagère. Les différents hameaux sont relativement accessibles mais restent différenciés par des continuités végétales également composantes de la trame paysagère.

Les chemins piétons desservent les cœurs de hameaux et constituent un réseau interne directement relié aux circuits de randonnée. Il reste cependant certains liens à conforter pour optimiser ce réseau.

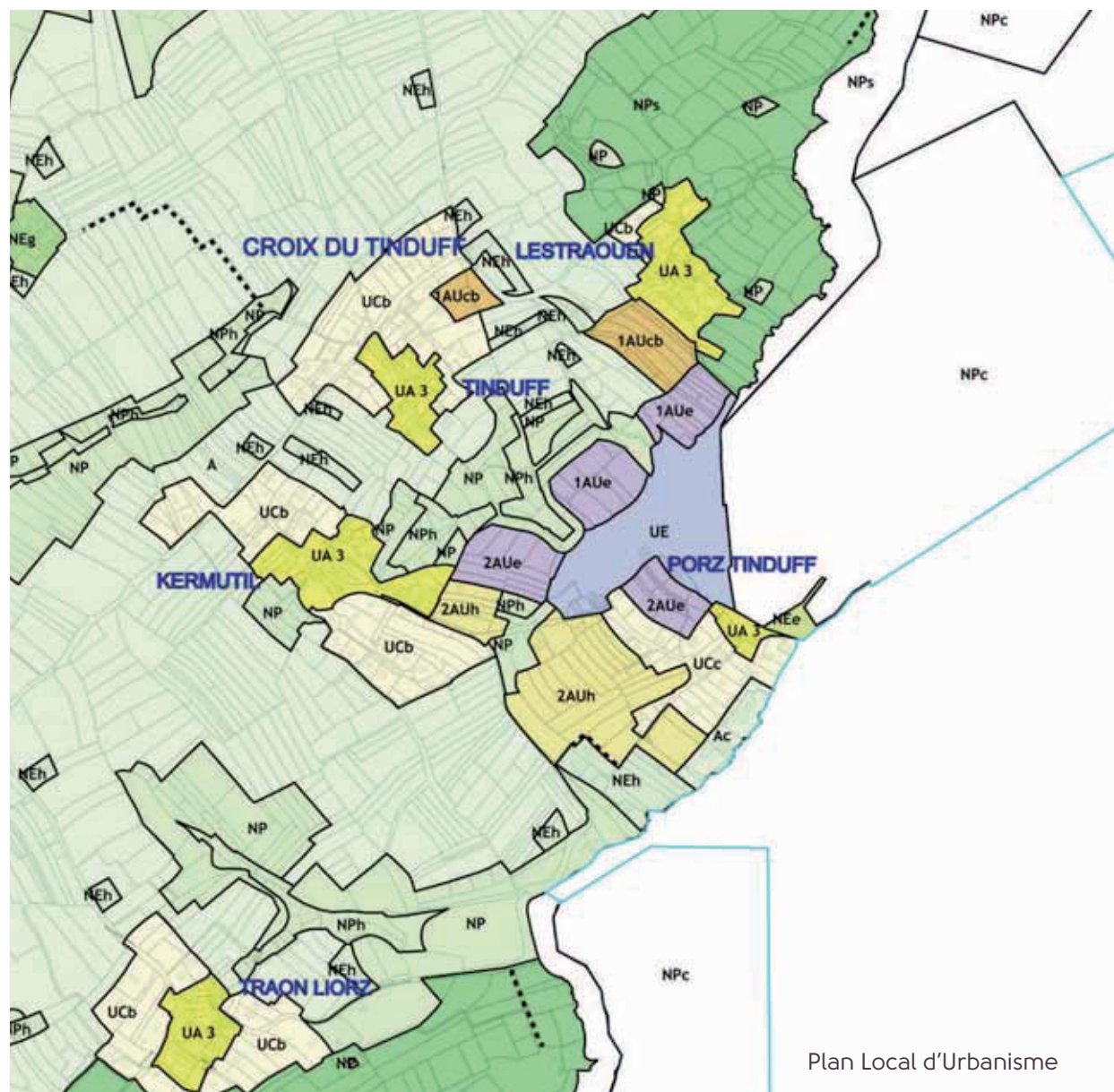
Le village est assez éloigné du centre-ville (environ 5 km), éloignement accentué par l'aspect sinueux de la voie d'accès. La desserte viaire du village passe par les différents hameaux et le front de mer parasité par les véhicules.

Les commerces et services sont peu présents sur le site, mais le Café du Port, récemment repris par un ancien habitant du Tinduff, est un commerce dynamisant qui propose de développer son activité par la commercialisation de produits locaux (produits de la mer et produits de la terre). D'autres activités sont présentes sur le site : écologie, chantier naval... avec les associations (amicale du Tinduff, association des vieux gréements, les plaisanciers...) elles participent également au dynamisme du Tinduff. développement.

Ces différents éléments composant le site alimentent la réflexion quant au développement du village et sont à prendre en compte dans la détermination des potentialités d'aménagement.



EXTRAIT P.L.U. B.M.O.



3.2. LES LIMITES RÉGLEMENTAIRES ET TECHNIQUES

Globalement et de manière générique les éléments qu'il conviendra de prendre en compte dans tous les scénarios d'aménagement sont les suivants :

L'application de la loi Littoral

Article 146-2 – [...] Les schémas directeurs et les plans locaux d'urbanisme doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation.

Article 146-4-I – L'extension de l'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement.

Article 146-4-II – L'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage [...] doit être justifiée et motivée [...], selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

Article 146-III – En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage[...].

Extrait du Code de l'urbanisme

Les espaces naturels sont identifiés dans le PLU. Les zones naturelles forment une armature verte entre les différents hameaux. Le port du Tinduff (comprenant les hameaux du port du Tinduff, Kerutil, Croix Tinduff, Tinduff et Lestraouen) est considéré par le SCoT comme un village, il est donc possible de l'étendre, mais exclusivement en continuité des zones

bâties.

La fonction portuaire du site et sa vocation à l'échelle de la rade permettent de justifier la construction de certains équipements en bord de rivage et le développement touristique raisonné du site.

Le classement en ZNIEFF et Natura 2000





Système d'assainissement collectif
(récupération des eaux et filtrage naturel)



- Zone d'aléa "futur" (de 4,7 à 5,7 m)
- Zone d'aléa "moyen" (de 3,7 à 4,7 m)
- Zone d'aléa "fort" (de 0 à 3,7 m)

Zones submersibles

2. Le classement en ZNIEFF et Natura 2000

Sur le plan environnemental précisons que d'une part la rade de Brest a été inventoriée en zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et d'autre part, le Tinduff est inscrit dans un site Natura 2000. Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels, répartis à travers l'Europe et identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales et de leurs habitats. La démarche Natura 2000 n'exclut pas la mise en œuvre de projets d'aménagements ou la réalisation d'activités humaines dans les sites Natura 2000 sous réserve qu'ils soient compatibles avec les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites.

L'outil de prévention qu'est l'évaluation des incidences permet d'assurer l'équilibre entre préservation de la biodiversité et activités humaines.

Pour tout aménagement susceptible d'affecter de façon notable le site nécessite une étude d'impact (Code de l'Environnement – article L 414-4-1).

Risque de submersion marine

3. Zones de submersion marine

Le littoral breton présente un linéaire important de côtes basses dont le niveau topographique se situe sous celui des niveaux marins exceptionnels. Cette situation les rend particulièrement vulnérables aux phénomènes de submersion marine. Ces zones basses sont pour la plupart protégées de l'intrusion de l'eau de mer par des cordons dunaires naturels ou des ouvrages de défense contre la mer. Toutefois, ces systèmes de protection ne sont pas infaillibles comme l'a rappelé l'épisode de submersion provoqué par le passage de la tempête Xynthia en Vendée et Charente maritime les 27 et 28 février 2010. Ces zones basses sont donc à considérer comme des territoires

exposés au risque de submersion marine.

L'occupation humaine de ces zones, existante ou en projet, soulève donc une question de sécurité publique et doit être prise en compte au plan de l'urbanisme, que ce soit au titre de la planification (application du L 121-2 du Code de l'Urbanisme) ou de l'occupation des sols (application du R 111-2 du Code de l'Urbanisme).

Cette prise en compte repose sur une cartographie synthétisant la connaissance des aléas, c'est-à-dire des phénomènes susceptibles de se produire. Pour le risque de submersion marine, il s'agit donc d'identifier :

- l'extension spatiale de la zone submergée,
- les hauteurs d'eau en tout point de la zone submergée.

L'évènement exceptionnel de référence défini au niveau national pour les submersions marines correspond à un évènement de période de retour au moins cent ans appelé évènement centennal, c'est-à-dire qui a une chance sur cent de se produire chaque année (aléa de référence).

Les directives nationales, intégrant les conséquences du changement climatique, exigent également désormais de prendre en compte le risque d'élévation du niveau moyen de la mer à l'horizon 2100 sous la forme d'une hypothèse d'élévation de un mètre.

Les cartographies réalisées représentent donc les zones situées :

- sous le niveau marin centennal en distinguant les hauteurs de submersion pour cet évènement (inférieur ou supérieur à un mètre de submersion),
- entre le niveau marin centennal et le niveau marin centennal + 1 mètre (hypothèse d'élévation du niveau de la mer).

Dans le cadre de la réalisation du projet, il conviendra de venir préciser les limites de ces zones et leurs conséquences restrictives.

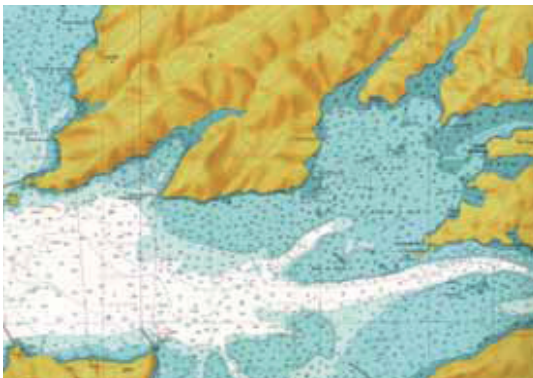
4. L'adaptation du système d'assainissement

La future unité de traitement concernera l'ensemble du site, c'est-à-dire les concentrations d'habitat de Lestraouen, Croix Tinduff, Kermutil et Port Tinduff.

Les besoins estimés à terme sont de 1 000 équivalents/habitants correspondants à 400 branchements y compris les 175 existant actuellement.

Au vu des éléments du contexte, la filière préconisée est celle du type : filtres plantés de roseaux avec infiltration. La superficie nécessaire à son implantation serait comprise en 4 000 et 8 000 m², sur la base de 4 à 8 m² par EH.

3.3. FACTEURS APPLICABLES AU SITE



La Fonction Portuaire

FACTEURS FAVORABLES

La capacité théorique exploitable des **espaces à terre**

L'**organisation et la gestion** de l'équipement portuaire

Présence d'un **chantier naval**

Un **abri naturel protégé** des vents dominants de Sud-ouest

FACTEURS LIMITANTS

Les conditions bathymétriques / faible profondeur d'eau

Manque de protection des vents de Nord-est

La petite dimension de l'infrastructure, cales et linéaire de quais

L'éloignement du centre-ville (10 km AR, vélo, marche)

L'isolement urbain



La Fonction Loisirs-Tourisme

FACTEURS FAVORABLES

Une grande **qualité paysagère**

Un **accès à la mer**

Un petit port côtier typique du **patrimoine maritime**

La présence de **bateaux traditionnels** « actifs »

Point d'accès à la **randonnée littorale**

Potentialité à s'inscrire dans les **circuits Rade** (terre et mer)

FACTEURS LIMITANTS

Un **manque de notoriété** (par comparaison avec Camaret, Morgat, Le Trez hir)

La capacité à susciter l'**intérêt des investisseurs privés**

Disponibilité et **maîtrise foncière** de court et moyen termes

Un **site naturel sensible**

Les **restrictions réglementaires** de nouvelles constructions (Application loi Littoral PLU/SCoT)



La Fonction de Village

FACTEURS FAVORABLES

Localisation attractive en **bord de mer**

Qualité du **cadre de vie**

Bonne intégration du **bâti ancien** dans le paysage

Morphologie rurale en hameaux et habitat traditionnel

FACTEURS LIMITANTS

Les **restrictions réglementaires** de nouvelles constructions (Application loi Littoral PLU/SCoT)

Manque de **services et de commerces**

Difficulté d'acceptation d'un nouveau projet d'aménagement par les habitants

Relatif **éloignement du centre-ville** accentué par une voirie étroite et sinueuse



Le vaste «terre-plein»



De grands espaces publics face à la mer

3.5. SYNTHÈSE DES ENTRETIENS

Entretiens avec les acteurs portuaires

«Un port accessible pour tous»

Ce slogan synthétise bien un souhait partagé par le plus grand nombre de voir se côtoyer de multiples usages sur le site en bonne intelligence, tout en sachant que la fonction portuaire est et restera majeure car c'est la raison d'être du lieu. Les limites à cette cohabitation sont fixées par le degré de compatibilité des activités et la capacité des espaces physiques disponibles.

La gestion future du port doit permettre aux professionnels de la pêche un libre accès à la cale et aux quais pour les opérations de stockage et de manutention du matériel et des produits

La création d'une desserte par voie maritime est tout à fait envisageable dans le cadre d'un circuit de navigation dans la rade. Cependant, compte-tenu de la hauteur des fonds, il conviendra de composer avec les horaires de marées. Mais tout nouveau point d'escale se doit de proposer aux touristes un centre d'intérêt. Le programme d'aménagement se devra d'y apporter une réponse.

Les plaisanciers apprécient l'organisation rationnelle des activités sur l'ensemble du site et la présence d'un chantier de maintenance navale. Dans une perspective de développement, il est important de souligner le caractère spécifique de «petite plaisance» qui est pratiquée au Tinduff. Il s'agit en fait plus explicitement d'une catégorie sociale moyenne de proximité, semblable à celle du caravanage. Environ 52 % des propriétaires de bateaux résident sur la commune et les autres dans un rayon maximum de trente kilomètres.

Dans la perspective d'un développement et de l'aménagement du site les différentes personnes rencontrées formulent

les suggestions suivantes :

- L'avenir portuaire du Tinduff doit être envisagé à l'échelle de la rade. Quelle place peut-il et doit-il occuper et quelle(s) fonction(s) majeure(s) lui attribuer ?
- Création d'un nouvel équipement de carénage qui reste à préciser. La construction d'un équipement technique de carénage aux normes réglementaires actuelles est indispensable pour compléter l'offre de services et fidéliser la clientèle ;
- La construction d'une estacade en bois au-dessus de l'enrochement bordant la route et le polder, avec une double fonction, favoriser la promenade et permettre à marée haute l'accostage des bateaux ;
- Etudier les conditions de faisabilité d'un bassin à l'intérieur du polder en contact avec la mer. Cela permettrait de retrouver pour partie les traces historiques du site, comme l'existence de l'étang et du pont. L'exemple du port d'Audierne paraît intéressant, autant par sa simplicité que par la taille et le nombre d'embarcations qu'il peut contenir ;
- Aménager une aire de camping cars, couplée à un hébergement de loisirs (camping, HLL), et un restaurant de produits locaux (fraise, tomate, coquillage, poisson);
- Des aménagements de l'espace public sont à prévoir pour les visiteurs, favorisant la promenade, les jeux pour enfants, les espaces de repos et de détente, agrémentés par des plantations ;
- La carte du patrimoine maritime culturel comme assise du projet en jouant sur les liens concernant l'origine et l'histoire du site semble la plus intéressante, surtout si elle est combinée avec une orientation «écrin naturel» et «infrastructure légère». Dans cette perspective la présence de «l'association des vieux gréements du Tinduff» avec une flotte constituée de quinze navires de travail et de voiliers traditionnels pour des longueurs allant de quatre à douze mètres est un atout important.

Entretiens avec les habitants

Aujourd'hui la population de l'ensemble du site d'étude est estimée à environ 450 personnes réparties dans 200 logements. Les habitants rencontrés lors des entretiens apprécient beaucoup l'endroit où ils vivent. Celui-ci leur offre le niveau de qualité de vie correspondant à leurs attentes. Ils ont plutôt bien reçu le fait que la municipalité se préoccupe du devenir du site du Tinduff. Un large consensus existe sur la nécessité d'améliorer l'existant et notamment la qualité d'aménagement des espaces publics. Néanmoins, on sent plus de retenue sur l'aspect développement des fonctions du site, voire la création de nouvelles activités, notamment dans le domaine touristique. Globalement, il n'y a pas de franche opposition mais les habitants se montreront vigilants sur la nature des évolutions proposées. Dans cet ordre d'idée, l'intégration des nouvelles habitations au bâti original fait débat et suscite de l'incompréhension et de la réprobation.

L'avis dominant et partagé est que l'avenir du site, sa place et son rôle, c'est-à-dire son positionnement, devra s'envisager dans le respect d'un équilibre avec l'existant. Ce principe est important afin de lui conserver son caractère authentique et son identité.

Il est aussi intéressant de noter que la vie associative est bien présente (Amicale du Tinduff, Plaisanciers, vieux gréements) et que des porteurs de projets individuels (café du port, traiteur bio, brasseur de bière, artiste peintre, chantier naval) sont très actifs. Cet ensemble contribue à l'animation et constitue la base de développement du quartier.

Ces propos recueillis auprès des représentants de la population rejoignent ceux tenus par les professionnels maritimes précédemment rencontrés. A ce titre de nombreux éléments de programme « commun » sont évoqués et suggérés par les deux groupes.



Actuel local de l'Amicale du Tinduff



Des espaces publics qui gagneraient à être réaménagés



Stationnement des véhicules devant l'enrochement

Position, rôle et intérêt des personnes interrogées quant au développement du site portuaire

L'association «Amicale du Tinduff» a été créée en 1985 suite à l'installation progressive de la plaisance dans le port. Elle a pour objectif d'animer les différents hameaux qui entourent le port. Elle assure par ailleurs des actions pour un meilleur environnement en réalisant un nettoyage régulier de la grève de Penn al Lann. Elle se veut aussi le porte parole des habitants auprès des autorités.

L'état actuel du site pose un problème de lisibilité. L'espace portuaire est aménagé de manière minimaliste et peu valorisante. La signalétique est trop confidentielle pour les visiteurs extérieurs et cela concerne les deux accès terre et mer. La publicité et l'accueil nautique devraient être améliorés. Les services portuaires aux plaisanciers locaux et en escale devraient s'étoffer, le bourg est à 5 km. L'utilisation de la voiture est une obligation pour l'ensemble des habitants, mais n'est pas vécue comme une contrainte forte. C'est considéré comme la contre partie d'une qualité de vie en bord de mer et à la campagne.

De nombreux visiteurs affluent les fins de semaine avec un pic saisonnier. L'accueil des visiteurs dans de bonnes conditions nécessiterait la réalisation d'une promenade piétonne agrémentée de mobilier de repos, en bord de mer et complétée par une aire de jeux et un espace paysager.

Regard sur le site portuaire en termes d'espace, d'identité, d'image, d'organisation au présent et au futur.

Conforter l'activité plaisance et développer la vocation touristique sont deux orientations à suivre. D'une manière générale, il s'agirait dans un premier temps d'améliorer l'existant pour rendre le cadre de vie plus agréable.

Selon un principe énoncé, les interventions d'aménagement devront conserver au site son caractère « typique ». Ce qui limite toute velléité d'extension trop marquée. Le projet d'aménagement du site devra être adaptable dans le temps aux besoins de la clientèle.

Il est important de retrouver la dimension écologique, le cheminement naturel de l'eau de la terre vers la mer. La remise en eau d'une partie de l'étang originel pourrait y contribuer. La réalisation d'une aire de camping cars est nécessaire pour centraliser le stationnement des véhicules qui obstruent visuellement le bord de mer.

Position sur les perspectives d'animation, sur le développement du site et ses aménagements

Pour pérenniser l'activité pêche le retour de quelques bateaux et la relance la vente directe des produits bord à quai (la demande existe) sont nécessaires. Un local pour la pesée devra être mis à disposition.

L'activité du café du port pourrait être développée en proposant un «goûter du terroir» (fraises, fromage de chèvre, confiture ...), du ragoût de coquille saint Jacques servi à la part. Un espace « café littéraire » et une boutique de produits artisanaux viendraient compléter l'offre commerciale. L'un des

objectifs du propriétaire est d'obtenir le label «café de Pays». Ces perspectives de développement de l'activité constituent un point d'appui pour amorcer localement une offre commerciale élargie.

La construction d'un équipement communal de type « maison de quartier » permettrait une dynamisation de la vie associative. Le bâtiment pourrait également intégrer des services liés à l'exploitation portuaire, capitainerie, locaux sanitaires, club house

Deux équipements d'accueil touristique dont l'un prendrait la forme d'un camping de 120 à 150 places comprenant des habitations légères de loisirs et des emplacements libres. Il serait complété par une petite unité de village de vacances.

Le site de Penn al lann est intéressant pour aménager temporairement un spectacle de plein air. Il est suggéré l'idée d'un théâtre de verdure saisonnier.

Les sentiers piétonniers communaux en bordure du littoral connaissent une bonne fréquentation. Il faut réfléchir à l'opportunité de créer un gîte d'étape au Tinduff .



La grève de Penn Al Lann



Références de programmes similaires en Finistère



3.5. ÉLÉMENTS DE PROGRAMME

«Figures imposées»

- **Mise aux normes des équipements portuaires**
 - > Plate forme de dépose des déchets,
 - > Équipement de carénage,
 - > Mise aux normes du parc à bateaux.
- **Aménagement de l'espace public**
 - > Éventuelle remise en eaux partielle du polder,
 - > Traitement de la voie de desserte du port du Tinduff,
 - > Réaménagement de la place du village.
- **Stationnement réglementé des camping cars sur aire dédiée**
- **Équipement d'assainissement collectif adapté aux besoins futurs**

Souhaits de la population

- Aire de jeux,
- Zone verte aménagée,
- Promenade de bord de mer,
- Aire de pique nique,
- Espace récréatif de plein air (Penn Al Lann),
- Maison de quartier.

Souhaits des usagers du port

- Maison des équipements portuaires (bureau du port, salle de réunion, sanitaires, laverie ...),
- Pérennisation d'un espace réservé aux professionnels de la pêche,
- Un quai d'amarrage pour les bateaux traditionnels.

Développement et équipement du site

- Embarcadère pour escales passagers,
- Gîte d'étape de randonnée,
- Village vacances,
- Camping,
- Extension de l'habitat sous forme d'un « éco-village »,
- Atelier relais.

CE QU'IL FAUT RETENIR

Une première affirmation unanimement partagée par l'ensemble des personnes rencontrées : « Il fait bon vivre au Tinduff ». Au cours de nos entretiens nous avons ressenti une adhésion et une réelle ouverture à une démarche participative de projet. Aussi, les participants ont attiré notre attention sur le fait que le développement du site devra « préserver un équilibre avec l'existant ». Il s'agit donc de trouver la jauge adéquate et de s'entendre sur la bonne position du curseur pour les diverses fonctions. Il nous est aussi fortement suggéré une plus grande maîtrise de l'implantation des nouvelles constructions (positions, formes et volumes). La réalisation d'un plan de composition sur les espaces futurs à urbaniser constituerait un outil approprié.

D'autre part, il existe un tissu associatif et un noyau de professionnels aptes à générer une dynamique de développement du site.

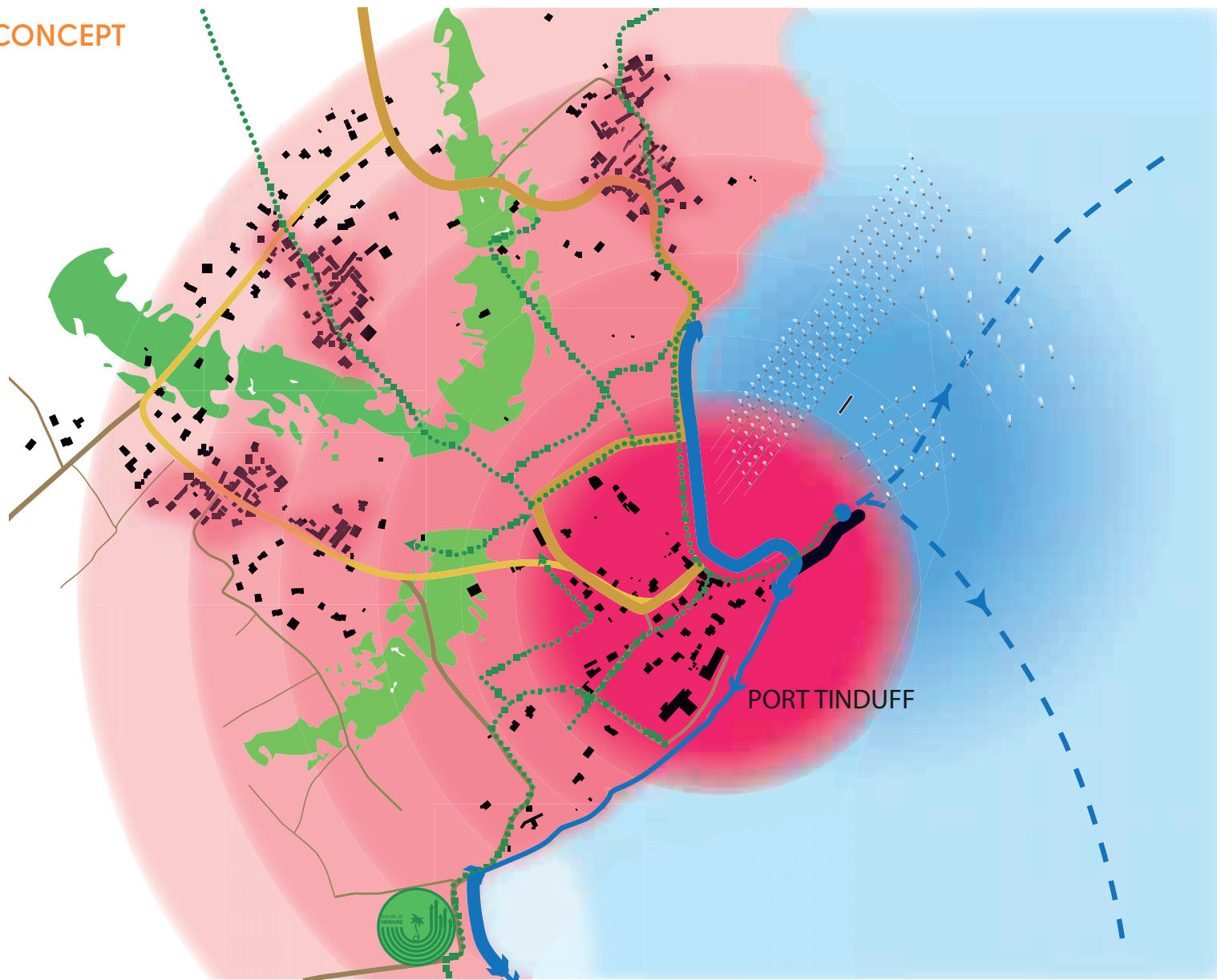
Enfin, le maintien de l'activité pêche professionnelle est un des enjeux futurs. C'est la raison d'être et l'origine du port. Il est donc important de conserver et de pérenniser ce lien à l'histoire, garant d'une certaine authenticité.

Optimisation de l'existant

Il s'agit d'utiliser les qualités intrinsèques du site, celles qui ont vraisemblablement concouru à la création du port. Cela suppose de considérer que la surface du plan de mouillage est à son maximum acceptable avec une capacité de 200 à 230 unités, mais qu'un mode de gestion rationnel (tenant compte des temps réels d'utilisation des bateaux) pourrait accroître sensiblement. Un meilleur parti d'aménagement de l'espace artificialisé par comblement du fond de l'anse dans les années 1970 (communément appelé «le Polder») contribuerait à améliorer la perception visuelle du site et à le rendre plus attractif.



SCHÉMA CONCEPT



4. Le Schéma d'orientation

4.1. LE SCHÉMA CONCEPT

A partir d'un constat préalablement défini le parti pris est d'affirmer le port du Tinduff comme un pôle à l'échelle de la rade. L'articulation entre terre et mer s'effectue par le développement d'une escale tant au niveau du réseau maritime que des parcours de randonnée. Le port est à développer en priorité, il rassemble toutes les fonctions pouvant opérer un rôle transitoire (une activité portuaire fluctuante, un caractère attractif, des espaces publics, de l'habitat). L'aménagement du front de mer, la mise aux normes des équipements portuaires et l'adaptation des services liés aux besoins des résidents permettraient d'enclencher l'évolution du pôle rayonnant sur l'ensemble du site. Lestraouen, Croix Tinduff et Kermutil s'inscriront, avec Port Tinduff, dans le futur village du Tinduff. Le développement des espaces littoraux se poursuivra par la consolidation du pôle portuaire autour duquel s'inscrira l'urbanisation.

La morphologie actuelle du site est intégrée dans les évolutions futures. La continuité par une armature verte entre les différents hameaux a été mise en valeur par le dernier PLU. La volonté des habitants et des élus est de conserver ces coupures vertes et donc d'empêcher la réunification des hameaux en un seul et même pôle. Il importe de ne pas dénaturer le site et donc de préserver son organisation et son(ses) identité(s). Les espaces naturels entre les hameaux constituent un réservoir de biodiversité au coeur du village et s'harmonisent avec les sentiers côtiers et ruraux. Amputée par la poldérisation la coulée verte pourrait retrouver sa route vers la mer par le biais du réaménagement des espaces publics, un retour vers le passé pour un port propre dans un écrin naturel.







Aménagement du bord de mer

4.2. LA VOCATION DES ESPACES

Le schéma présente les différents principes d'aménagement, à savoir :

- Le renforcement portuaire
- L'extension de l'habitat
- Le développement de la fonction loisirs-tourisme
- L'extension de la zone technique de plaisance

Le renforcement portuaire s'effectue par un travail sur les espaces publics du port. L'objectif est de restituer l'Anse du Tinduff suivant sa forme initiale avant la poldérisation. Ces nouveaux espaces publics tournés vers la mer sont associés à différentes fonctions du site.

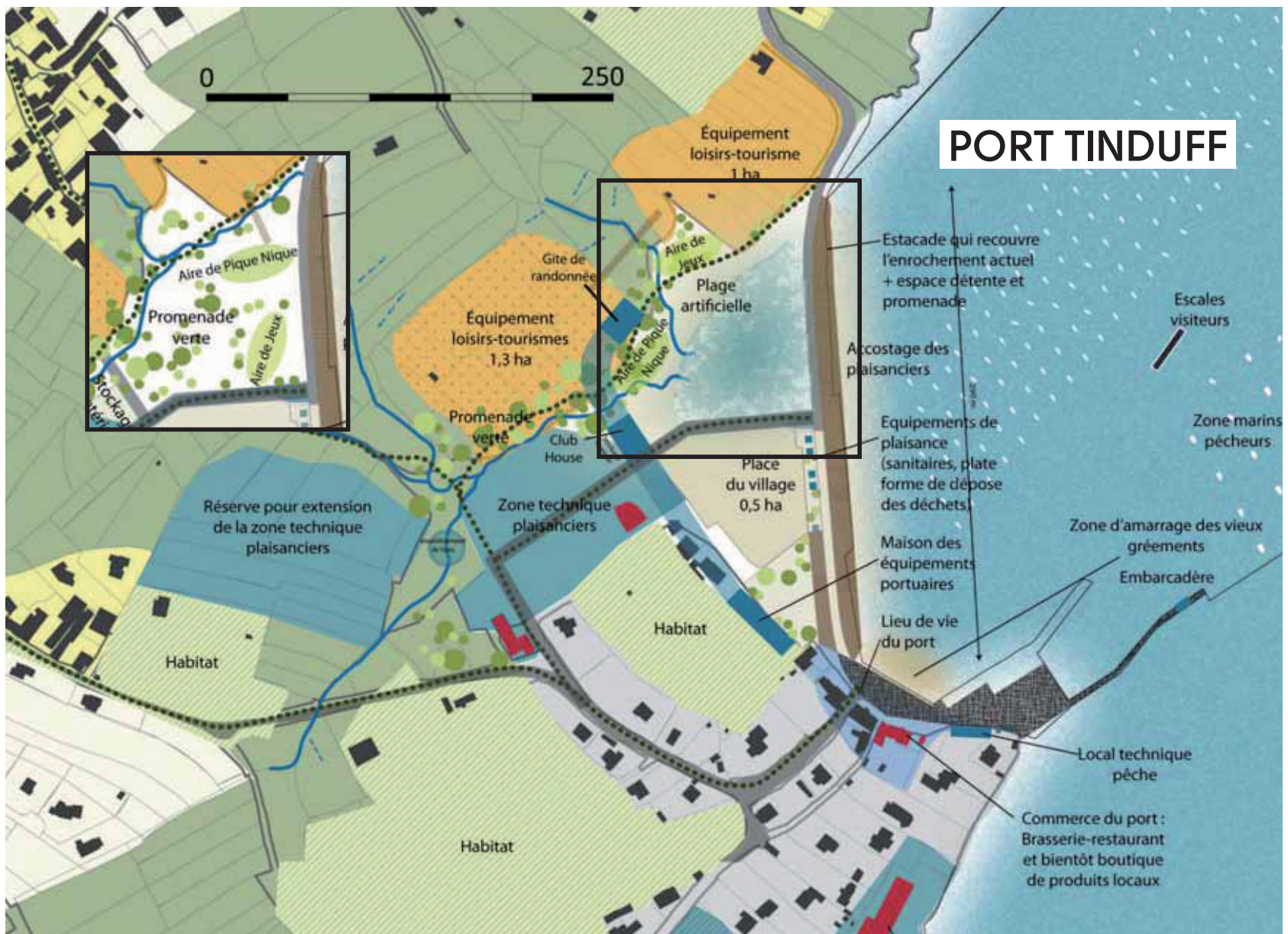
Le lieu de vie, actuellement restreint, s'étend sur le terre-plein et comprend la place du village. Il s'y déroulera les différents événements estivaux, le marché. Pour conforter le lieu de vie, le front portuaire est reconstitué (à l'image de Lauberlac'h) en investissant les dents creuses. Une promenade de bord de mer est aménagée (une estacade au dessus de l'enrochement actuel) et la desserte viaire du port est déviée pour bénéficier d'un espace entièrement piéton.

L'habitat se développe prioritairement à l'arrière du lieu de vie où les densités seront les plus fortes. Ainsi le port est affirmé

comme centralité du village, pôle attractif et façade maritime.

La partie nord du polder est aménagée en lien avec le programme ludico-touristique qui met à profit les orientations et vues qui se dégagent vers la mer. Cette zone touristique rassemble les différents éléments de programme mentionnés dans la synthèse des entretiens en termes d'activités et d'hébergements de loisirs.

Une réserve foncière est proposée en arrière port dans l'idée que les activités de pêche et de plaisance seraient susceptibles d'évoluer. De même, les terrains à l'arrière de l'écloserie sont à préserver dans le cas d'une éventuelle extension de l'activité conchylicole. Il convient ici de préserver à l'avenir toutes possibilités de développement dans ce domaine. Ces activités sont et seront un point d'appui essentiel pour le maintien de l'économie de Port Tinduff.

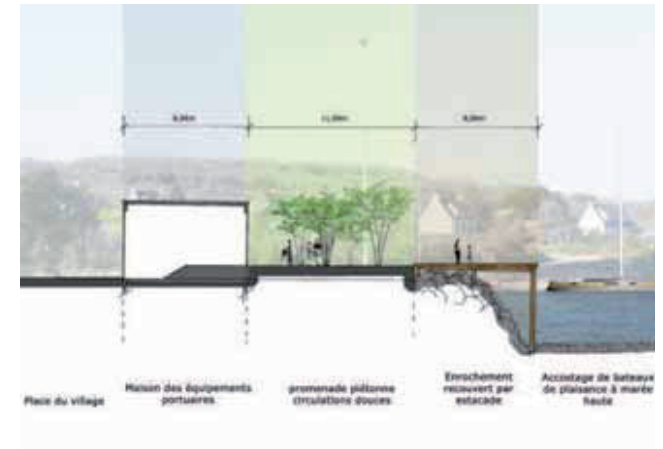
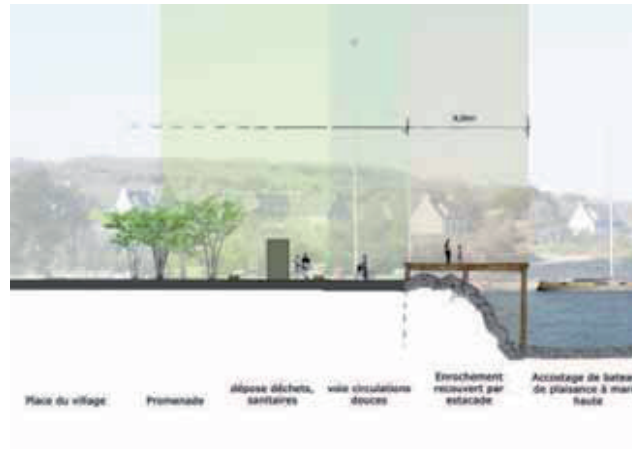


4.3. LES SCÉNARIOS

Les deux scénarios proposés respectent la même logique de vocation des espaces, les points de discussion concernent l'aire ludico-touristique. Un retour à la nature est envisagé dans les deux cas.

Dans le premier scénario, le polder est végétalisé, le cours d'eau est mis en scène le long d'un aménagement paysager qui dessert les aires de jeux et de pique-nique. Cet espace prendrait des allures de plage verte dans un environnement déjà très végétal.

Le second scénario propose la remise en eaux du polder et permet l'aménagement d'une plage artificielle au pied de la zone touristique. Il s'agirait d'un bassin muni de portes à marée retenant l'eau de mer à marée basse. Il est possible d'y installer un passage sous la voie pour de petites embarcations. L'implantation des équipements associatifs (maison des équipements portuaires, club house) peut se faire de différentes manières. Une solution serait d'accompagner le mouvement de l'anse et d'ouvrir les espaces publics à la zone de mouillage. Mais la maison des équipements portuaire peut aussi être implantée le long de l'estacade, en face de la place du village, l'intérêt étant la proximité du plan de mouillage.

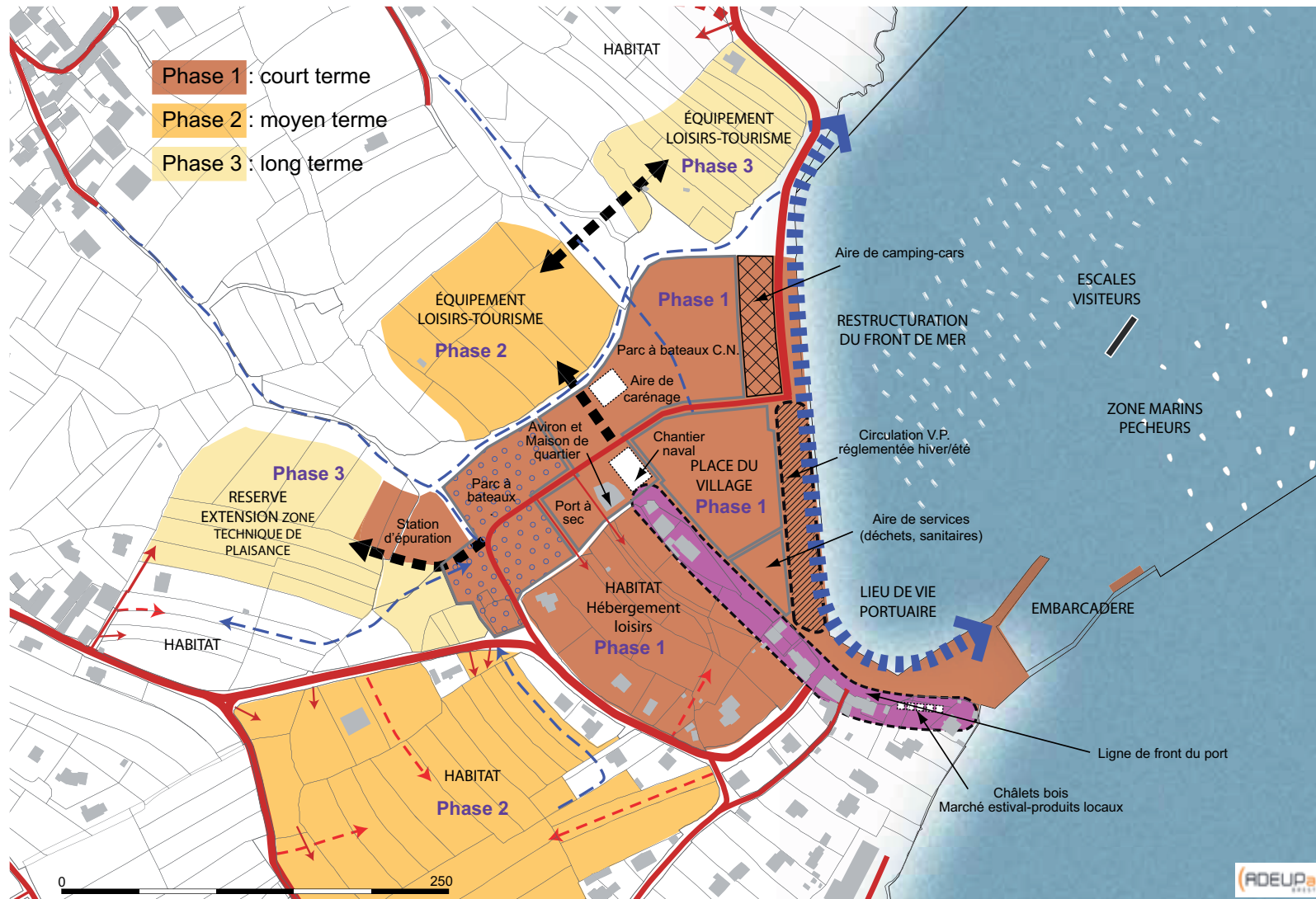


Passage à bateaux du bassin d'Audierne



Plage artificielle

AMENAGEMENT PORTUAIRE DU SITE DU TINDUFF Localisation et phasage des éléments de programme



4.4. LE PHASAGE

- **Phase 1 - Inscrire Port Tinduff dans le réseau rade (terre et mer)**

Les interventions prévues dans cette première phase consistent à améliorer les fonctionnalités portuaires et à mieux utiliser les réserves capacitaires du site. Elles ont aussi pour objet de donner plus de consistance au lieu en affirmant la présence du bâti. Il s'agit :

- > d'inscrire Port Tinduff dans le réseau «rade de Brest» avec la mise aux normes des installations techniques, aménagement des espaces publics (arrière-port), construction d'équipements et services complémentaires (parcs à bateaux, port à sec, carénage, locaux associatifs ...),
- > de réaliser un ponton d'embarquement pour passagers en appui de la jetée,
- > de créer un équipement d'assainissement collectif d'une capacité de 1 000 EQH,
- > de marquer la ligne de front de port en favorisant l'installation d'activités commerciales et d'un équipement d'hébergement de loisirs (gîte d'étape de randonnée terrestre ou maritime),
- > d'ancrer un premier secteur résidentiel en arrière du front de port.

- **Phase 2 – Consolider l'activité touristique et résidentielle**

Au cours de cette seconde phase, l'objectif est de conforter les fonctions résidentielle et touristique. Il s'agit :

- > d'ouvrir à l'urbanisation un second secteur d'habitat sous la forme d'un éco-village,
- > de développer l'activité touristique avec implantation d'un équipement d'hébergement touristique (type village de vacances).

- **Phase 3 – Développer l'activité touristique et résidentielle**

A une échéance de long terme, cette troisième étape permettra de poursuivre l'extension mesurée de l'habitat.



Constructions contemporaines à Kerutil



Hameau traditionnel de Lestraouen



5. Extension de l'habitat sous la forme d'un «éco-village»

5.1. UNE EXTENSION MAITRISÉE

L'intégration des nouvelles habitations au bâti originel fait débat et suscite de l'incompréhension et de la réprobation auprès de la population locale.

L'implantation des constructions au cours des dernières années, outre la diversité des styles, a porté atteinte à la qualité visuelle du paysage. Un plan d'ensemble (type plan de masse) eu été souhaitable, pour une meilleure intégration aux hameaux existants. Les effets sont préjudiciables à la qualité de l'image globale du site. L'exemple de Kermutil est de ce point de vue le plus illustratif. Des habitations diffuses aux multiples orientations s'installent dans les pourtours du cœur de hameau dans un style propre à chacun et sans cohérence globale. Le but n'est pas de produire des pastiches du bâti traditionnel, ainsi les divergences de matériaux, de formes ou bien tout simplement de style ne sont pas à exclure. La problématique est d'avantage fondée sur la notion d'harmonie et de respect du paysage. La méthode consisterait à adopter une logique d'implantation et des modes opératoires menant à un schéma cohérent d'organisation de l'habitat. Le rappel aux typologies anciennes peut se retrouver par le biais d'espaces communs aux fonctions familières aux habitants des hameaux, des rappels de matériaux ou même une logique d'implantation similaire à celle des hameaux (habitations tournées vers la mer, d'espaces protégés du vent et sans trop de vis à vis, des espaces communautaires mais intimes à la fois). De plus, les formes d'extensions doivent répondre aux demandes du marché actuel, autant en termes de typologies bâties qu'en termes de superficie de terrain.

La maîtrise et le contrôle de ces extensions est complexe et la réglementation peu adaptée aux situations spécifiques. Une solution adaptée serait de réaliser des extensions sous la forme d'un éco-village qui suivrait un cahier des charges précis et un plan d'ensemble intégrant les extensions dans l'environnement existant

Qu'est-ce qu'un éco-village ?

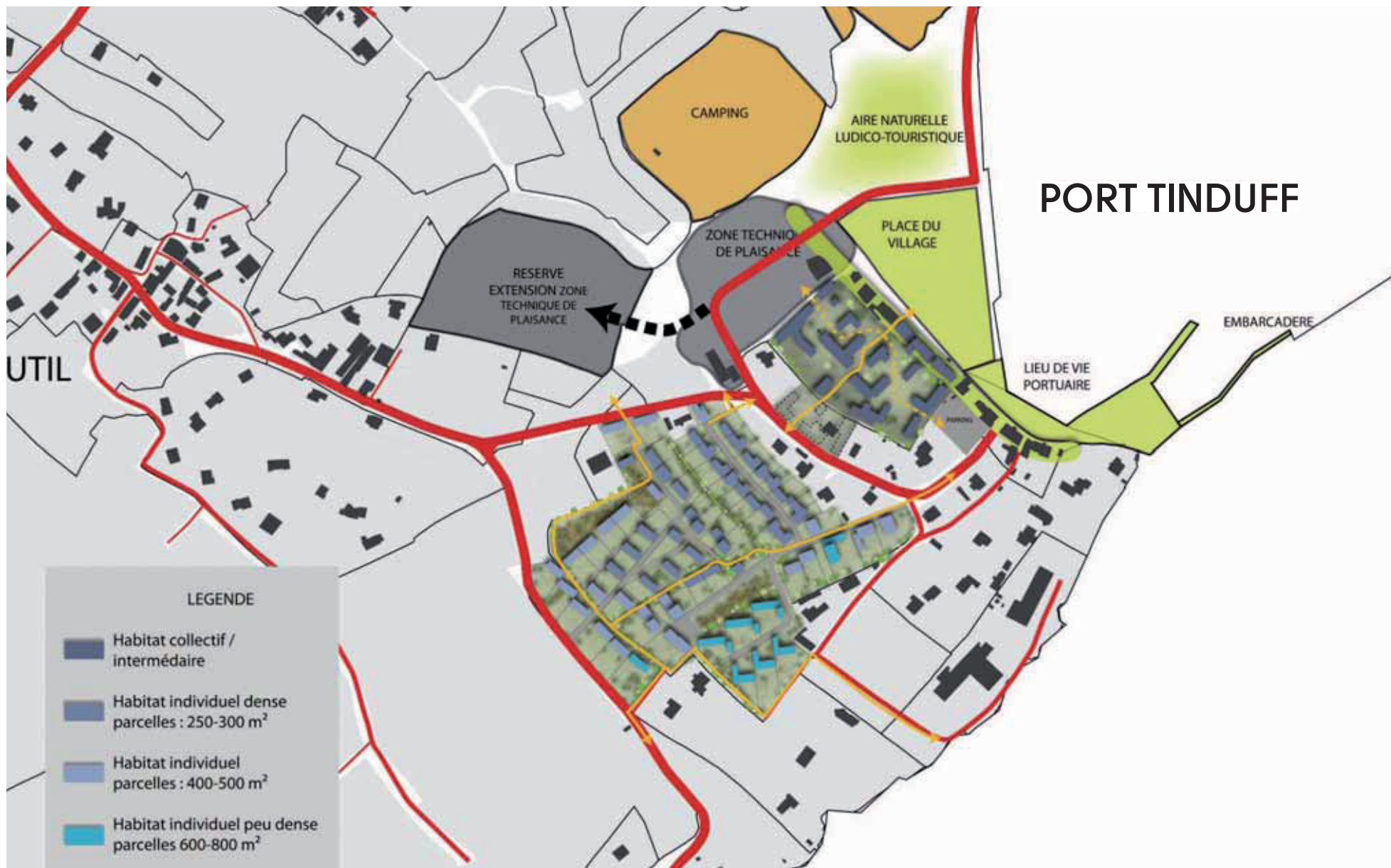
Il n'existe pas de définition qui s'adapte à tous les éco-villages, mais globalement il s'agit d'un groupement d'habitation répondant aux trois enjeux du développement durable : écologie, société et économie. Généralement, un éco-village naît dans la nécessité d'une politique communautaire respectueuse de son environnement qui réponde aux besoins actuels mais aussi à ceux des générations futures. La notion d'harmonie fait également partie des problématiques et une attention particulière est apportée à l'organisation spatiales des différentes fonctions.

Concrètement quels sont les moyens mis en œuvre ?

- Aspect écologique : le respect de l'environnement naturel est une notion clé, la composition spatiale doit respecter la trame paysagère et les circuits naturels (cours d'eau, corridors écologiques, habitats naturels pour la faune et la flore).
- Aspect économique : l'éco-village est basé sur la dynamisation des productions locales (produits agricoles et maritimes dans le cas présent) qui peut se faire par l'intégration de petits commerces (échoppes) ou entreprises

locales créateurs d'emplois. Ici le Café du Port a déjà enclenché un processus de commercialisation des produits locaux. On peut aussi parler d'éco-tourisme (tourisme responsable, préservant la qualité de l'environnement par la pédagogie tant auprès des habitants que des visiteurs) qui se développe par le biais de petites entreprises ou associations locales. L'aspect portuaire du site est également un facteur de développement économique et la mise en avant du port à l'échelle de la rade devrait attirer de nouveaux visiteurs et donc d'éventuels nouveaux services.

- Aspect social : l'activité associative déjà présente sur le site peut être le support de développement d'activités porteuses de mixité sociale. L'extension ne peut se faire que par l'association des populations existantes et à venir dans un processus décisionnel collectif. Le fait d'intégrer les habitants à la réflexion sur l'aménagement du port du Tinduff est un premier pas, l'investissement personnel dans un projet commun devrait pouvoir faciliter l'intégration de nouvelles habitations au sein du village et la gestion future de celui-ci.



5.2. EVOLUTION DE LA POPULATION

L'urbanisation de nouvelles zones d'habitat demande de respecter une certaine densité qui s'élève au minimum à 20 logements à l'hectare et idéalement à 25 logements à l'hectare. L'évolution globale du site (population existante et à venir) nous montre un apport de 85 % de logements et 94 % d'habitants. Une telle urbanisation doit se faire progressivement et les chiffres annoncés ici à titre d'exemple ne pourraient être atteints qu'à long terme. A court terme, la zone à urbaniser en priorité serait celle de Port Tinduff centre (petits collectifs) et éventuellement une partie de la grande zone 2AUh en arrière du port. En prenant en compte uniquement les petits collectifs l'apport en logements serait de 25 % et 27 % d'habitants ce qui représente une évolution acceptable.

5.3. SCHÉMA D'ORGANISATION DE L'HABITAT

Le schéma d'organisation présenté ici est un exemple de ce qu'il est possible de réaliser en termes d'habitat. La variété des typologies répond aux demandes du marché et l'implantation du bâti s'appuie sur l'environnement paysager existant.

Bien que la demande en logement au Tinduff concerne essentiellement les maisons individuelles, implanter des petits collectifs, type intermédiaire permet de diversifier la population et d'offrir à des ménages moins aisés des logements en bord de mer, habituellement inaccessibles. Ces habitats intermédiaires sont implantés au cœur du village qui sera alors densifié et retrouvera un front portuaire à l'image des ports de la région (exemple de Laubertac'h). Pour ne pas dénaturer le site et limiter l'emprise de la voiture, il est proposé de réaliser un parking collectif pour ces nouvelles habitations mais aussi pour les visiteurs estivaux.

En s'éloignant du port, on diminue progressivement la densité ce qui rend au port sa vocation centrale. Ainsi sur le grand terrain à vocation d'habitat en arrière du port, il est proposé d'implanter des maisons individuelles de différents types, correspondant aux réalités du marché qui devraient attirer une population mixte. Les terrains les plus importants se trouvent en limite du village, on évite ainsi une rupture trop brutale entre les zones urbanisées et les terrains agricoles qui se trouvent derrière. Dans le schéma d'organisation les bocages structurants sont conservés et les vis à vis ainsi limités. Les maisons sont orientées de manière à pouvoir offrir un maximum de vues sur mer. Il faudra prendre en compte ce besoin dans la conception des formes architecturales pour conserver un maximum de vues et ce pour chacune des habitations, d'où l'importance d'un plan d'ensemble.

(1) Densité moyenne calculée sur la base des schémas d'organisation

(2) Sur la base de 2.5 habitants par logement

(3) Sur la base de 2.3 habitants par logement pour les logements existants (IRIS 2007) et 2.5 habitants par logement pour les futurs logements.

(ADEUP_a
BREST