

# PORTRAIT COMPOSITE



ÉLABORATION DU PLAN GUIDE  
BREST, CŒUR DE MÉTROPOLE

*CŒUR*  
DE MÉTROP•LE  
BREST, RÉINVENTONS LA VILLE

# cœur. DE MÉTROP•LE

BREST, RÉINVENTONS LA VILLE

## PORTRAIT COMPOSITE

ÉLABORATION DU PLAN-GUIDE  
BREST, CŒUR DE MÉTROPÔLE





## 5 PRÉAMBULE

QU'EST CE QUE LE PLAN GUIDE CŒUR DE MÉTROPOLE ?

---

## 7 L'ACQUIS

INVENTAIRE DU MATÉRIEL EXISTANT UTILE À LA RÉFLEXION

---

## 11 AILLEURS ?

ENQUÊTE SUR DES DÉMARCHES ANALOGUES RÉALISÉES AILLEURS

---

## 19 PORTRAIT COMPOSITE

PÉRIMÈTRE, FONCTIONS, IDENTITÉ ? PREMIERS QUESTIONNEMENTS

- 21 **Le périmètre**  
Un cœur pour quels territoire et communauté ?  
Quelle pourrait-être l'extension maximale du cœur de métropole ?
  - 25 **L'incarnation métropolitaine**  
Quelles sont les fonctions métropolitaines présentes au cœur ?
  - 36 **L'emploi**  
Où sont les lieux d'emplois de la métropole ?  
Quels secteurs d'emplois sont représentés dans le cœur ?
  - 42 **L'identité**  
Sur quoi repose fondamentalement l'identité brestoise ?
  - 60 **La vitalité**  
Quels sont les lieux où se concentrent le plus d'usages ?
  - 64 **L'habitant**  
Qui habite le cœur de métropole ?
  - 74 **La mobilité**  
Comment rallie-t-on le cœur de métropole et s'y déplace-t-on ?
  - 86 **Les projets en cours**  
Quels sont les lieux de transformation actuels de la ville ?
- 

## 92 SYNTHÈSE

SYNTHÈSE DES QUESTIONNEMENTS

---

# QU'EST-CE QUE LE PLAN GUIDE ?

## *Cœur* DE MÉTROPOLÉ

BREST, RÉINVENTONS LA VILLE

PRÉAMBULE

# IL PROPOSE UN RÉCIT DU TERRITOIRE, RELIÉ À SON PASSÉ, ATTENTIF À SON PRÉSENT, ET TOURNÉ VERS SON AVENIR.

---

SON AMBITION :  
PARTAGER UN RÉCIT

Le plan guide cœur de métropole est un document-cadre d'aménagement, synthétique, fédérateur et pérenne. Exprimant une visée prospective consensuelle fondée sur une vision objective du présent, il se présentera matériellement sous une forme cartographique explicite.

Le plan guide doit traduire au cœur de l'agglomération les ambitions du projet métropolitain et constituer le maillon intermédiaire entre les documents à visées planificatrices et stratégiques de niveaux supérieurs (SCoT, PLUI-facteur 4, SMDE, etc.) et les études pré-opérationnelles (ZAC, schémas de secteurs, cahiers des charges de mutations de sites, etc.).

L'exhaustivité est contraire à ses buts. Il ne lui appartient ni de tout décrire ni de tout dessiner. L'intéressent essentiellement les éléments qui concourront à faire de lui durablement, un support de référence en matière d'aménagement, indispensable à l'action publique ; propice à l'initiative privée.

Le plan guide cœur de métropole projette des orientations pour l'avenir, à partir de l'analyse concise qu'il réalise des conditions présentes et de la sélection rigoureuse des hypothèses d'évolution qu'il en extrapole.

Il propose et formalise spatialement une forme de récit du territoire, relié à son passé, attentif à son présent, tourné vers son avenir.

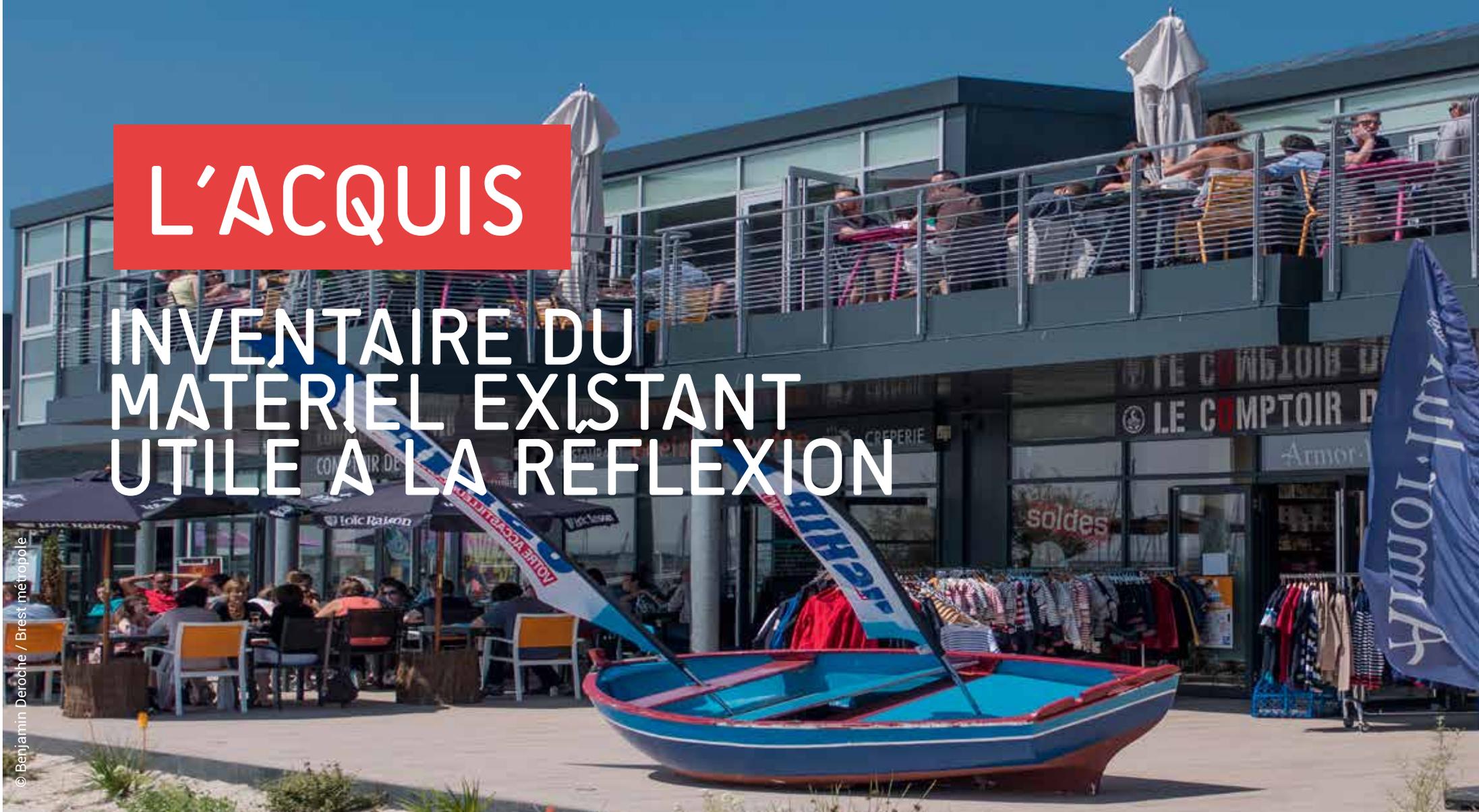
Son ambition est le partage de ce récit, celui d'une vision collective apte à porter un projet commun et à produire la mobilisation nécessaire à sa concrétisation au long cours.

L'aboutissement de la démarche est prévu à l'horizon 2018, pour une amorce de mise en œuvre en 2019.



# L'ACQUIS

## INVENTAIRE DU MATERIEL EXISTANT UTILE A LA REFLEXION



# VOCATION, PÉRIMÈTRE, ATTRACTIVITÉ ETC. SONT AUTANT DE THÈMES QUI COMPOSENT «L'ACQUIS»

LE PLAN GUIDE CŒUR DE MÉTROPOLE  
NE PART PAS D'UNE PAGE BLANCHE.  
CERTAINS DOCUMENTS DE CADRAGE EXISTANTS  
AINSI QUE LES OUTILS DE PLANIFICATION  
EXPRIMENT DÉJÀ DES OBJECTIFS  
ET FIXENT DES ORIENTATIONS.

En préalable de la démarche, un inventaire du matériel existant et des données utiles à la réflexion a été mené. Ce recensement s'est effectué sous trois angles : les approches globales, les études sectorielles et les données utiles.

## LES APPROCHES GLOBALES

Concernent les documents à grandes échelles tels le PLU facteur 4, le projet métropolitain, la stratégie métropolitaine de développement économique etc.

## LES ÉTUDES SECTORIELLES

Se rapportent aux projets significatifs du cœur ou à proximité de celui-ci parmi lesquels, la réflexion Penfeld 2050, l'élaboration du plan guide cœur de campus du Bouguen ou celle du nouveau schéma de référence portuaire, les réflexions sur la place de la Liberté etc.

## LES DONNÉES UTILES

Concernent l'observation et l'analyse thématiques fournissant des clés de compréhension sur le fonctionnement de la ville et ses évolutions tendanciennes (observatoire des copropriétés, vacance dans le logement privé, enquête stationnement etc.).

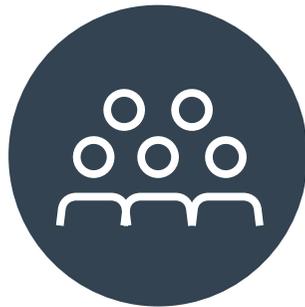
Vocation, périmètre, attractivité etc. sont autant de thèmes qui composent «l'acquis», ou les orientations d'ores et déjà exprimées par les outils de cadrage existants.

Les planches du portrait composite qui suivent s'alimentent auprès de ces trois niveaux de sources.



**" CONSTRUIRE UNE IMAGE FORTE,  
UN PROJET URBAIN LISIBLE ET VISIBLE  
POUR UNE MÉTROPOLE ATTRACTIVE "**

Projet métropolitain 2025  
(2011)



**" UN COEUR  
DE VILLE POUR  
400 000 HABITANTS "**

Projet métropolitain 2025  
(2011)



**" LE PÔLE DU CENTRE-VILLE DOIT ASSURER  
PLEINEMENT TOUTES LES FONCTIONS COM-  
MERCIALES DEPUIS LA PROXIMITÉ JUSQU'À  
LA DIMENSION MÉTROPOLITAINE "**

PLU facteur4 Brest métropole  
(2014)



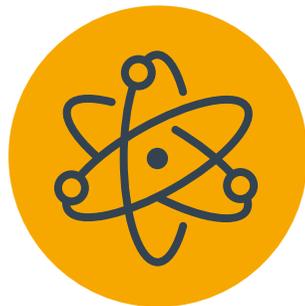
**" DONNER ENVIE DE VENIR Y HABITER,  
Y TRAVAILLER, S'Y CULTIVER, ENCORE  
PLUS ET DANS ENCORE PLUS DE LIEUX "**

Projet métropolitain Brest 2025  
(2011)



**" AFFIRMER LE RÔLE  
ÉMINENT DU COEUR  
DE MÉTROPOLE "**

PLU facteur4  
(2014)



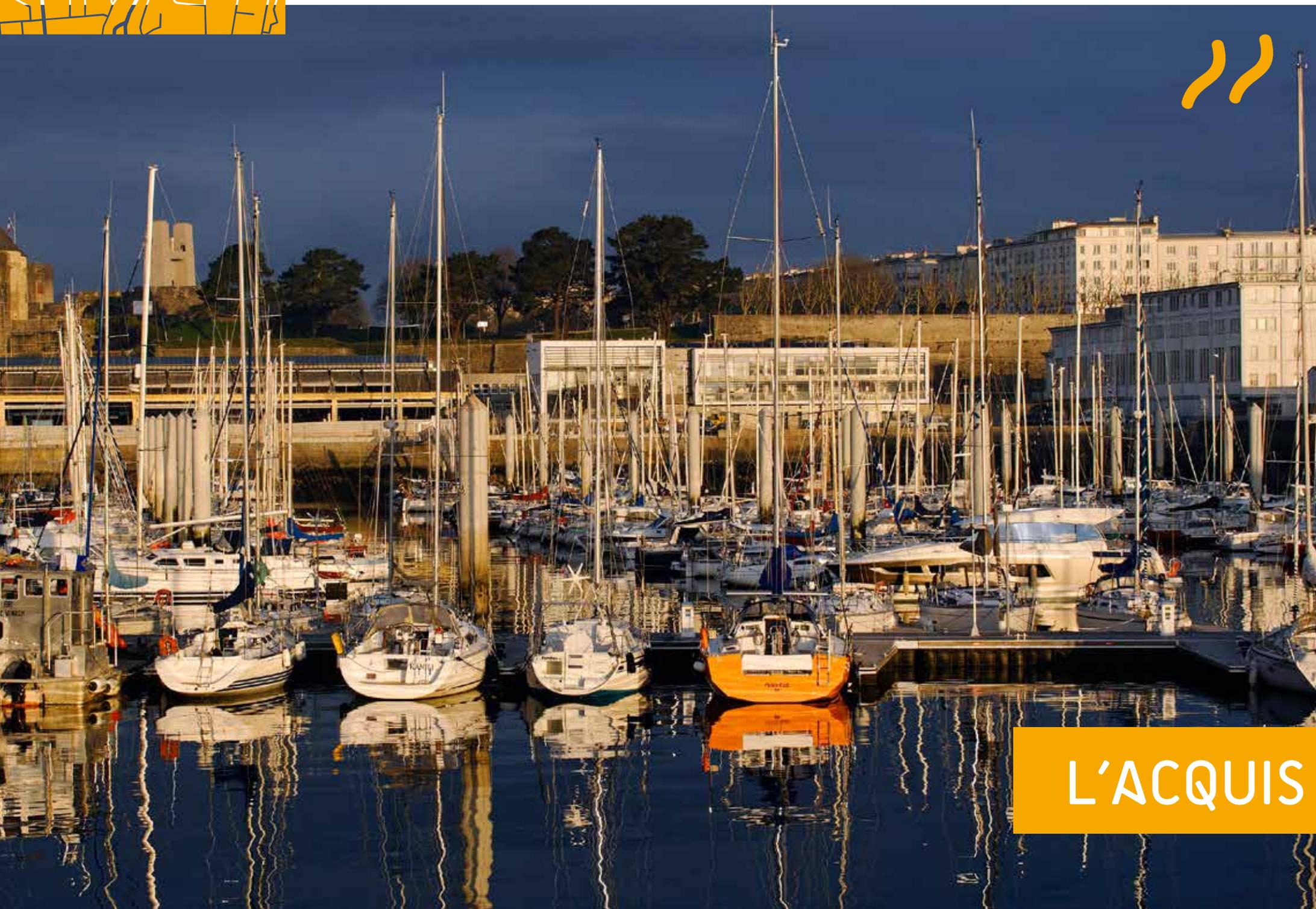
**" UN PÔLE URBAIN DENSE,  
PRODUCTEUR DE NOMBREUX  
SERVICES, UTILES À LA VIE  
QUOTIDIENNE OU À DIMENSION  
MÉTROPOLITAINE "**

SMDE (2016)



**" FAVORISER LES CONDITIONS  
DE LA CRÉATIONS D'EMPLOIS ET  
DU DÉVELOPPEMENT D'UNE  
ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE "**

PLU facteur4 de Brest métropole  
(2014)



L'ACQUIS



AILLEURS ?

ENQUÊTE SUR DES  
DEMARCHES ANALOGUES



*Caen, vue de la pointe de la presqu'île*

# QUELS ENSEIGNEMENTS RETIRER DES DÉMARCHES CONDUITES AILLEURS ?

NEUFS DÉMARCHES EXAMINÉES

Clé de voûte entre l'ensemble des projets urbains qu'ils soient en cours ou futurs, le plan guide a vocation à poser un cadre de réflexion général et transversal pour un cœur de métropole conforté et augmenté. Ailleurs, d'autres villes s'essayent à des démarches comparables.

Cela fait déjà trente ans que les exemples marquants de Glasgow ou Bilbao ont mis à jour les bénéfices, sinon la nécessité, pour les grandes villes, de se démarquer et d'afficher leurs particularités au moyen de stratégies dédiées, volontiers percutantes. Au-delà de leur dimension de marketing territorial, ces approches stratégiques jouent un rôle essentiel et d'importance croissante pour les territoires et sont indispensables aux élus pour expliciter et transmettre la vision qu'ils portent.

Ainsi, les grandes villes ou métropoles européennes communiquent-elles aujourd'hui sur leurs politiques d'aménagement, en articulant généralement à une vision stratégique plus ou moins formalisée, un faisceau de projets urbains significatifs à visée peu ou prou emblématique.

Les démarches stratégiques les plus abouties cherchent à promouvoir et orchestrer une mise en mouvement, une capacité d'adaptation aux changements et une recherche d'équilibre entre innovation et résilience, au

moyen d'approches mêlant considérations identitaires, points de vue fonctionnels et pensée prospective. Elles s'adressent à des acteurs locaux multiples, en s'efforçant simultanément de porter un discours au-delà de leurs territoires et périmètres d'influence légitimes.

À Brest, le cœur de métropole, identifié comme axe stratégique du projet urbain (PLU facteur 4), est engagé aujourd'hui dans une démarche prospective analogue. D'où l'intérêt d'identifier des expériences comparables, proches ou intéressantes, réalisées ailleurs par de grandes villes, dont les enjeux font écho aux défis brestois, de considérer des approches sinon transposables, du moins potentiellement instructives à ce stade préliminaire de la démarche « cœur de métropole » brestoise.

Neuf démarches ont été examinées en termes de contexte, d'objectifs et d'ambitions, de gouvernance, de méthodes mises en œuvre, d'aboutissement, et enfin, au regard des résultats et prolongements constatés.



Ce recensement concerne à la fois des métropoles françaises et européennes (Bordeaux, Anvers, etc.), ainsi que des bassins de vie comparables à celui de Brest (Amiens, Besançon, Cergy, Mulhouse, etc.). Il permet de distinguer plusieurs expériences probantes qui s'attachent à l'évolution du cœur d'agglomération dans une perspective profitable à l'ensemble de son territoire.

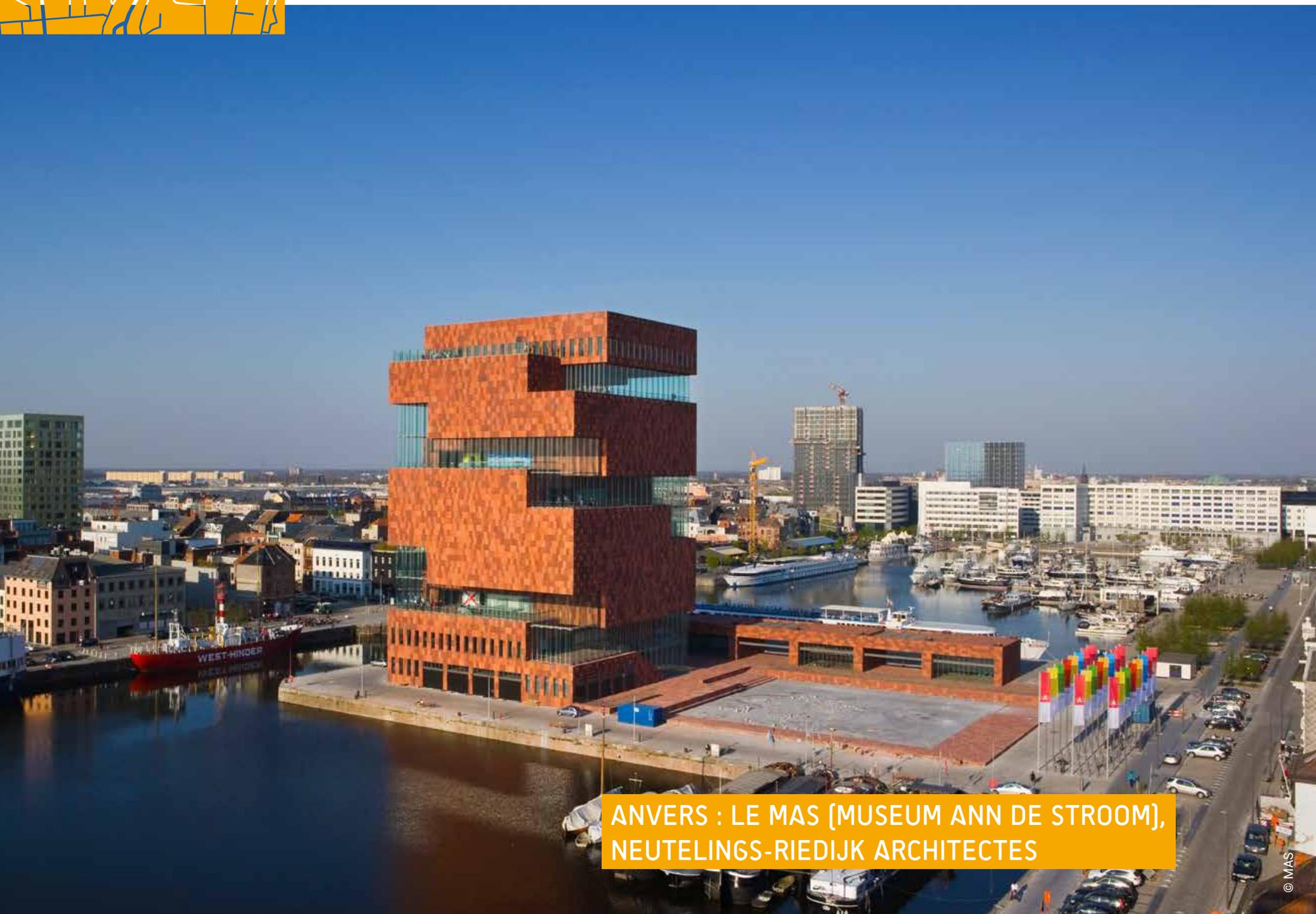
Diversement traduites en termes d'aménagements urbains et de réalisations architecturales manifestes, ces réflexions à visées stratégiques et prospectives briguent tout à la fois l'encouragement de synergies, des effets de levier sur l'investissement privé, des conséquences en matière d'accueil de population, et des retombées positives en termes d'identité territoriale.

L'observation de ces démarches permet d'évaluer les effets réels de réflexions comparables entreprises ailleurs. Elle révèle également en miroir, la conjonction de conditions favorables à Brest pour engager une démarche stratégique de cette nature, inédite depuis le plan d'aménagement conçu par Jean-Baptiste Mathon en 1948.

Prenant appui sur une vision partagée, celle d'une métropole attractive et solidaire de son territoire, le visage du cœur de métropole a profondément évolué au cours des dernières années. En témoignent l'élargissement du centre-ville, rive-droite, notamment manifesté par l'aménagement du plateau des Capucins et la mise en place du téléphérique, la réflexion engagée sur les espaces portuaires, les opérations de renouvellement urbain, le développement du tramway, le schéma de référence Penfeld, etc.

À l'aune de l'ensemble des réflexions en cours, ces changements profonds sont appelés à se poursuivre au cours des décennies qui viennent.





ANVERS : LE MAS (MUSEUM ANN DE STROOM),  
NEUTELINGS-RIEDIJK ARCHITECTES



# QUELS ENSEIGNEMENTS TIRER DES NEUFS DÉMARCHES EXAMINÉES ?

Opportunités, synergies, anticipation, mobilisation, affichage...  
Il n'existe pas de formule magique

NANTES : LE JARDIN DES FONDERIES,  
ADH ARCHITECTES, PAYSAGISTES

**« PAS DE FORMULE MAGIQUE »**

Au travers les neufs villes étudiées, apparaît sans surprise une grande diversité de contextes et de méthodes. Il n'existe pas de « recette » prête à adapter, toutefois des constantes peuvent être recensées.

**PLACER EN SYNERGIE L'ENSEMBLE DE SES ATOUTS**

Dans la plupart des cas étudiés, la mise en synergie des atouts locaux est essentielle, quelle que soit leur nature. Le cas de l'île de Nantes offre un aperçu d'une concentration d'atouts valorisés : paysage de la Loire, valorisation et appropriation des berges et démarche de reconnexion de la ville avec le fleuve. Position géographique, continuité avec le centre ancien, héritage industriel réinvesti (Jardin des Fonderies), etc. La culture est aussi l'un des moteurs du projet depuis l'origine, sur l'espace public (machines de l'île), et comme activité économique à part entière (clusters industriels et « quartier de la création » mêlant enseignants, chercheurs, entrepreneurs et artistes).

**SAISIR LES OPPORTUNITÉS EXOGÈNES**

Dans le temps long qui est celui de l'urbanisme, les démarches probantes observées alimentent le projet urbain en tirant avantage d'évènements exogènes dont peut bénéficier le territoire.

À Besançon, la perspective d'une nouvelle gare TGV a stimulé une réflexion plus large (Cœur d'Agglomération). La réorganisation des déplacements permet d'ouvrir le centre sur les quartiers voisins. La transformation de la gare centrale en pôle d'échanges multimodal engendre une véritable requalification des espaces publics et la création d'un écoquartier (livraison 2023). Ainsi l'opportunité d'une nouvelle infrastructure impulse et alimente le projet urbain.

Suivant une approche différente, Mulhouse participe au processus IBA Basel 2020 (Exposition internationale d'architecture et d'urbanisme), avec deux projets emblématiques de transformation de sites industriels. Mulhouse renforce son réseau transfrontalier et bénéficie de la notoriété de l'évènement. La stratégie urbaine est relayée à un large public et reprise dans des publications de référence.

À Angers, le projet Cœur de Maine qui s'expose sur l'espace public, bénéficie d'un appel à projets innovants et d'une participation au concours European. Ces évènements relancent le projet urbain, agrègent les propositions créatives et diffusent une dynamique depuis le cœur de la ville jusqu'à ses quartiers.

**ANTICIPER LES MUTATIONS FONCIÈRES**

Beaucoup de territoires subissent les effets de la désindustrialisation. Dans de nombreux cas, les activités industrialo-portuaires qui cessent ou se déplacent provoquent l'enrichissement progressif de larges emprises foncières, comme à Anvers, Bordeaux, Nantes ou Caen. La position centrale et l'étendue de ces friches questionnent jusqu'au devenir du cœur de ces agglomérations, qui se saisissent de ces évènements pour, le cas échéant, les transformer en opportunités.

À Caen, l'enrichissement de la Presqu'île s'accélérait depuis la fermeture de la SMN en 1993 (site de 160ha). Soutenue par l'implication d'habitants, la collectivité se mobilise en articulant réflexions prospectives et investissements pour réussir la transformation de ce site majeur. Depuis 10 ans les effets sont visibles : construction d'équipements de rang métropolitain, reconnexion au centre-ville et multiplication de programmes immobiliers.

**MOBILISER LES PARTIES PRENANTES AUTOUR DE MOMENTS CLÉS**

Le plan guide a vocation à être un document partagé et fédérateur. La concertation, en associant les moyens numériques et physiques, peut mobiliser la population et contribuer à l'émergence d'une vision partagée.

Ainsi la mise en débat du projet bordelais (série d'interviews audiovisuelles avec les habitants, organisation de la « semaine de la Fabrique métropolitaine », nombreux évènements posant le cadre des enjeux métropolitains, site web dédié) a alimenté cette réflexion collective et continue de recueillir les avis et propositions des habitants sur les projets de la métropole.

À Caen, le projet de la Presqu'île bénéficie d'un lieu dédié, le Pavillon, qui a réinvesti l'ancienne gare maritime. La présentation du plan guide, la concertation sur un îlot test, des rencontres, des expositions, etc. se déroulent au Pavillon.

## **AFFICHER UN CAP POUR STIMULER L'INVESTISSEMENT**

Le plan guide s'appuie sur une vision prospective axée sur un horizon à deux ou trois décennies. Le cadre qu'il fixe est propice au développement d'initiatives publiques et privées. Cette conjugaison d'investissements mixtes est une constante, y compris dans le cas de situations très difficiles.

Par exemple, à Anvers, où la ville était proche de la mise sous tutelle. En lançant en 2003 une compétition internationale pour son schéma directeur stratégique, le Maire a pu traduire son ambition politique au moyen de la stratégie urbaine. Ce cap explicite a porté une véritable mutation d'Anvers. Des opérations publiques ambitieuses ont attiré les investisseurs et rendu possible par ricochet des réalisations moins emblématiques mais tout autant essentielles de rénovation urbaine.

## **RETOURNER CERTAINES DIFFICULTÉS EN MOTEURS**

La confrontation à certaines difficultés lève des points de blocage et facilite l'évolution de situations plus globales telles la transformation de cœurs d'agglomérations. Par exemple à Cergy où le grand centre commercial vieillissant, refermé sur lui-même voyait ses chiffres de fréquentation chuter. Le plan guide de Cergy a milité pour une meilleure intégration du centre commercial à la ville en créant des façades commerciales sur les rues adjacentes et un marché, pour générer une nouvelle dynamique. Ces leviers créent pour les habitants la possibilité d'un centre-ville commerçant et animé.

## **CONTRIBUER AU MARKETING TERRITORIAL**

Le plan guide est un document stratégique. Il facilite le marketing territorial par le cap qu'il propose. C'est le cas du schéma directeur stratégique d'Anvers qui a été renforcé par le recours à des équipes prestigieuses et a agi comme un catalyseur du changement de perception d'abord, de réalité ensuite : en une vingtaine d'années, la ville est passée de sinistrée à « diamant des Flandres ». Son image de ville cosmopolite à l'héritage modernisé est promue par les visiteurs et touristes eux-mêmes sur les réseaux sociaux (les publications Twitter animent en direct la page d'accueil du site promotionnel de la ville). Au-delà des projets iconiques, la mise en valeur du patrimoine existant est essentielle, à Anvers comme ailleurs (Mulhouse, Bordeaux...). Ces aspects de vision partagée, traduite dans un projet explicite, de haute ambition architecturale et urbaine et de valorisation des atouts consolident l'identité dans l'esprit des habitants, des visiteurs et des investisseurs.

## **S'APPUYER SUR LA QUALITÉ URBAINE ET ARCHITECTURALE**

La qualité urbaine et architecturale joue toujours un rôle déterminant dans les transformations urbaines observées. Il s'agit de faire preuve d'exigence dans chacune des opérations immobilières et/ou d'aménagement, en s'appuyant sur les atouts et spécificités locales, et en révélant le patrimoine existant. Cela contribue à la fois à l'appropriation par les habitants, au changement d'image et au rayonnement de l'agglomération. Les cœurs de métropoles attractifs sont dotés de projets remarquables, fréquentés par les habitants du bassin de vie et les visiteurs extérieurs : le MAS (Museum aan de Stroom) à Anvers (Neutelings-Riedjick, 2010), la médiathèque de Caen (OMA, 2017), le Campus Citadelle à Amiens (Renzo Piano, 2017) etc.

## **CRÉER DES INSTANCES SPÉCIFIQUES POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET URBAIN**

Autre constante, l'opportunité d'instances spécifiques pour la mise en œuvre d'un projet urbain. Dans un contexte financièrement contraint et marqué par l'incertitude, la mise en place de ces instances pour construire, pérenniser la stratégie urbaine et assurer sa mise en œuvre est décisive. Elle peut prendre plusieurs formes. Le passage de la déclaration d'intentions à la mise en pratique exige l'adhésion de la population et des acteurs de la ville. Il s'agit de partager les enjeux et objectifs. Plusieurs modalités sont possibles, dépendantes des contextes.

À Tours, élus, bailleurs et promoteurs ont signé une « Charte de la qualité urbaine » ouvrant l'espace de dialogue offert par la révision du PLU, afin d'intégrer les orientations du projet urbain. Cette démarche d'urbanisme de projet est prolongée dans l'atelier des avant-projets qui réunit chaque mois élus, techniciens, Agence d'urbanisme et architecte-conseil pour étudier les demandes d'autorisation d'urbanisme.

À Cergy, les habitants ont été mobilisés pendant cinq mois pour partager leur maîtrise d'usage et débattre des propositions du concours d'idées qui a fait travailler trois équipes pluridisciplinaires, démontrant la place du citoyen dans un processus d'élaboration d'un document stratégique de type plan guide.



MULHOUSE : CAMPUS DE LA FONDERIE,  
MONGIELLO & PLISSON ARCHITECTES



“

# PORTRAIT COMPOSITE

PÉRIMÈTRE, FONCTIONS, IDENTITÉ ?



© Frédéric Le Mouillour / Brest métropole

## LE PÉRIMÈTRE

Un cœur pour quels territoire et communauté ?  
Quelle pourrait-être l'extension maximale du cœur de métropole ?

## L'INCARNATION MÉTROPOLITAINE

Quelles sont les fonctions métropolitaines présentes au cœur ?

## L'EMPLOI

Où sont les lieux d'emplois de la métropole ?  
Quels secteurs d'emplois sont représentés dans le cœur ?

## L'IDENTITÉ

Sur quoi repose fondamentalement l'identité brestoise ?

## LA VITALITÉ

Quels sont les lieux où se concentrent le plus d'usages ?

## L'HABITANT

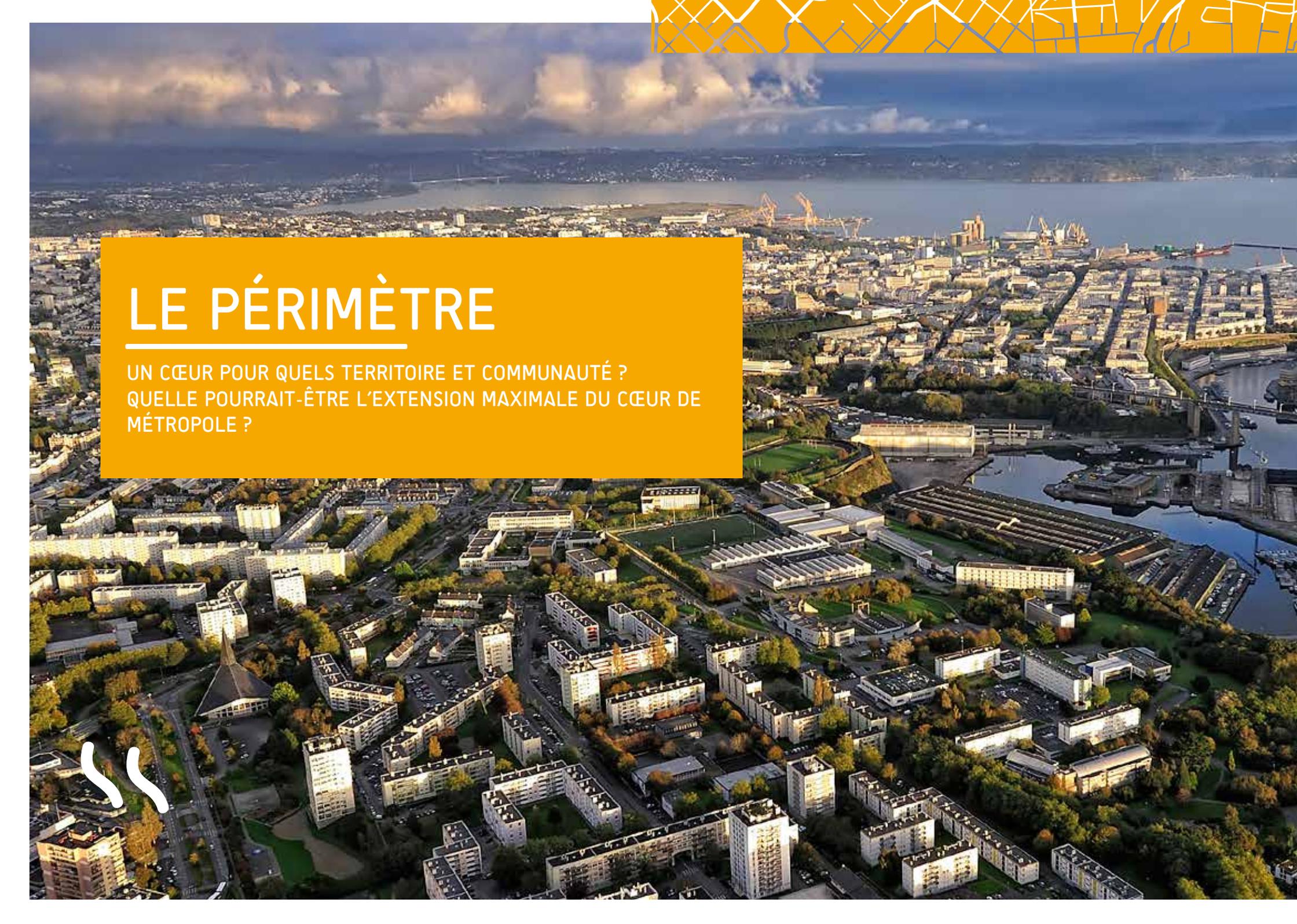
Qui habite le cœur de métropole ?

## LA MOBILITÉ

Comment rallie-t-on le cœur de métropole et s'y déplace-t-on ?

## LES PROJETS EN COURS

Quels sont les lieux de transformation actuels de la ville ?

An aerial photograph of a city, likely Oslo, Norway, showing a dense urban area with many apartment buildings, green spaces, and a waterfront. A large yellow text box is overlaid on the left side of the image. The sky is blue with some clouds. In the top right corner, there is a decorative yellow and white geometric pattern.

# LE PÉRIMÈTRE

UN CŒUR POUR QUELS TERRITOIRE ET COMMUNAUTÉ ?  
QUELLE POURRAIT-ÊTRE L'EXTENSION MAXIMALE DU CŒUR DE  
MÉTROPOLE ?



■  
COMMENT COMBINER LES DIFFÉRENTES ÉCHELLES  
[OUEST BRETON / PAYS DE BREST / QUOTIDIEN] ?

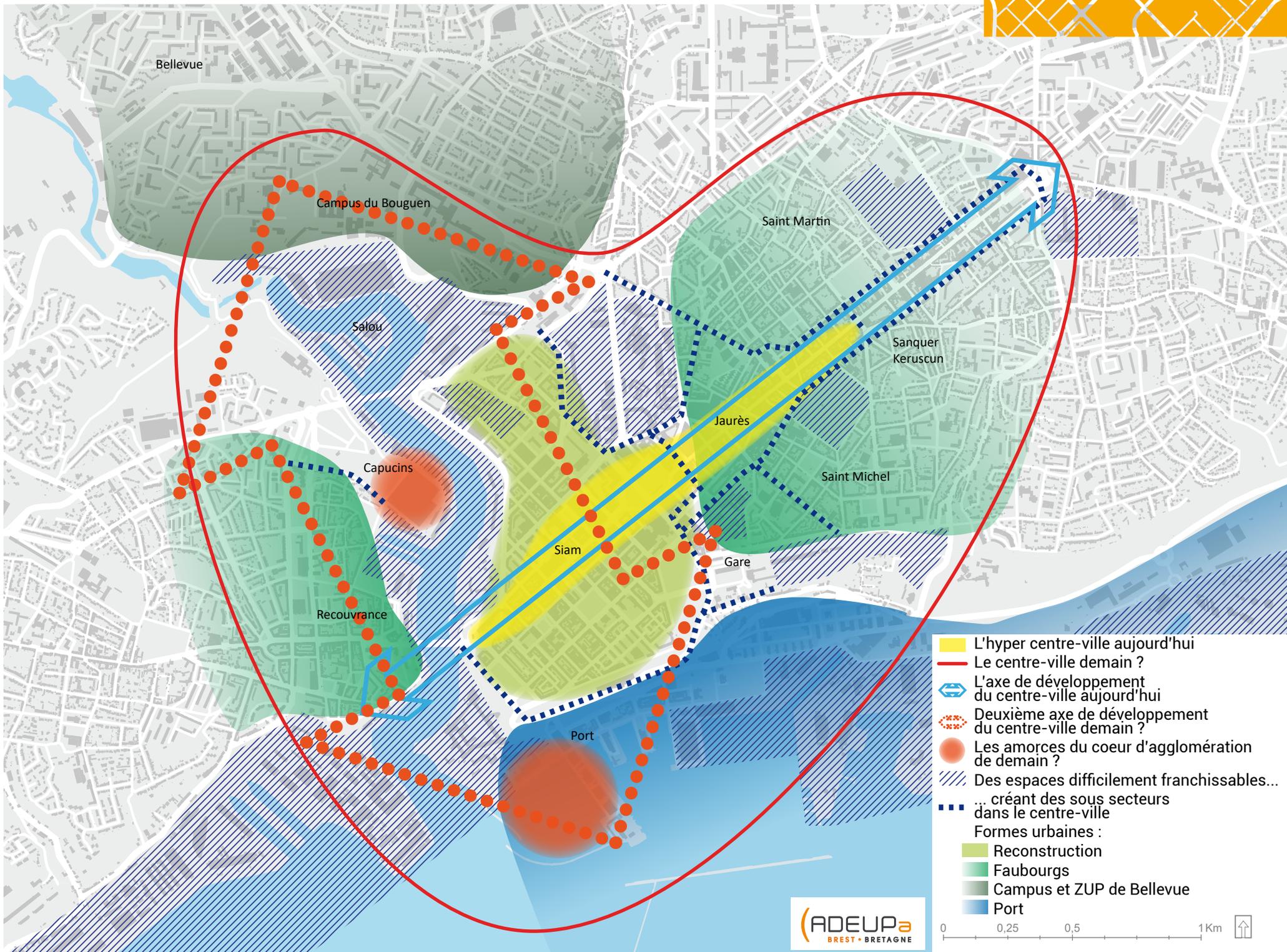
■  
COMMENT DÉFINIR / FAIRE ÉVOLUER LES LIMITES  
DU CŒUR DE MÉTROPOLE ? QUELS SONT SES SEUILS ?

■  
COMMENT FAIRE UNITÉ AVEC DES QUARTIERS DIFFÉRENTS ?

■  
COMMENT RENFORCER LE LIEN  
ENTRE RIVE DROITE ET RIVE GAUCHE ?



# LE PÉRIMÈTRE



- L'hyper centre-ville aujourd'hui
- Le centre-ville demain ?
- L'axe de développement du centre-ville aujourd'hui
- Deuxième axe de développement du centre-ville demain ?
- Les amorce du coeur d'agglomération de demain ?
- Des espaces difficilement franchissables...  
... créant des sous secteurs dans le centre-ville
- Formes urbaines :
  - Reconstruction
  - Faubourgs
  - Campus et ZUP de Bellevue
  - Port

0 0,25 0,5 1Km

### COMMENT COMBINER LES DIFFÉRENTES ÉCHELLES (OUEST BRETON / PAYS DE BREST / QUOTIDIEN) ?

La montée en puissance du cœur de métropole doit combiner différentes échelles :

- Celle de la **métropole de l'ouest breton** au service de 1,3 million d'habitants. En effet les études de la DATAR et de l'INSEE révèlent l'existence d'un système spécifique et autonome à la pointe bretonne. La métropole brestoise y joue un rôle important dans les liens tissés avec les autres agglomérations de l'ouest breton mais également plus larges avec les métropoles de Rennes et Nantes.
- Celle de la **métropole du Pays de Brest** au service de 420 000 habitants. Le statut de métropole obtenu en 2014 souligne le rôle moteur de Brest métropole pour le développement du Pays de Brest. « Ce qui est bon pour Brest est bon pour le Pays de Brest et inversement » est l'adage des élus des collectivités du Pays de Brest, bassin de vie et d'emploi du territoire.
- Celle de la **ville de Brest**, de ses quartiers et de ses 140 000 habitants.
- Et enfin celle de la **métropole du quotidien**, celle du centre-ville d'environ 40 000 habitants, qui doit répondre aux attentes de la population qui y vit mais également celles de ceux qui y travaillent, la visite...

### COMMENT DÉFINIR / FAIRE ÉVOLUER LES LIMITES DU CŒUR DE MÉTROPOLE ? QUELS SONT LES SEUILS ?

La trajectoire contemporaine du cœur de métropole est à la fois un élargissement, mais également un déplacement du centre de gravité autour de la Penfeld.

L'élargissement, reconnu dans le PLU facteur 4, prévoit de mieux fédérer différents secteurs : Siam, le secteur gare, le bas Jaurès, le Salou, le campus universitaire du Bouguen, Quéliverzan, les Capucins, Recouvrance et le port de commerce. Aujourd'hui ce nouveau périmètre central est encore essentiellement fictif, en particulier pour le secteur du Salou et du Campus du Bouguen qui n'ont pas ou peu de rattachement au centre-ville.

Jusqu'à présent le développement du centre s'était réalisé selon l'axe Jaurès/Siam. On observe aujourd'hui que ce développement linéaire présente des signes de fragilité et une séquence en souffrance. Parallèlement les dernières opérations réalisées ont plutôt tendance à conforter un axe port du château / campus du Bouguen, via les Capucins, lequel reste cependant à affirmer. La possibilité de reconversion du secteur du Salou devient alors un enjeu stratégique pour le développement du nouveau cœur de métropole.

### COMMENT FAIRE UNITÉ AVEC DES QUARTIERS DIFFÉRENTS ?

Aujourd'hui, le cœur de métropole se compose de quartiers ou d'entités urbaines très différentes, créant des sous-ensembles, parfois mis à distance par un relief prononcé (vallons, falaises). Ils peuvent inclure en outre des enclaves importantes, peu poreuses, voire inaccessibles (accès interdit).

Les différents quartiers ont des caractéristiques qui leur sont propres (notamment définies dans l'AVAP) :

- **La reconstruction**, caractérisée par sa trame urbaine régulière issue du plan de composition de Jean-Baptiste Mathon
- **Les faubourgs**, caractérisés par une organisation urbaine et une architecture hétérogènes, comme à Recouvrance, composé d'une trame urbaine irrégulière due à la topographie ou encore Saint-Martin organisé autour de quelques places marquées par des édifices publics (église, halles, école etc.)
- **Le port**, constitué d'espaces variés : port de plaisance du château, port militaire, port de commerce et, plus loin, port industriel. La partie la plus urbaine du port, située le long des quais Malbert et de la Douane, s'organise autour de trois éperons et tourne le dos à la ville, sentiment renforcé par la topographie.
- **La Penfeld**, espace en grande partie réservé à la Marine, en contrebas de la ville et séparée d'elle par des remparts, falaises et dispositifs de clôture.
- **Le campus du Bouguen**, où l'organisation éparse d'ensembles immobiliers sur un plateau peu relié au centre-ville et en quête de structure
- Et un peu plus loin, **le quartier de Bellevue**, initialement appelé « Brest 2 », ce qui en soit est déjà révélateur, et témoigne de la relation toute relative de ce quartier, par ailleurs non dépourvu d'atouts, au centre-ville.



# L'INCARNATION MÉTROPOLITAINE

QUELLES SONT LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES PRÉSENTES AU CŒUR ?

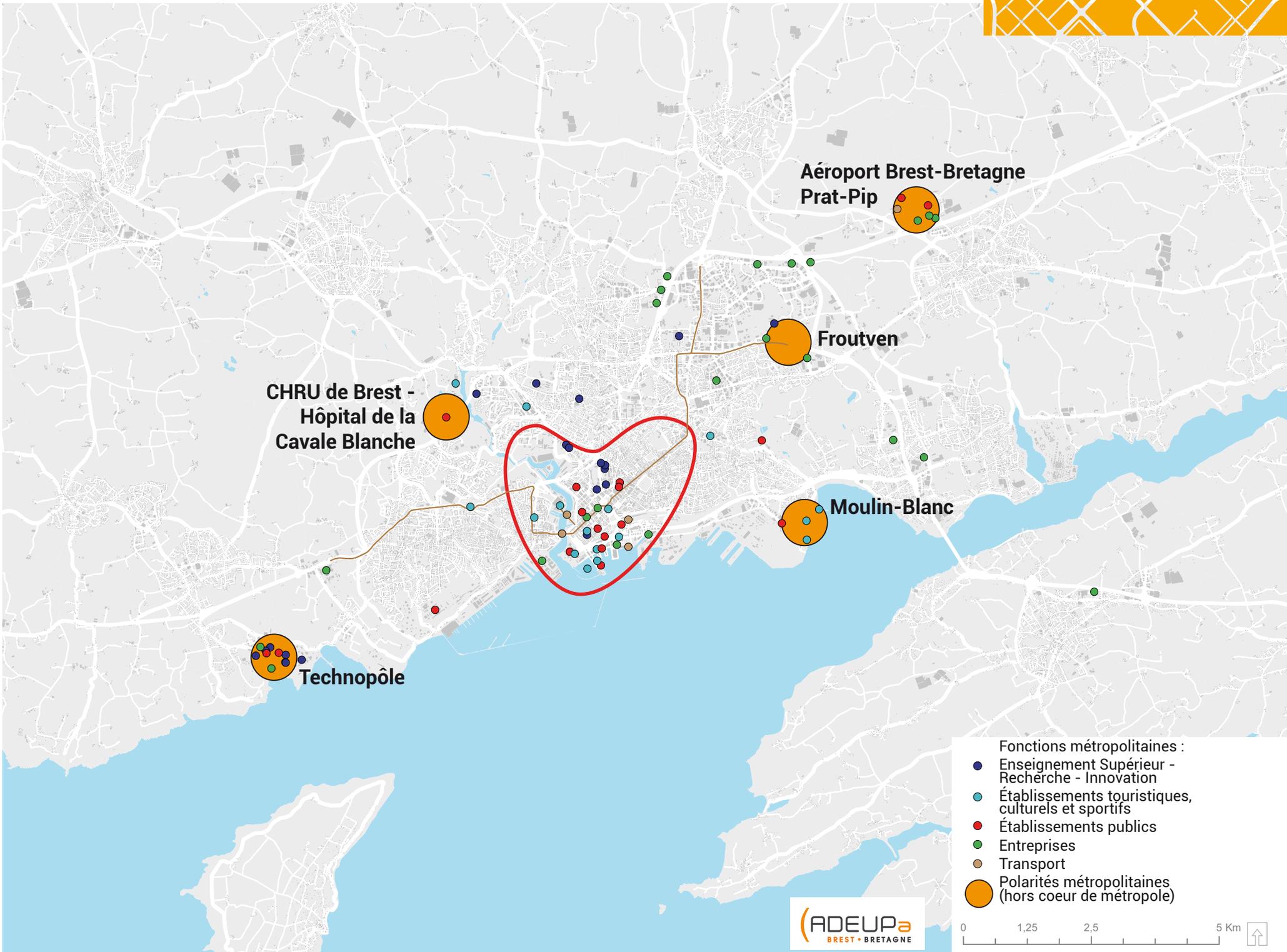


■  
QUELS RELAIS ATTRIBUER AUX FONCTIONS PÉRIPHÉRIQUES  
DANS LE CŒUR DE MÉTROPOLE ?

■  
QUELLES NOUVELLES FONCTIONS PROGRAMMER DEMAIN ?

■  
QUELS ENRICHISSEMENTS MUTUELS ENTRE  
FONCTIONS MÉTROPOLITAINES ET ESPACE PUBLIC ?  
■

# L'INCARNATION MÉTROPOLITAINE



# LA MÉTROPOLE CONCENTRE DE NOMBREUSES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES

OÙ SE TROUVENT LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES ?  
QUELLE EST LEUR EXPRESSION EN CŒUR DE MÉTROPOLE ?

Brest métropole concentre de nombreuses fonctions métropolitaines qui bénéficient à l'ensemble des habitants et des acteurs économiques du Pays de Brest et rayonnent bien au-delà de la métropole.

Il s'agit des fonctions de commandement stratégique de l'État (préfecture maritime), d'enseignement supérieur et de recherche, d'accessibilité (port, aéroport), de santé avec le CHRU notamment, des équipements culturels, sportifs, des centres de décisions (ou de sièges d'entreprises comme le Crédit Mutuel Arkéa)... Des fonctions métropolitaines sont également présentes dans l'aire d'influence de Brest, avec notamment la base aéronautique navale (BAN) de Lanvéoc Poulmic et l'école navale, la base de l'île Longue également en presqu'île de Crozon, le Radar de Bretagne à Loperhet et le centre d'art contemporain à Landerneau (FHÉL), ou encore les sièges des groupes Even ou Triskalia...

Ces fonctions métropolitaines doivent être confortées car elles sont porteuses de capacités d'attraction, d'entraînement et d'influence. Elles créent les conditions du développement des échanges, de la connaissance et de l'innovation, essentielles au développement du Pays de Brest. Leur rayonnement régional, national ou international contribue au maintien et à la croissance de nombreuses entreprises du territoire et offre ainsi des conditions favorables à la création de nouvelles activités. Beaucoup de fonctions métropolitaines importantes sont en périphérie (Technopôle, aéroport / Zone d'activité de Prat-Pip, Moulin-Blanc, CHRU...) et la tendance des dernières années est plutôt la dévitalisation du centre au profit de la périphérie.



## DES PROJETS DE PORTÉE MÉTROPOLITAINE

Centre national des phares et balises, gare maritime...  
où implanter ces nouveaux équipements ?

### QUELLES NOUVELLES FONCTIONS DEMAIN ?

Des projets en cours auront une portée métropolitaine. On peut citer le centre national des phares et balises sur le port ainsi que le travail sur la gare maritime, le pôle des excellences maritimes aux Capucins, la rénovation du Quartz...

Au niveau des transports, une nouvelle ligne de TCSP est également étudiée en complément de la première ligne de tramway.

En revanche, dans les fonctions à l'intérieur du périmètre du cœur de métropole, il y a peu de représentation des sièges d'entreprises, la tendance est même au départ de certains vers la périphérie. À Brest, il n'y a pas de « quartier d'affaires » comme c'est parfois le cas dans d'autres métropoles.

### QUELS RAPPORTS À L'ESPACE PUBLIC ET QUELLE LISIBILITÉ DES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES EXISTANTES ?

Les fonctions métropolitaines, dont la plupart datent de la reconstruction, ne sont pas forcément très lisibles ni même visibles depuis l'espace public : un parcours avec Google maps, permettant de n'avoir aucun parti pris sur la mise en scène photographique du bâti dans la ville met en évidence cet état de fait. Il démontre en même temps que c'est moins vrai pour les opérations les plus récentes, en particulier autour des aménagements récents du tramway et des Capucins.

Les fonctions métropolitaines sont souvent peu influentes sur l'espace public. En effet, leur mise en retrait au regard d'une certaine monumentalité urbaine, l'omniprésence de la voiture et la logique routière des espaces de circulation associés et un traitement de l'espace public « timide » ne favorise pas leur mise en scène.





LE QUARTZ

**QUELS RAPPORTS À  
L'ESPACE PUBLIC ET QUELLE  
LISIBILITÉ DES FONCTIONS  
MÉTROPOLITAINES EXISTANTES ?**

Brest vu par Street view (google Maps)



LA GARE



LA CCI MÉTROPOLITAINE BRETAGNE OUEST



L'UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE - SEGALEN



LE CHRU DE BREST - HÔPITAL MORVAN



PLACE DE LA LIBERTÉ



LE CHÂTEAU

QUELS RAPPORTS À  
L'ESPACE PUBLIC ET QUELLE  
LISIBILITÉ DES FONCTIONS  
MÉTROPOLITAINES EXISTANTES ?

Brest vu par Street view (google Maps)



LE PORT DE COMMERCE



LE MUSÉE DES BEAUX ARTS



L'HÔPITAL D'INSTRUCTION DES ARMÉES CLERMONT TONNERRE



L'UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE - MÉDECINE



L'UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE - BOUGUEN



RUE DE SIAM / TRAMWAY



RUE JEAN JAURÈS

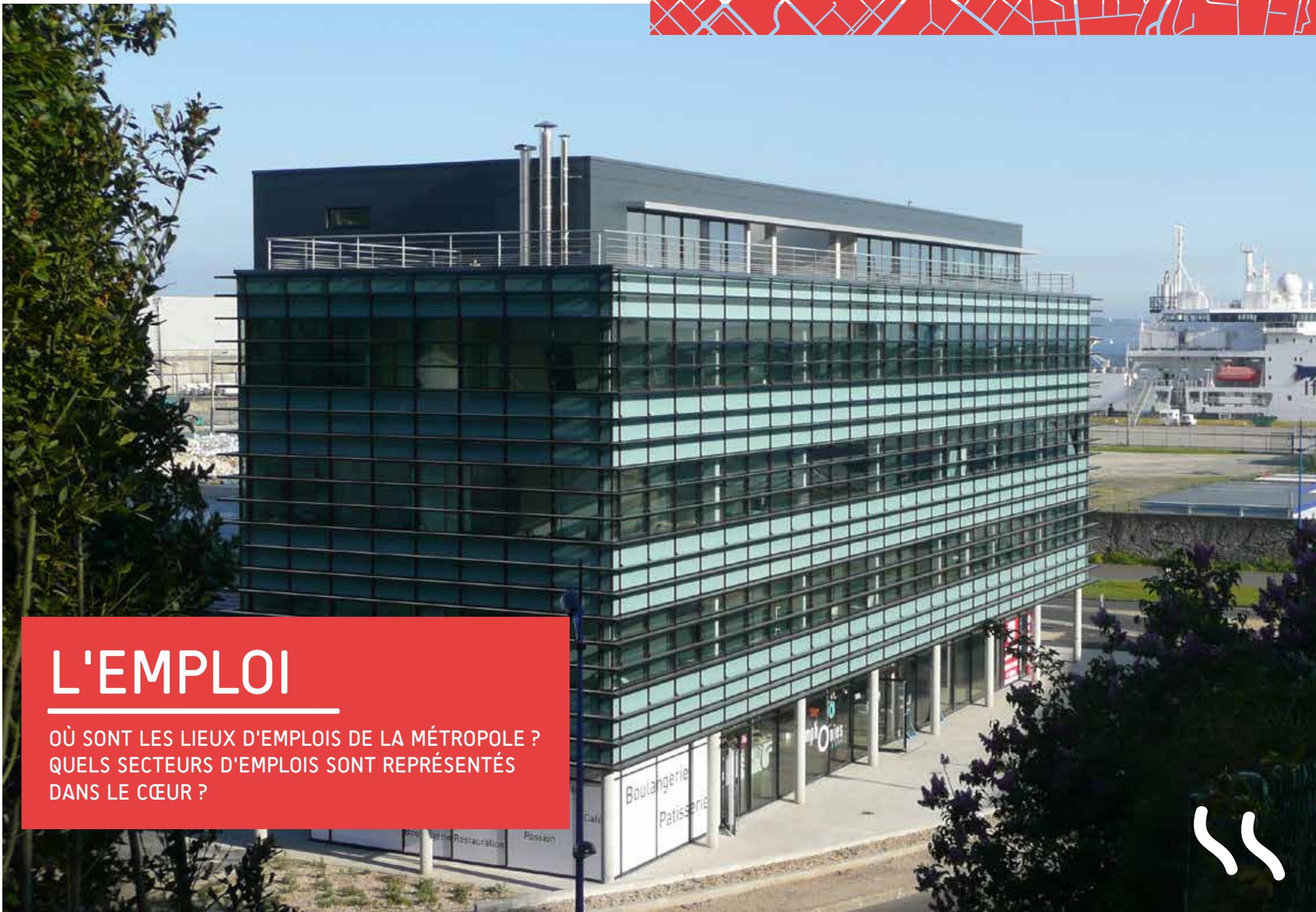


PORT DU CHÂTEAU

## QUELS RAPPORTS À L'ESPACE PUBLIC ET QUELLE LISIBILITÉ DES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES EXISTANTES ?

Brest vu par Street view (google Maps)





# L'EMPLOI

OÙ SONT LES LIEUX D'EMPLOIS DE LA MÉTROPOLE ?  
QUELS SECTEURS D'EMPLOIS SONT REPRÉSENTÉS  
DANS LE CŒUR ?

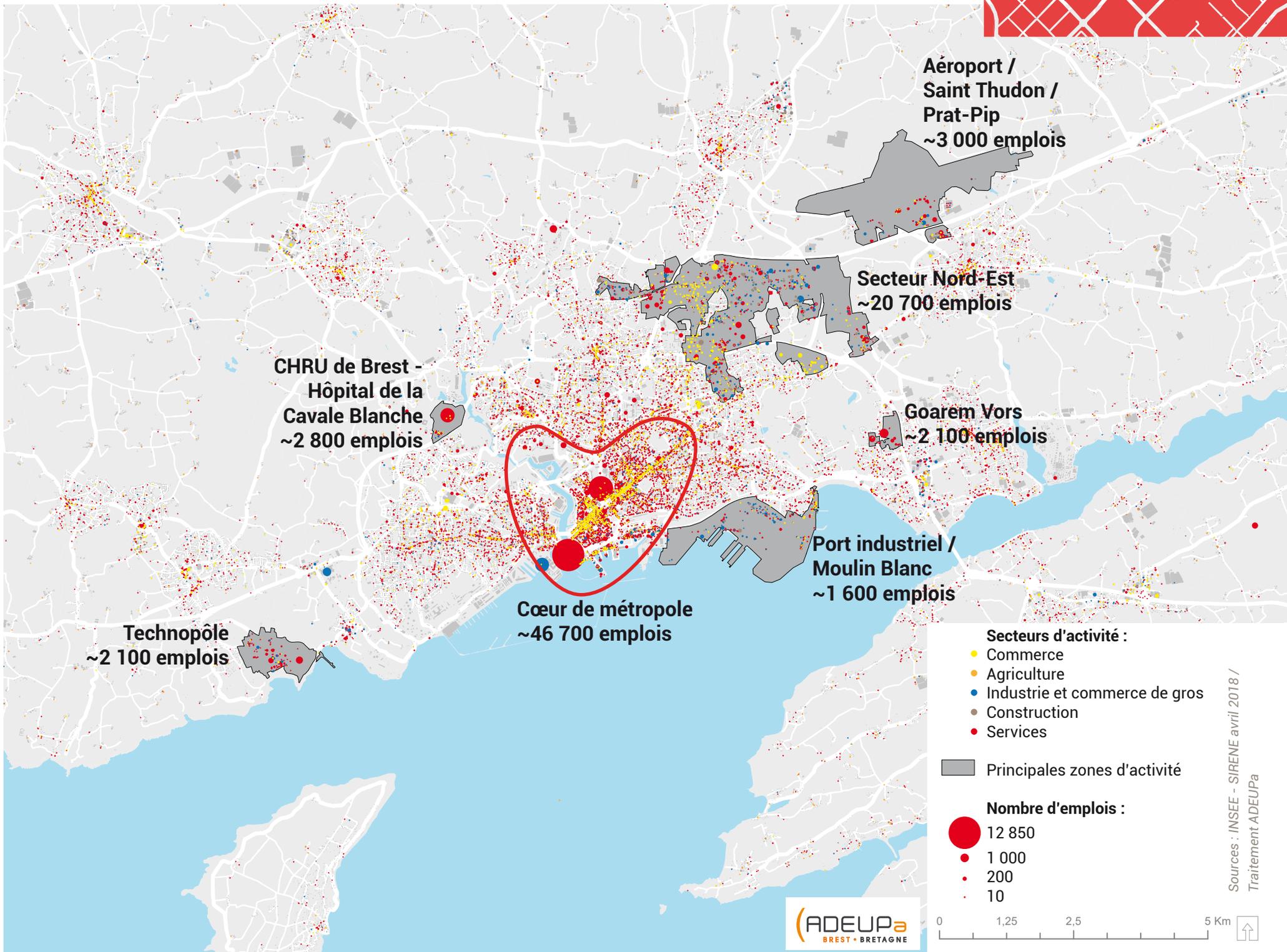


■  
COMMENT RENDRE ATTRACTIF LE CŒUR DE MÉTROPOLE  
AUX YEUX DES CHEFS D'ENTREPRISES ?

■  
COMMENT FAVORISER LES SYNERGIES ENTRE ACTEURS  
ÉCONOMIQUES AU CŒUR DE MÉTROPOLE ?



# L'EMPLOI



- Secteurs d'activité :**
- Commerce
  - Agriculture
  - Industrie et commerce de gros
  - Construction
  - Services

■ Principales zones d'activité

- Nombre d'emplois :**
- 12 850
  - 1 000
  - 200
  - 10



Sources : INSEE - SIRENE avril 2018 /  
Traitement ADEUPa

# LE CŒUR DE MÉTROPOLE RESTE LE PREMIER ESPACE ÉCONOMIQUE DE LA MÉTROPOLE

QUELLES SONT LES TENDANCES D'IMPLANTATION DES  
ENTREPRISES DANS LA MÉTROPOLE ?  
QUEL EST LE POIDS DU CENTRE-VILLE ?

Historiquement, les centralités urbaines se sont construites autour de fonctions commerciales, productives et administratives et se caractérisent donc par une concentration d'emplois. Au cours des dernières décennies, on constate un développement de l'activité en périphérie au détriment du centre-ville.

Brest n'échappe pas à cette règle. En 2017, l'emploi du cœur de métropole représente environ 46 700 emplois, et 66 000 dans le reste de la métropole. Le centre-ville demeure bien le premier espace économique en termes d'emploi mais il est fortement concurrencé par la périphérie. L'enjeu est ici celui de l'offre : dans les années 1980-90, le site du Technopole bénéficie d'une image attractive et dynamique. Dans les années 2000, c'est le port de commerce qui assure cette fonction de locomotive économique.

Aujourd'hui, c'est naturellement le Nord-est de l'agglomération qui accueille la majorité des nouveaux bâtiments à vocation économique. Cela s'explique par une très bonne accessibilité et des facilités d'aménagement (accessibilité, coût, disponibilités et stationnement). Le marché immobilier des locaux professionnels en centre-ville est progressivement devenu atone en raison des coûts de réhabilitation et de la concurrence avec le logement. Dans ces conditions, l'enjeu à venir est de retrouver un marché de l'immobilier tertiaire dynamique dans le cœur de métropole et de poursuivre l'effort initié par les Capucins.



## UNE FORTE CONCENTRATION D'EMPLOIS PUBLICS DANS LE CŒUR DE MÉTROPOLE

COMMENT LIMITER L'EXODE DES ENTREPRISES VERS LA PÉRIPHÉRIE ?  
COMMENT INVERSER LA DYNAMIQUE D'IMPLANTATION ?

### QUELS EMPLOIS DANS LE CŒUR DE MÉTROPOLE ?

Les 3 premiers employeurs de la zone d'emploi sont historiquement implantés dans le centre-ville et y maintiennent des fonctions de siège : la base de défense Brest-Lorient, le Centre Hospitalier Régional Universitaire et Brest métropole. Cela témoigne bien du caractère public de l'emploi local ainsi que de leur ancrage au territoire.

La centralité c'est aussi une vitrine commerciale majeure en concurrence avec les enseignes de la grande distribution situées en périphérie. Le commerce de centre-ville représente 27 % de l'emploi de la métropole et 37% des établissements.

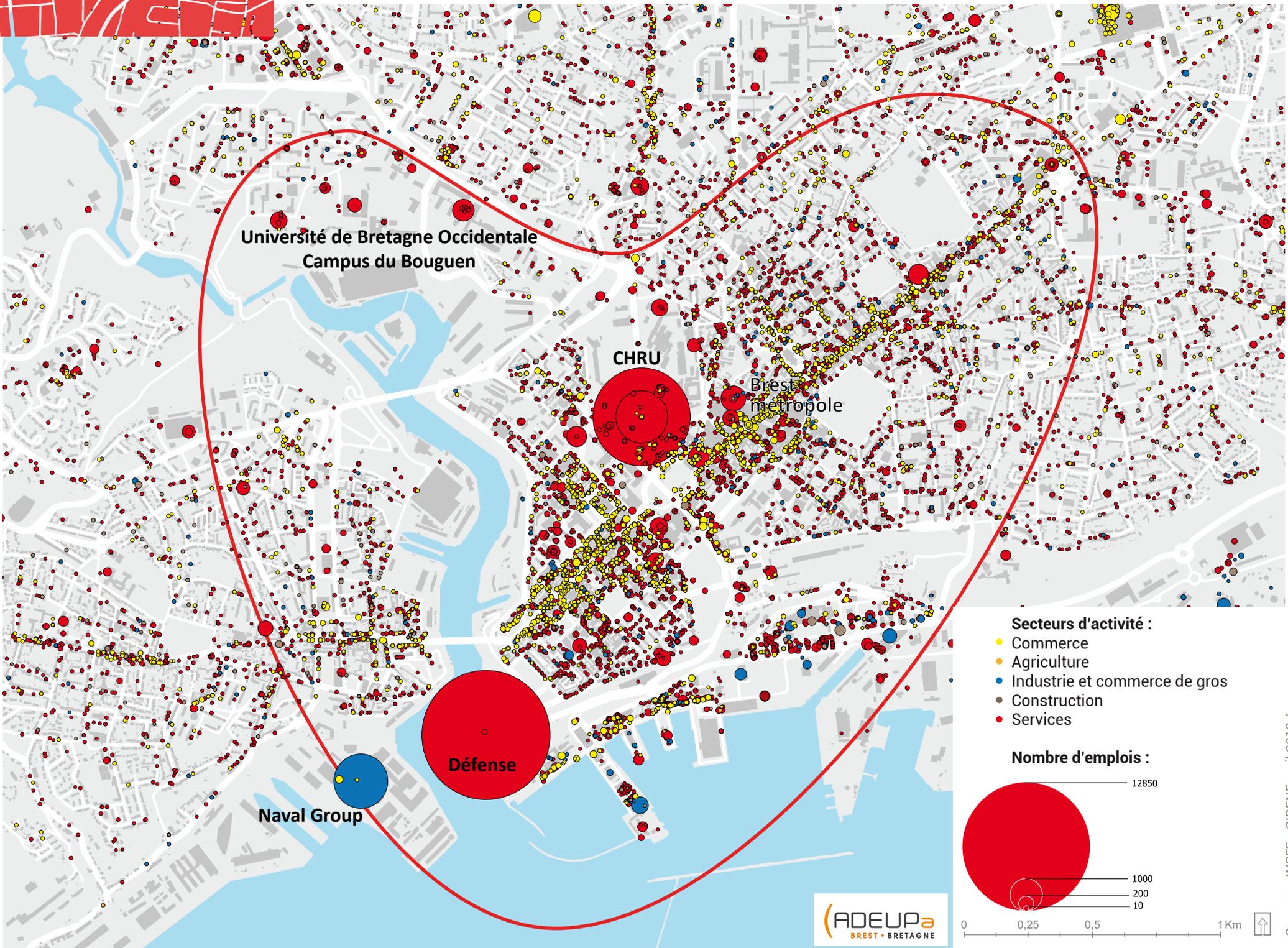
Parmi les plus grands employeurs du secteur privé figurent les entreprises portuaires en lien avec la réparation navale comme Naval Group ou Navtis. Pour autant, la fonction du cœur de métropole reste à conforter et à rendre lisible.

Le cœur de métropole se singularise également par une concentration des emplois des industries créatives (environ 2 400 emplois) autour de la rue de Siam, ce qui est un signe de son caractère métropolitain. Pour autant ils sont peu lisibles et peu structurés.

La présence d'établissements d'enseignement supérieur dans le centre contribue à l'animation de la ville et permet d'envisager des partenariats débouchant sur des projets innovants qui pourraient s'implanter dans le cœur.

L'attractivité de Brest s'est trouvée largement renforcée par la mise en service du téléphérique et l'aménagement du plateau des Capucins. L'amplification de ce phénomène reste à construire.

Enfin, il est notable que peu de sièges de grands groupes privés sont implantés dans le centre de Brest. L'ambition affichée dans la stratégie métropolitaine de développement économique est de stimuler l'esprit entrepreneurial tout en favorisant l'implantation des sièges d'entreprises dans le cœur de métropole. Cela ne sera possible que si les chefs d'entreprises sont convaincus par les mesures prises pour rendre le cœur de métropole attractif, facilement accessible et avec un stationnement aisé pour ses clients et ses salariés.



Université de Bretagne Occidentale  
Campus du Bouguen

CHRU

Brest  
métropole

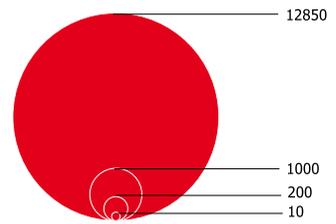
Défense

Naval Group

**Secteurs d'activité :**

- Commerce
- Agriculture
- Industrie et commerce de gros
- Construction
- Services

**Nombre d'emplois :**



L'EMPLOI



# L'IDENTITÉ BRETOISE

SUR QUOI REPOSE FONDAMENTALEMENT L'IDENTITÉ BRETOISE ?



© Jean-Yves Guillaume / Brest métropole

L'identité est ici considérée sous quatre angles :

## BREST SUR MER

Points de vue, belvédères et balcons (il est notamment fait ici référence à l'AVAP), rues offrant une perspective vers la mer, ligne de crête, accès au rivage

## LES MOTIFS PARTICULIERS

Escaliers, grues, quais et formes de radoub, murs

## L'EXPOSÉ / LE CACHÉ

Le grand panorama offert à la vue et, à contrario, des lieux insolites, qui ne s'imposent pas et dont la découverte peut être fortuite

## LES ENTITÉS PAYSAGÈRES

en présence et les espaces de transition

# BREST SUR MER



# COMMENT MIEUX RÉVÉLER LA MARITIMITÉ BRESTOISE ?

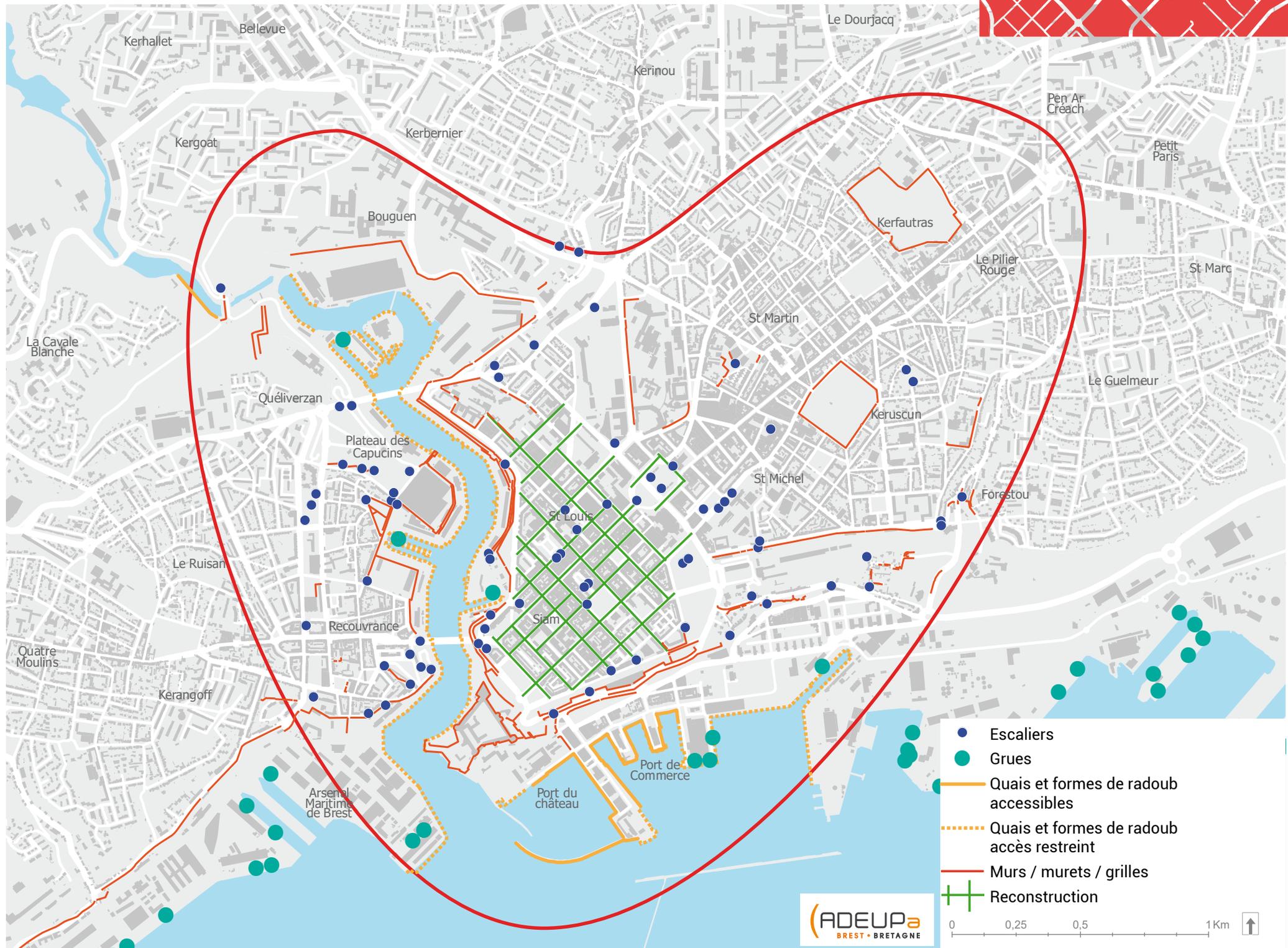
---

## BREST SUR MER

Comment mieux relier le plateau portuaire et la ville ?  
Comment conserver au port son identité  
tout en l'intégrant au cœur de métropole ?  
Comment valoriser la rade et ses vues ?

Les perspectives sur la mer, l'identité maritime avec la présence des grues et installations portuaires, les belvédères... sont des marqueurs de l'identité brestoise. Une ville surplombante qui a su mettre à distance son urbanisation (cours Dajot et boulevard Jean Moulin...) permettant de garder de vastes balcons sur mer.

# MOTIFS PARTICULIERS



- Escaliers
- Grues
- Quais et formes de radoub accessibles
- - - Quais et formes de radoub accès restreint
- Murs / murets / grilles
- + Reconstruction

## COMMENT SE SERVIR DES MOTIFS PARTICULIERS ?

---

GRUES, QUAIS, ESCALIERS...  
AUTANT DE MOTIFS QUI FONT L'IDENTITÉ DE BREST

La ville se caractérise par un certain nombre d'éléments qui témoignent à la fois de sa topographie (les escaliers), de son rapport à la mer (les grues, quais et formes de radoub), de la coexistence de certaines fonctions (séparées par des murs, murets et grilles) qui, par leur répétition, font la spécificité du paysage brestois.



© ENSA Nantes



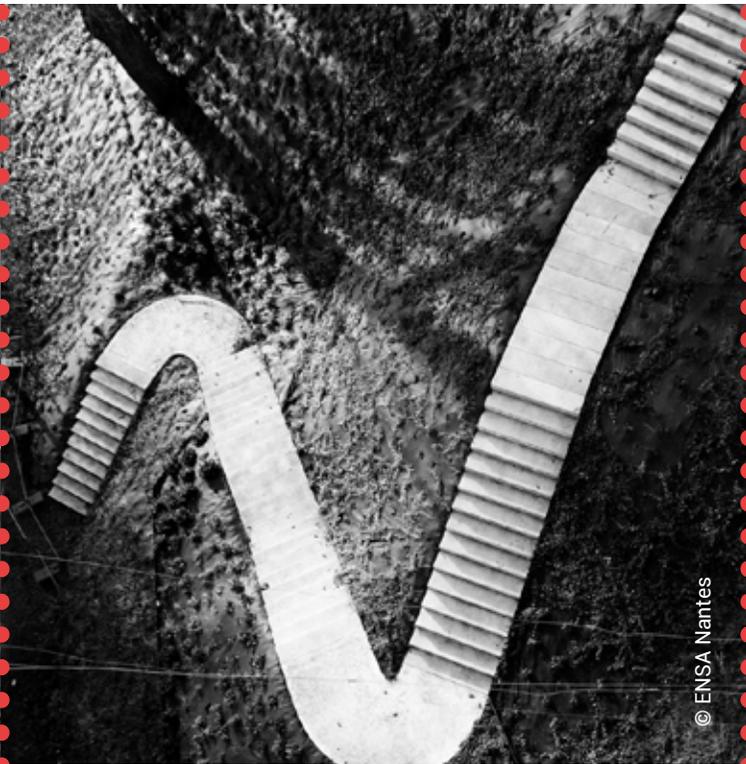
© Michel Coquil / Brest métropole



ADEUPa



ADEUPa



© ENSA Nantes



ADEUPa

# L'EXPOSÉ / LE CACHÉ



# DU CONFIDENTIEL AU SPECTACULAIRE COMMENT ARTICULER LE GÉNIE DES LIEUX ?

L'EXPOSÉ / LE CACHÉ

Il existe dans Brest des lieux confidentiels qui ne se dévoilent pas au premier abord

Brest se caractérise par ses échappées visuelles extraordinaires sur le grand paysage, celui de la rade, par-dessus les installations portuaires, et même jusqu'à la mer d'Iroise, par la fenêtre du Goulet.

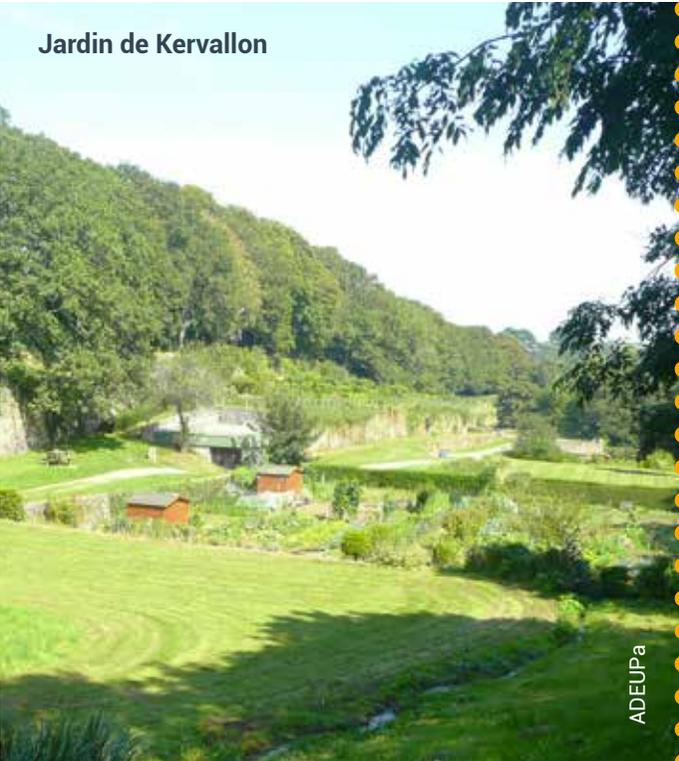
Il existe aussi dans Brest des lieux insolites qui font l'identité de la ville mais qui ne se voient pas forcément de prime abord.

Des tunnels, des espaces verts, des rues, des micro-quartiers (liste non exhaustive) :

- Le quartier du Merle Blanc avec ses ruelles, sa rampe, son sentier, ses petites maisons, sa passerelle ;
- Le quartier de Kérigonan et ses maisons colorées ;
- Les quartiers de Saint-Martin et Recouvrance, faubourgs de Brest.

- Le vallon du Moulin à Poudre et ses nombreuses traces du passé (Les jardins en terrasse de l'ancien moulin Duplessis, l'ancien corps de garde, les tunnels dont celui qui mène au plateau du Bouguen avec une terrasse intermédiaire, les fontaines de Poullic al Léas, les restes de fortification etc.) ;

Brest se singularise enfin par ses lieux inaccessibles, base navale et port de commerce en particulier, sites propices à l'imaginaire voire porteurs de fantasmes, et qui, lorsqu'ils sont ouverts, sont assaillis de visiteurs, tels le Salou, un espace hors du temps et d'échelle déconnecté de la ville bien qu'en plein centre.



Jardin de Kervallon

ADEUPa



Kérigonan

© Jean Yves Guillaume / Brest métropole



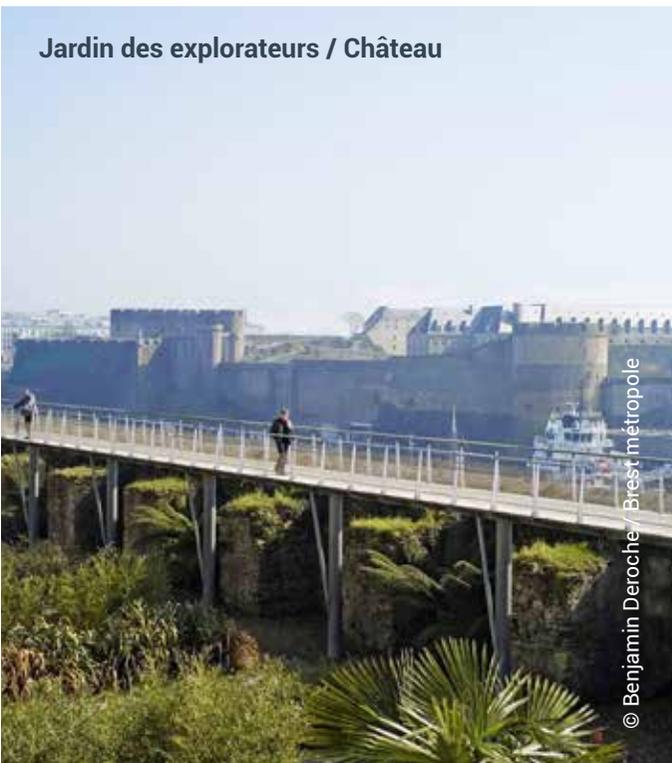
Rue Saint Malo

ADEUPa

**DU CONFIDENTIEL ...**

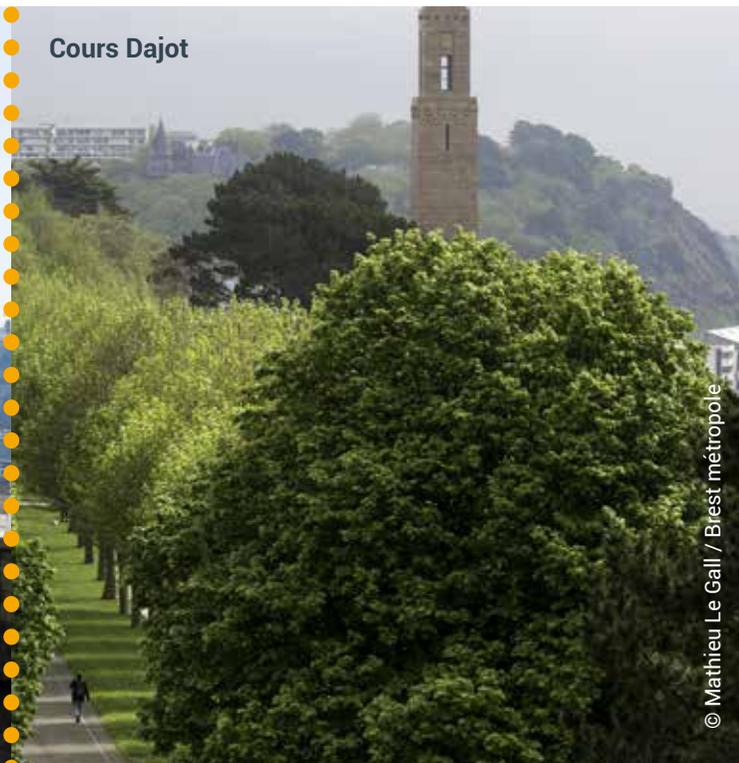
# ... AU SPECTACULAIRE

Jardin des explorateurs / Château



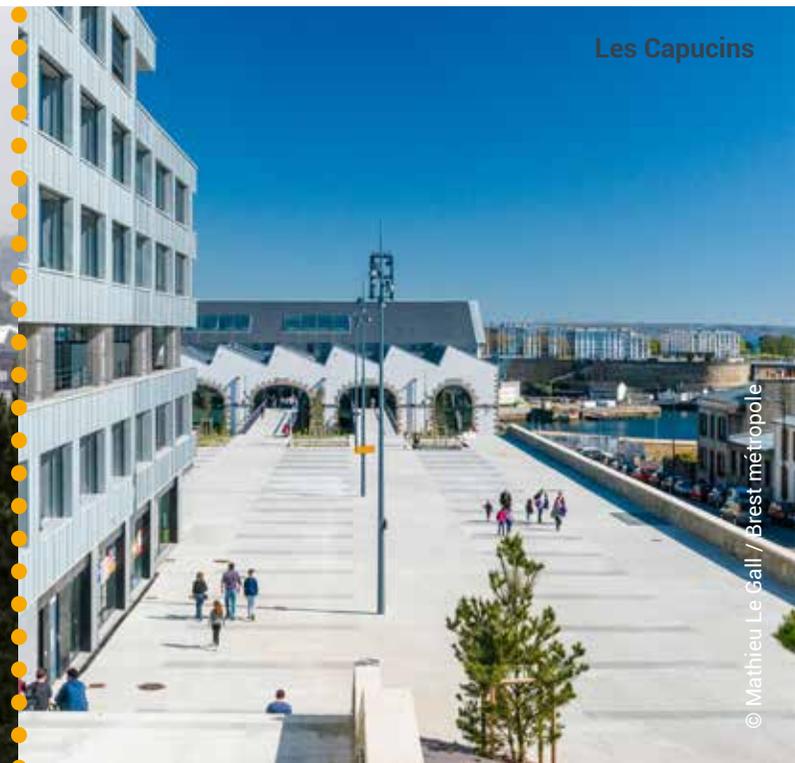
© Benjamin Deroche / Brest métropole

Cours Dajot



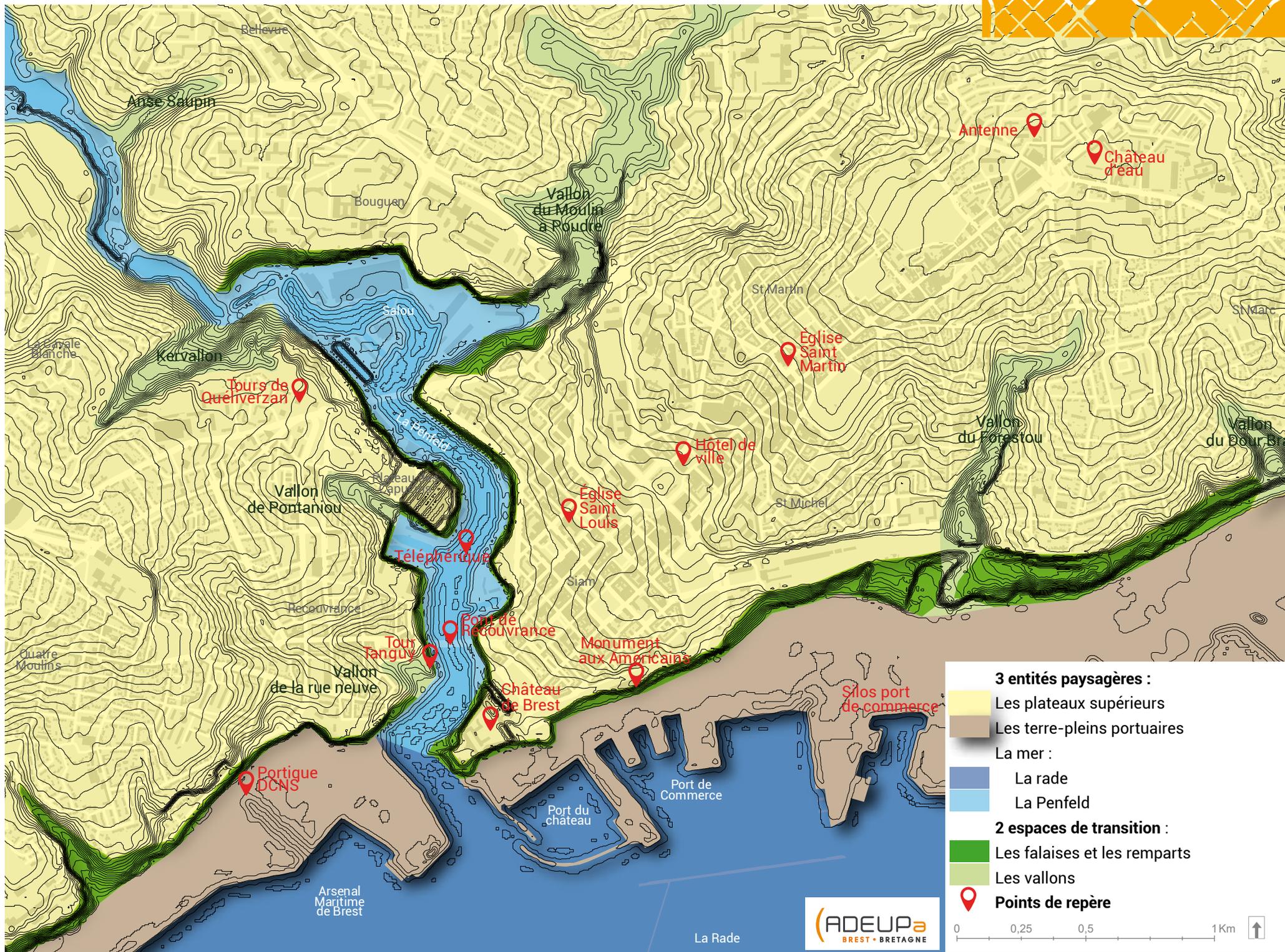
© Mathieu Le Gall / Brest métropole

Les Capucins



© Mathieu Le Gall / Brest métropole

# LE PAYSAGE



# COMMENT CHANGER LE REGARD SUR LA VILLE, LA FAIRE AIMER ?

LE PAYSAGE

Comment relier davantage les différents quartiers sans dénaturer les vallons qui les séparent ?

## LES PLATEAUX SUPÉRIEURS : LA VILLE BELVÉDÈRE

Ces plateaux dont la hauteur varie d'environ 40m à 100m ont un impact fort dans le paysage. Vu de la mer : c'est à ce moment que le terme « **Brest la Blanche** » prend tout son sens, avec le fort contraste entre la falaise et les remparts, socles de cette ville haute qui présente des façades échelonnées, et qui dans la lumière particulière de la rade offre cette tonalité blanche.

Une grande partie de ce plateau est caractérisé par **la ville reconstruite** suivant un plan en damier, avec ses façades ordonnancées, offrant des espaces en belvédère (sur la Penfeld, le long du boulevard Jean Moulin ou sur la rade, le long du cours Dajot). Le bâti construit en retrait accentue la mise en scène de ces perspectives.

En continuité du centre reconstruit, **les faubourgs** de Recouvrance et Saint-Martin présentent une trame urbaine moins régulière. Du côté de **Recouvrance**, le relief accentué détermine l'implantation suivant les courbes de niveau. Il offre de nombreuses perspectives et un étagement des constructions contrastant avec Siam au relief plus lissé. Les perspectives, si elles sont nombreuses, sont moins spectaculaires. Elles surprennent au détour d'une rue, offrant un panorama sur la rade ou sur la ville reconstruite par-delà la Penfeld. **Saint-Martin** est un quartier plutôt composé classiquement autour de ses espaces publics, places, halles, église. Son architecture néoclassique relativement homogène confère au quartier un cadre de vie agréable, et une forme d'autonomie.

**Le quartier Saint-Michel** s'étagé au-dessus de la gare, ouvert sur la rade. C'est un quartier résidentiel fruit d'une construction plus lente. Son architecture mêle l'écriture néoclassique à celle de vastes ensembles immobiliers collectifs, voisins d'îlots de maisons individuelles. L'enclave du cimetière Saint-Martin crée une rupture entre ce quartier et le centre-ville.

**Le quartier de la gare** est à l'origine une vaste esplanade en belvédère sur le port et la rade. Progressivement aménagé (construction de l'immeuble de la CCI et aménagement de la place elle-même) sa fonction de belvédère a été affaiblie.

**L'ancienne couronne des fortifications et glacis arasés**, constituant à l'origine une ceinture d'espaces verts, a progressivement été grignotée par des bâtiments et équipements qui y ont pris place. Aujourd'hui ce parcours potentiel de « tour de ville » est peu lisible et n'a pas de vocabulaire propre qui pourrait faciliter sa compréhension.

Le point central de ce niveau supérieur est **la place de la Liberté**, carrefour entre l'axe des anciens glacis et l'axe Jaurès-Siam. C'est une des plus grandes places, entourée d'immeubles à l'architecture parfaitement ordonnancée et à la composition rigoureusement symétrique, lesquels confèrent à cet espace une certaine monumentalité. La place est elle-même décaissée par rapport à l'espace environnant, ce qui en fait un lieu singulier, un peu déconnecté.

Comment mieux relier le plateau portuaire et la ville ?  
Comment conserver au port son identité tout en l'intégrant au cœur de métropole ?

## LES TERRE-PLEINS PORTUAIRES

Le polder s'est constitué petit à petit depuis les années 1860. Sa constitution a eu pour effet de mettre la ville à distance de la mer et de la priver aujourd'hui à certains endroits de l'accès au rivage.

L'horizontalité du polder est rythmée par différents éléments de types industriels tels que les grues et les silos qui, depuis le plateau haut, sont les points saillants qui rappellent la maritimité de la ville.

Un élément d'accentuation de cette horizontalité est la présence des quais, dont l'épaisseur particulièrement visible depuis l'eau forme comme une assise sur laquelle le port se développe.

L'ambiance portuaire est très différente de celle de la ville. Sur le port, les espaces sont moins polissés, ont moins l'effet de monumentalité ou d'urbanité de la ville haute. L'espace est moins ordonné, on peut y lire les traces du passé (anciennes voies ferrées, quais en pierre...).

Les deux espaces, bien que très proches géographiquement, donnent l'impression d'être déconnectés l'un de l'autre.

Sur le port se succèdent également des espaces de natures très différentes :

- La marina du château, création récente, avec sa digue qui offre une vue sur la rade et ses quais nouvellement restitués au public, animés par la présence de commerces,
- Le port originel avec ses bassins, encore très animés. Plus loin, le port de commerce et le secteur industrialo-portuaire, dont le chantier de réparation, perceptible à distance par ses nombreuses grues et les navires imposants qui le fréquentent.

Comment préserver l'intégrité de la falaise, socle de la ville haute ?

## LA FALAISE

L'ancienne limite entre la ville et la mer imprègne aujourd'hui encore fortement le paysage avec un fort contraste chromatique entre la ville haute et son socle, marqué par des couleurs plus foncées correspondant à la falaise végétalisée et aux remparts de Vauban.

Le socle est composé d'espaces de deux sortes : les remparts, vestiges des anciennes fortifications brestoises et la falaise végétalisée, plus à l'Est. Avant l'aménagement des terre-pleins portuaires, l'estran de la rade prenait naissance au pied de cet escarpement abrupt, sous la forme de grèves. Ce socle joue un rôle doublement essentiel en ce qu'il insère une frange naturelle significative au cœur de la ville, et assume efficacement une fonction d'interface entre quartiers et installations portuaires.

Élément fondamental du paysage, la falaise offre de nombreux belvédères et balcons tantôt sur la rade, tantôt sur la ville.

Comment valoriser et conserver les propriétés des vallons ?

## LES VALLONS

Ils se caractérisent par une forme généralement assez encaissée. La présence de l'eau y a été presque totalement gommée, à l'exception de Kervallon.

Les vallons font le lien entre les plateaux inclinés et le rivage de la rade ou de la Penfeld (vers la Penfeld pour les vallons du Moulin à Poudre, de Kérinou, de Pontaniou et de la rue neuve et vers la rade pour le vallon du Forestou et du Dour Braz).

Les trois principaux vallons sont de natures très différentes quant à leurs aménagements allant du plus naturel à Kervallon au plus urbain au Forestou, le vallon du moulin à poudre étant un intermédiaire entre ces deux extrêmes.

À l'exception de celui de Kervallon, les deux autres vallons ont été des obstacles pour le développement de la ville et ont nécessité la construction d'ouvrages de franchissement imposants : les ponts Schuman et du Forestou.

Kervallon a été très peu aménagé. Il y subsiste une partie des anciennes fortifications de Quéliverzan ainsi que des jardins en terrasse.

Le vallon du Forestou est quant à lui une bonne illustration d'urbanisation dans la pente avec des bâtiments étagés suivant les courbes de niveau.

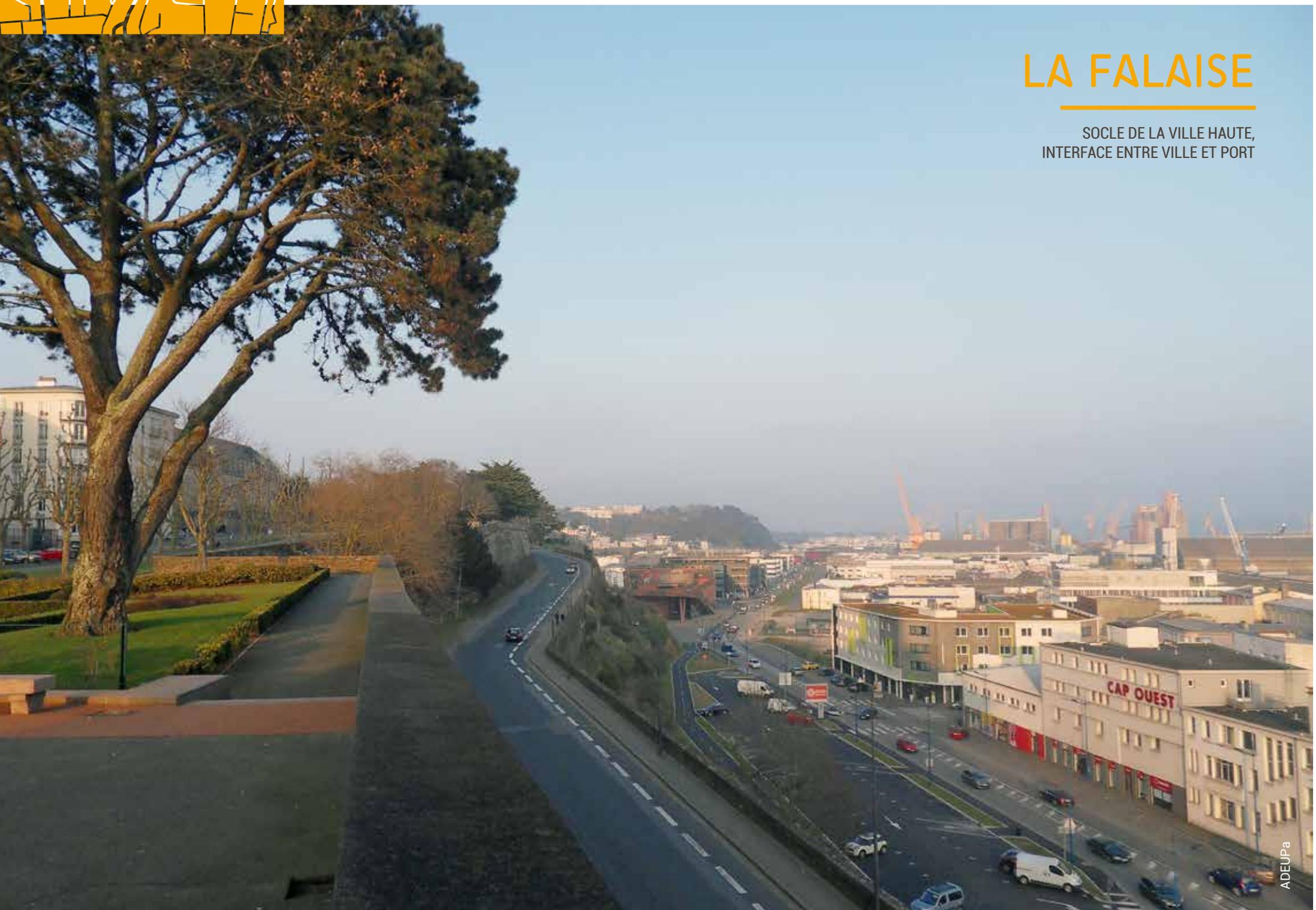
Le vallon du Moulin à poudre présente quant à lui une masse végétale encore significative et offre un espace de respiration au sein de la ville, mais des constructions continuent d'y être implantées parmi un bâti déjà disparate.



# LA FALAISE

---

SOCLE DE LA VILLE HAUTE,  
INTERFACE ENTRE VILLE ET PORT



# LA PENFELD, UN SILLON DANS LA VILLE

COMMENT RENFORCER LE LIEN ENTRE RIVE DROITE  
ET RIVE GAUCHE ?





© Mathieu Le Gall / Brest métropole

Comment renforcer le lien entre rive droite et rive gauche ?

#### LA PENFELD

La Penfeld est un sillon dans le sol granitique, une entaille dans la côte. Associée à la Rade, le havre protégé qu'elle représente a permis la naissance de Brest. La ville s'est développée autour de cet axe auquel se conforme encore la configuration actuelle : une ville scindée en deux, entre rive droite et rive gauche. Cette coupure est d'autant plus importante que le lit du fleuve est occupé par l'arsenal de la Marine, en accès restreint.

La Penfeld est le lien physique entre la rade et le Pays, l'interface entre l'eau et la terre, entre la ville et la mer.

En dépit de ses atouts, la Penfeld est néanmoins un espace complexe et difficile. Le relief positionne la ville en surplomb du fleuve. Par endroit peu perceptible, il est difficilement accessible. La partie de la Penfeld située dans le cœur de métropole est la plus minérale. Occupée par l'arsenal, elle comporte un vaste espace, celui du Salou qui forme un cirque de 16ha en plein centre-ville.

Comment valoriser les vues sur la rade ?

#### LA RADE

La rade de Brest est un vaste plan d'eau (180km<sup>2</sup>) visible depuis les nombreux balcons de la ville. Fermée par les presqu'îles de Plougastel-Daoulas et de Crozon, c'est une petite mer intérieure protégée des humeurs de l'océan. Les accès publics à la rade sont relativement restreints au regard du linéaire de quais existants dont la majeure partie n'est pas accessible au public. La mise à distance entre la ville et la rade tient au Polder lui-même et à la limitation des accès directs à la mer.

Depuis la rade, les différentes strates de la ville se lisent clairement, avec au premier plan l'activité portuaire puis ensuite la falaise (fortifications ou écharpe naturelle) puis la ville de Brest, posée sur son socle, très blanche.

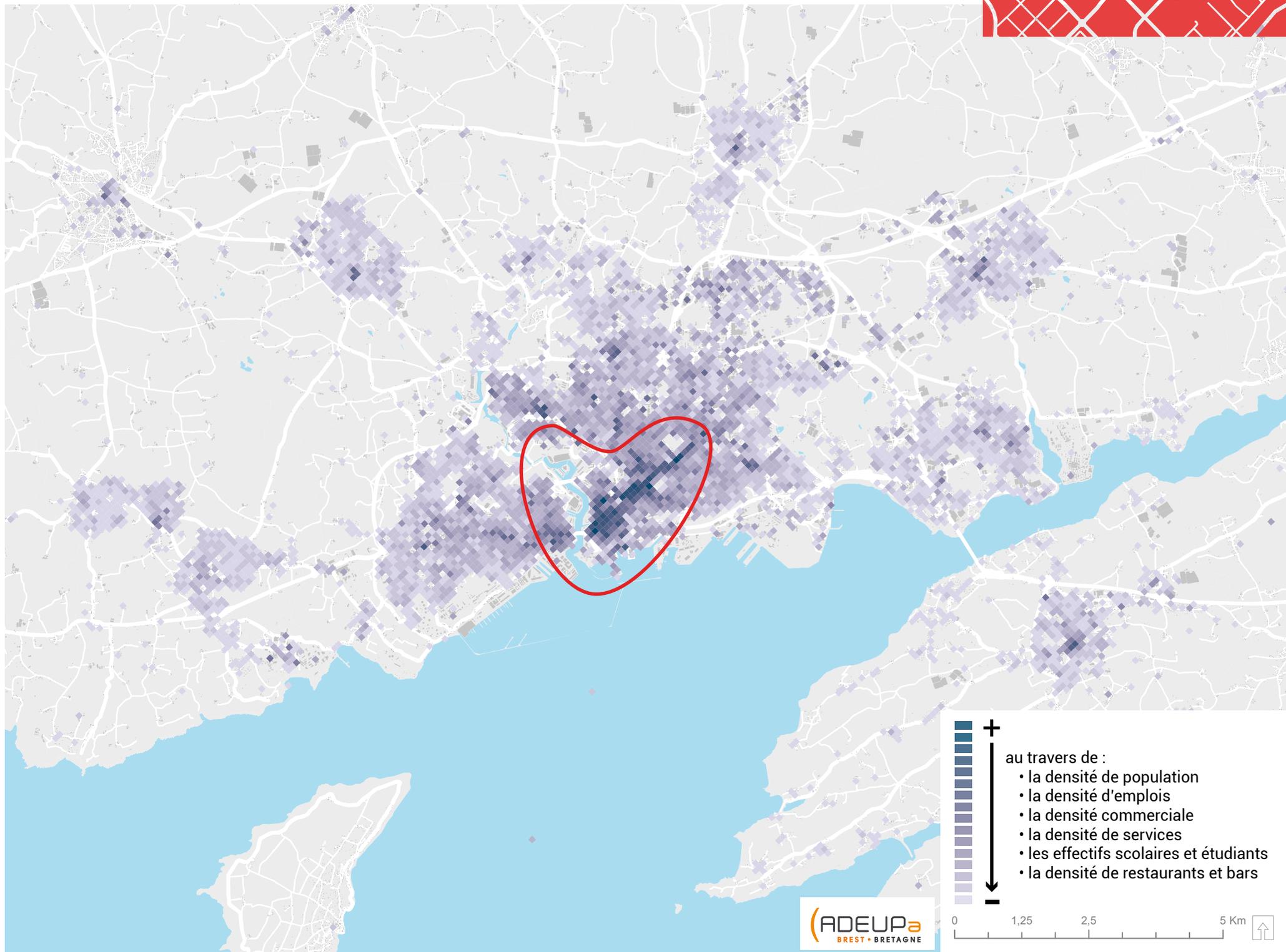
# LA VITALITÉ

QUELLES SONT LES LIEUX OÙ SE CONCENTRENT LE PLUS D'USAGES ?



■  
QUELS LIEUX LES PLUS INTENSES, EXISTANTS OU POTENTIELS,  
PRIVILÉGIER ?  
■

# LA VITALITÉ



## QUELS SONT LES LIEUX LES PLUS INTENSES ?

OÙ SONT LES LIEUX LES PLUS INTENSES (USAGES, FLUX, RYTHMES) ?  
À QUELS ENDROITS SE SUPERPOSENT LE PLUS DE FONCTIONS (BÂTI, ESPACES PUBLICS) ?

Deux approches :

La ville dans sa structure (le bâti, les équipements, le pérenne) au travers de l'emploi, la population, les commerces, les services, les effectifs scolaires et la présence de restaurants et bars

La ville dans son animation au travers de l'évènementiel, le festif... et les temporalités.

Les principales polarités de la métropole apparaissent et en particulier celles qui se situent le long de l'axe Jaurès-Siam et le bas de Recouvrance autour de la place de la Porte.

Les autres polarités sont celles des anciens bourgs de Saint-Marc, Saint-Pierre, Lambézellec puis celles des centres des communes de Plouzané, Guilers, Bohars, Gouesnou, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon et Plougastel-Daoulas.

La plus grande densité de population réside dans le centre reconstruit, les faubourgs et les grands ensembles (Bellevue, Le Dourjacq, etc.)

Les emplois sont concentrés autour de Siam et du bas Jaurès, ainsi que sur le port et le campus du Bouguen.

Le commerce est surtout présent du bas de Siam jusqu'à l'Octroi avec deux concentrations autour de Coat ar Gueven /espace Jaurès et hors du cœur autour du centre commercial Géant / 'phare de l'Europe'. Le secteur Siam profite de la dynamique induite par l'ouverture des Capucins et la mise en service du téléphérique, ce qui est vérifié par la baisse de la vacance commerciale dans la rue Louis Pasteur.

La tendance du retour aux circuits courts dans les modes de consommation au détriment de la périphérie, semble dessiner aujourd'hui une trajectoire plus favorable aux centralités.

Cependant la vacance reste importante et a tendance à augmenter sur le Haut Jaurès et à Recouvrance.

La part de marché du cœur de métropole au sein des pôles commerciaux brestois est de 23% (1/4 pour la partie Siam et 3/4 pour la partie Jaurès). 60% des acheteurs du cœur de métropole sont les habitants de Brest eux-mêmes.

Les effectifs scolaires et étudiants sont surtout représentés par les facultés (lettres et Bouguen).

Les restaurants et bars susceptibles d'être vecteurs d'animation en journée mais également en soirée sont surtout situés sur l'axe Jaurès/Siam mais également très bien représentés sur le port.

Les services sont bien répartis, avec en général une centralité qui émerge par quartier.

# L'HABITANT

QUI HABITE LE CŒUR DE MÉTROPOLE ?



■  
COMMENT ET OÙ PRODUIRE DES LOGEMENTS ADAPTÉS  
À L'ENJEU DE MIXITÉ SOCIALE ?

■  
QUELLES CONDITIONS RÉUNIR GLOBALEMENT POUR ATTIRER  
DURABLEMENT LES HABITANTS AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE ?

■



**39 162**  
habitants en 2013



**49%**  
de jeunes dans la population (moins de 30 ans)



**1,57**  
personnes par ménage



**64%**  
de ménages unipersonnels



**30%**  
d'emménagés récents



**2764**  
permis de construire déposés depuis 2010



**27 885**  
logements



**30 %**  
de propriétaires



**11 %**  
de logements vacants



**32 %**  
de ménages sans voiture



**17 %**  
d'actifs utilisant les transports en commun



**1281 €/m<sup>2</sup>**  
Prix médian d'un T3 ancien



**74 %**  
d'actifs travaillant dans la commune de résidence



**43 %**  
d'actifs occupés sur la population totale



**26,5 %**  
d'actifs occupés précaires



**28 %**  
de cadres



**20 800 €**  
de revenu disponible médian



**70 %**  
de petits logements (3 pièces et moins)

# QUELLES SONT LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION ?

UNE POPULATION JEUNE, UNE GRANDE MIXITÉ SOCIALE ET  
BEAUCOUP DE PERSONNES SEULES....

Les habitants du cœur de métropole : un profil distinct des autres profils d'habitants de la métropole caractérisé par une nette sur-représentation des personnes seules et une diversité sociale.

Un habitant sur cinq du Pays de Brest vit dans le cœur de métropole. Territoire densément peuplé, il compte un nombre élevé de logements du fait de la petite taille des ménages. Deux ménages sur trois ne sont composés que d'une personne.

C'est un territoire jeune, où un habitant sur deux a moins de 30 ans. Les personnes âgées de plus de 60 ans y sont sous-représentées (18%).

Le cœur de métropole, du fait de son offre locative importante (constituée de locatif privé à 54 %), joue une fonction essentielle d'accueil des ménages venant de l'extérieur, ainsi que des jeunes actifs en emploi stable et des étudiants (22%). Il favorise aussi la mobilité résidentielle. Un tiers des ménages a moins de 2 ans d'ancienneté.

Le taux de logement vacants est élevé, posant ainsi la question de l'attractivité, en particulier dans le secteur du pilier rouge.

L'offre de logements sociaux est légèrement inférieure à la moyenne de la métropole. Le parc locatif privé permet à des habitants aux niveaux de vie modestes de se loger dans le cœur de métropole. Ils y côtoient des ménages aux niveaux de vie plus élevés. Dans le cœur de métropole, on trouve le niveau de mixité sociale, en termes de ressources, le plus élevé du pays de Brest. Les catégories sociales les plus précaires cohabitent avec les cadres et professions intellectuelles supérieures avec toutefois quelques nuances en fonction des secteurs : Siam accueille plutôt plus de ménages aisés tandis que Recouvrance accueille plutôt plus de ménages pauvres, les autres quartiers sont plus mixtes (Sanquer et Saint-Martin étant les territoires de mixité par excellence).

Le niveau d'équipement automobile est relativement bas (Un ménage sur trois ne possède pas de voiture), et pourtant on observe un usage moyen des transports en commun.

17 % des actifs utilisent les transports en commun dans le centre, ce qui est équivalent à la moyenne brestoïse. Ce taux relativement faible au regard du niveau de desserte et des éléments précédents relatifs à l'équipement automobile, laisse supposer qu'une part d'actifs se rend à pied ou à vélo sur son lieu de travail, à proximité.

## LES LOGEMENTS RÉPONDENT-ILS À L'ENJEU DE MIXITÉ SOCIALE ?

On observe des marchés immobiliers très actifs en centre-ville de Brest.

La stabilisation de la démographie des quartiers du centre-ville va de pair avec une très forte activité des marchés immobiliers : les investisseurs en petits logements soutiennent ce marché, les étudiants et jeunes actifs font le choix du centre-ville et quelques ménages en font également le choix culturel et pratique.

Il s'agit d'un parc de logement majoritairement collectif, composé plutôt d'appartements de petite taille qui orientent de fait l'accueil vers de petits ménages. C'est le cas en particulier pour Saint-Martin et Recouvrance. Il y a davantage de logements familiaux dans le centre reconstruit (Siam-Liberté) mais les prix ont beaucoup augmenté réservant de fait ces logements à une population aisée. Le niveau général du bâti et le niveau de confort de ces logements ne sont d'ailleurs pas toujours en phase avec les attentes des ménages (ascenseur, stationnement...).

Le centre-ville est investi par des opérations publiques d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain qui induisent une montée en qualité du parc de logements et une diversification de l'offre.

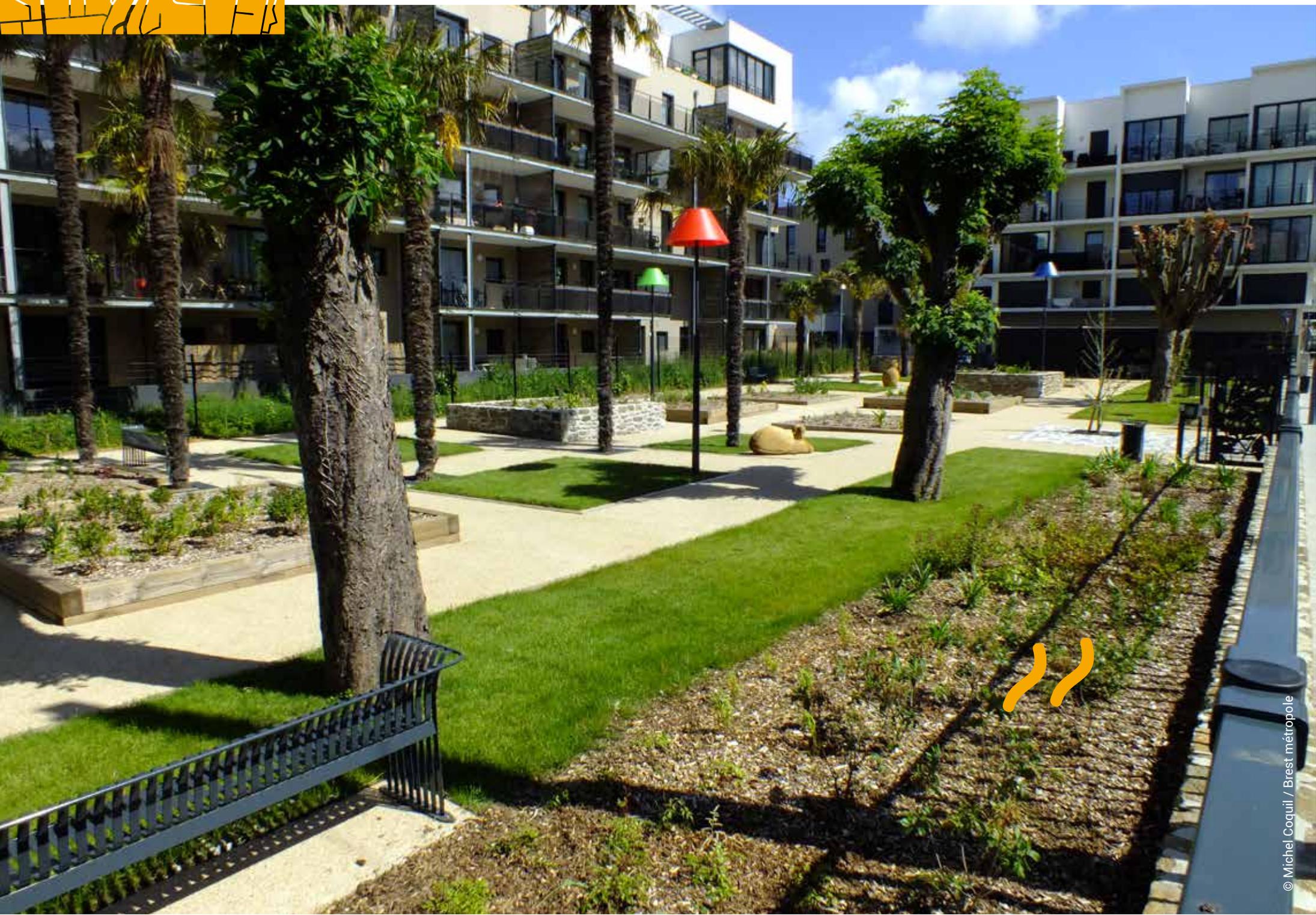
Le logement familial (T4 et +) est rare dans cette production nouvelle. Elle reste principalement destinée à une clientèle d'investisseurs (appartements de type 2 et 3). L'offre familiale en collectif reste limitée à quelques opérations de prestige réservées à une clientèle très solvable.

## QUELLES CONDITIONS RÉUNIR POUR ATTIRER DURABLEMENT LES HABITANTS AU CŒUR DE LA MÉTROPOLÉ ?

Depuis les années 2000, le cœur de métropole a perdu 2 600 habitants environ. On observe cependant aujourd'hui une stabilisation de la population.

Le cœur de métropole perd des habitants dans des proportions plus élevées que la moyenne métropolitaine. Les ménages sont moins nombreux en dépit du desserement, qui en général en favorise l'augmentation. C'est particulièrement vrai pour les familles, et encore plus celles avec enfants (Entre 1999 et 2013, on constate une baisse annuelle de -3,4 % dans un contexte de baisse de 0,1 % du nombre de ménages).

On constate en outre que 34% des emplois sur Brest métropole sont occupés par des actifs qui résident en dehors de l'agglomération.



# ÉQUIPEMENTS ET SERVICES



## QUELS SONT LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS PRÉSENTS AU CENTRE-VILLE ?

QUELLE OFFRE EXISTE-T-IL EN TERME DE SANTÉ, CULTURE,  
COMMERCES DE PROXIMITÉ, ENSEIGNEMENT, NATURE,  
ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ... ?

Quels sont les services et équipements présents au centre-ville dont il convient de mieux tirer parti ?  
Quels sont ceux qui manquent ?

De nombreux équipements et services sont présents au centre-ville, à la fois métropolitains et de proximité. Le cœur de métropole compte environ 17 000 étudiants, 2 700 enfants scolarisés dans le secondaire et 3 300 enfants dans les écoles primaires.

En ce qui concerne la santé, deux hôpitaux (le CHRU de Brest - Hôpital Morvan et l'hôpital inter-armées Clermont Tonnerre) et une clinique (Pasteur) sont présents. D'autres services, en particulier ceux s'adressant aux personnes âgées sont également bien représentés.

La vie culturelle y est également active avec notamment des scènes d'envergure nationale (Carène, Quartz) et un réseau de bibliothèques et médiathèques bien développé, renforcé récemment par la médiathèque François Mitterrand aux Capucins.

Les activités diverses proposées, associatives et socioculturelles, sont également bien présentes au travers des patronages laïques et maisons pour tous.

La fonction commerciale du cœur de métropole propose outre ses magasins spécialisés, une offre de proximité intéressante à la fois par les halles présentes dans chaque quartier, le plus souvent associées à des marchés hebdomadaires. Cette offre est complétée par des supermarchés et superettes.

## COMMENT RÉVÉLER LA RELATION VILLE / NATURE AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE ?

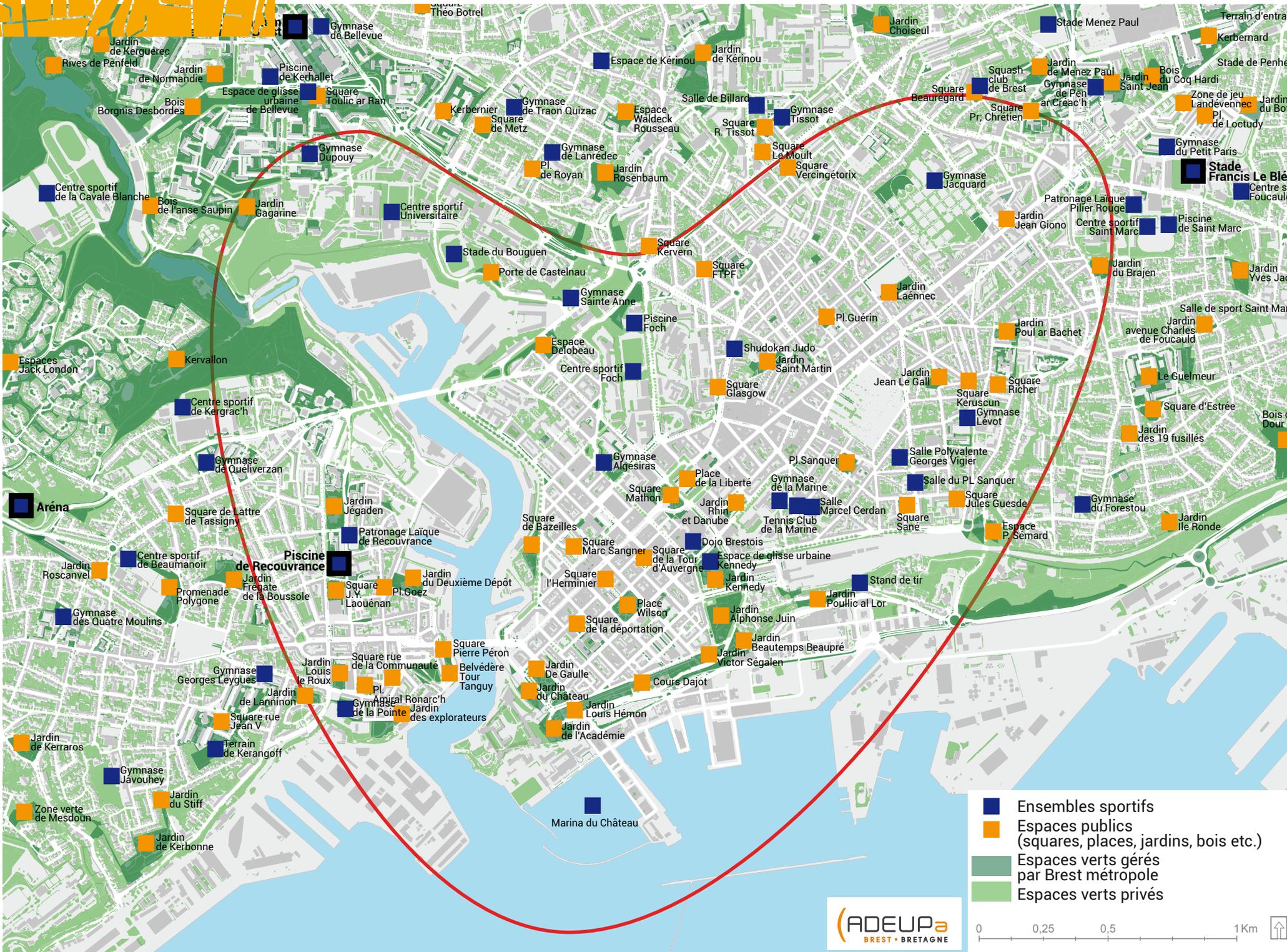
DE QUELLE FAÇON FAVORISER SON APPROPRIATION ?

Des espaces sportifs maillent le cœur de métropole avec des gymnases dans tous les quartiers, des piscines dont la piscine Foch au centre-ville et celle de Recouvrance qui offre un bassin de 50 mètres.

Enfin les espaces verts, bien que moins denses dans le tissu du cœur de métropole, se traduisent par des squares et places plutôt minérales mais qui pourraient évoluer.

Ils sont complétés par les falaises et les vallons qui, pour certains, sont restés très boisés et constituent un précieux contrepoint aux espaces urbanisés. Ils sont enfin, à proximité immédiate d'espaces beaucoup plus vastes tel que le parc des rives de Penfeld.

# NATURE ET SPORT EN VILLE



- Ensembles sportifs
- Espaces publics (squares, places, jardins, bois etc.)
- Espaces verts gérés par Brest métropole
- Espaces verts privés

# LA MOBILITÉ

COMMENT RALLIE-T-ON LE CŒUR DE MÉTROPOLE  
ET S'Y DÉPLACE-T-ON ?



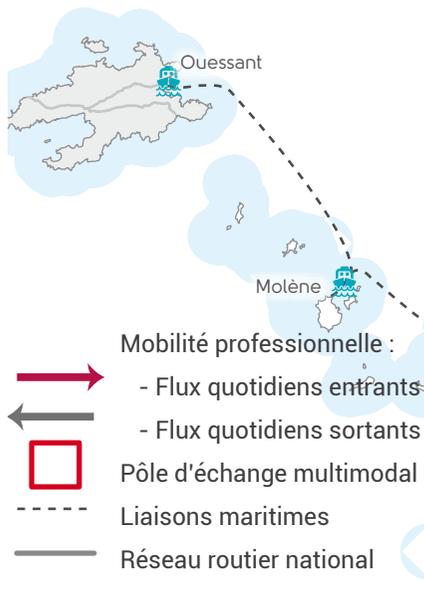
■  
AÉROPORT, GARE FERROVIAIRE, GARE MARITIME,  
COMMENT CONFORTER CES TROIS ENTRÉES DE VILLE ?

■  
COMMENT MIEUX LES ARTICULER À LA DESSERTE INTERNE ?

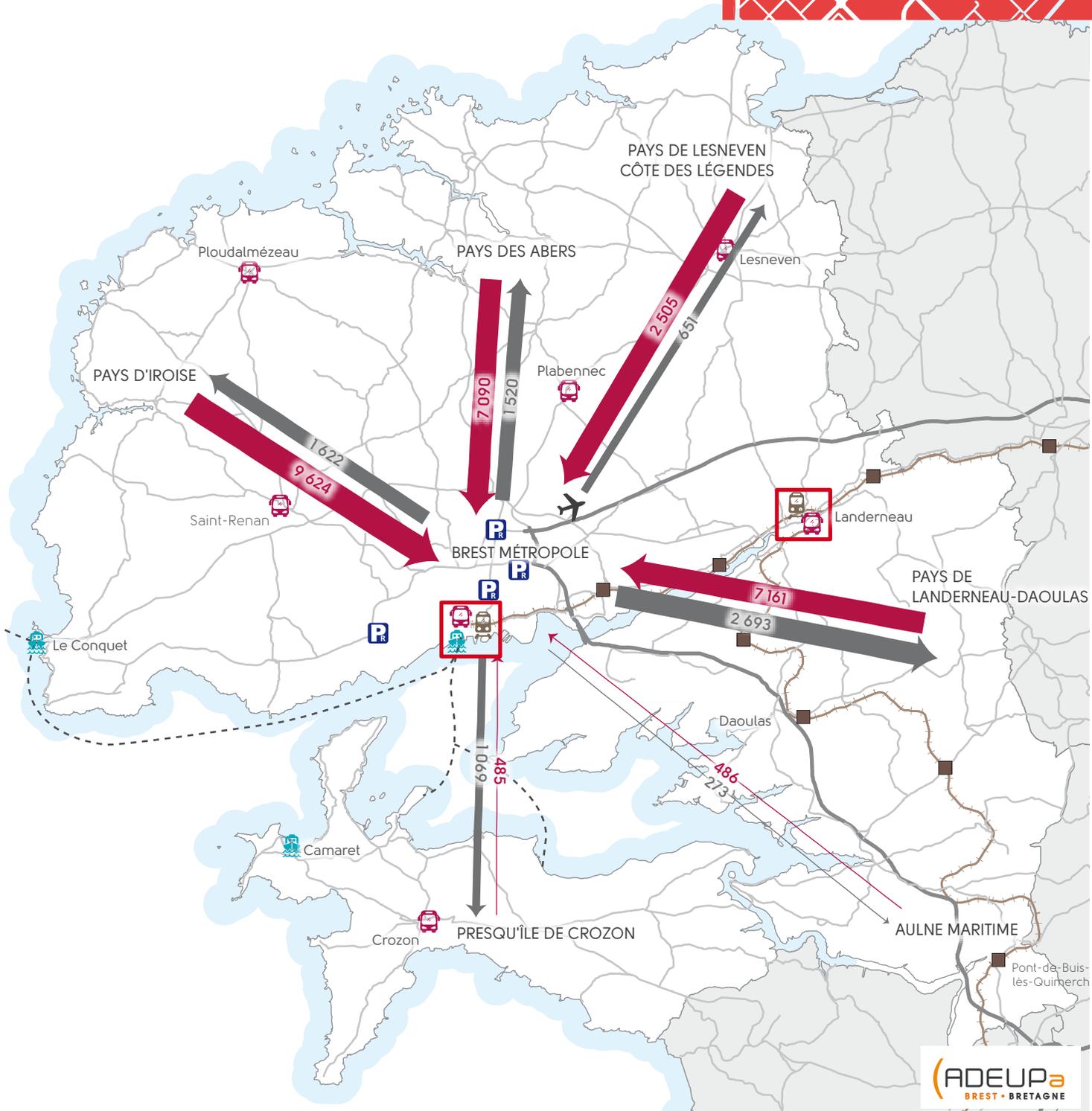
COMMENT GÈRE-T-ON L'OMNIPRÉSENCE DE L'AUTOMOBILE  
DANS LES DÉPLACEMENTS ET MIGRATIONS PENDULAIRES ?



# DESSERTE DEPUIS L'EXTÉRIEUR



- Mobilité professionnelle :
- Flux quotidiens entrants
  - Flux quotidiens sortants
- Pôle d'échange multimodal
- Liaisons maritimes
- Réseau routier national
- Réseau routier départemental
- Aéroport Brest Bretagne
- Lignes ferroviaires
- Gare
- Halte ferroviaire
- Parking relais
- Gare routière
- Gare maritime
- 0 5 10 km



Source : ADEUPa  
 Conseil Général du Finistère - Juin 2014 /  
 Intercommunalités du Pays de Brest  
 Fond de carte : © IGN - 2013 - BD CARTO®

## QUELLE DESSERTE DEPUIS L'EXTÉRIEUR ET QUELLE ARTICULATION AVEC LA DESSERTE INTERNE ?

AÉROPORT, GARE, PORT, ROUTES :  
UNE DIVERSITÉ DE L'OFFRE EN TRANSPORT

La situation excentrée du Pays de Brest par rapport au reste de la France et des pays européens exige des infrastructures de communication performantes et une organisation logistique des transports de qualité.

**L'aéroport de Brest Bretagne**, 1er aéroport breton avec plus d'1 million de passagers transportés en 2015, enregistre une progression continue de son trafic. 11 destinations régulières sont proposées en 2016. L'aéroport est aujourd'hui relié au centre-ville par une navette mini-bus entre le terminal et la station tête de ligne du tramway (porte de Guipavas).

**Le TGV atlantique** dessert Brest depuis 1989. La mise en service d'un nouveau tronçon de Ligne à Grande Vitesse (LGV) permet d'effectuer le trajet Paris-Brest en 3h 30 avec 3 arrêts intermédiaires. Dans le cadre du projet LNOBPL (liaisons nouvelles ouest-Bretagne Pays de Loire) l'objectif est de 3h entre Paris et la pointe bretonne. La transformation des 10 principales gares bretonnes (Rennes, Saint Briec, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Auray, Vannes et Redon) en pôles d'échanges multimodaux permettra de connecter efficacement le nouveau maillage ferroviaire de la Bretagne à la desserte fine des territoires.

Les études de mobilité régionales montrent que dans les prochaines années, le marché au plus fort potentiel de développement concernera les déplacements périurbains. Aujourd'hui 38 % des déplacements TER sont périurbains. En Bretagne, le trafic des Trains express régionaux progresse régulièrement. C'est notamment le cas sur des dessertes inter-villes cadencées telles que Morlaix-Landerneau-Brest. Landerneau est la première gare TER de Bretagne avec en 2015 un trafic annuel de 570 000 voyageurs.

**Le port de Brest** accueille des paquebots de croisière : 16 paquebots y ont fait escale en 2016, pour un total de près de 6 800 passagers et 3 600 membres d'équipage qui ont ainsi pu découvrir la ville et le département grâce aux excursions proposées. En revanche, à l'heure actuelle, il n'existe pas d'installations dédiées à l'accueil de cette activité saisonnière.

Dans le cadre d'un contrat de service public, la compagnie Pen-Ar-Bed assure la desserte régulière et permanente des Iles Ouessant et Molène au départ de Brest, via Le Conquet (240 000 passagers en 2015). Le trafic s'effectue essentiellement au départ du Conquet qui enregistre 90 % de l'ensemble du trafic passagers. L'exploitation d'une ligne maritime saisonnière (Brest-Crozon) existe depuis 2014. Les conditions d'exploitation d'une ligne permanente sont étudiées pour compléter la desserte routière du réseau Penn ar Bed. La modernisation de la gare maritime, visant notamment une meilleure gestion des flux passagers et de fret, est à l'étude sur le 1er éperon portuaire.

Le Pays de Brest dispose d'une **infrastructure routière** de bonne qualité à deux fois deux voies, reliant Brest à Rennes (RN 12) et à Nantes (RN 165) et accessible gratuitement. Il bénéficie également d'un réseau performant de routes départementales. Certains signes de saturation apparaissent aux heures de pointe, aux abords du pont de l'Iroise au Sud et du rond-point de Pen ar Ch'leuz au Nord-Est.

Aujourd'hui, il existe une diversité de l'offre en transports collectifs sur l'ensemble du Pays de Brest. En théorie 57% de la population pourrait se servir du réseau de car Penn-ar-Bed et 51% du TER. Les lignes sont organisées en radiales reliant les pôles structurants à la Métropole.



# QUELLES SOLUTIONS POUR UN NOUVEAU PARTAGE DE L'ESPACE ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS ?

PLACE DE LA VOITURE, VILLE MARCHABLE,  
STATIONNEMENT...

En 2015 la fréquentation des transports en commun, bien que trois fois plus importante dans Brest que dans la périphérie hors métropole, concernait moins de 10 % des trajets.

La mise en service d'une première ligne de tramway dans l'agglomération brestoise en 2012, constitue un élément majeur d'attractivité du transport collectif. Son tracé dessert les principales zones d'emplois existantes ou prévues de l'agglomération, les zones d'habitat dense et les grands projets d'aménagement engagés par Brest métropole océane (Opérations de Renouvellement Urbain du quartier Europe-Pontanézen et de Recouvrance, projet urbain de Saint-Martin, aménagement du plateau des Capucins).

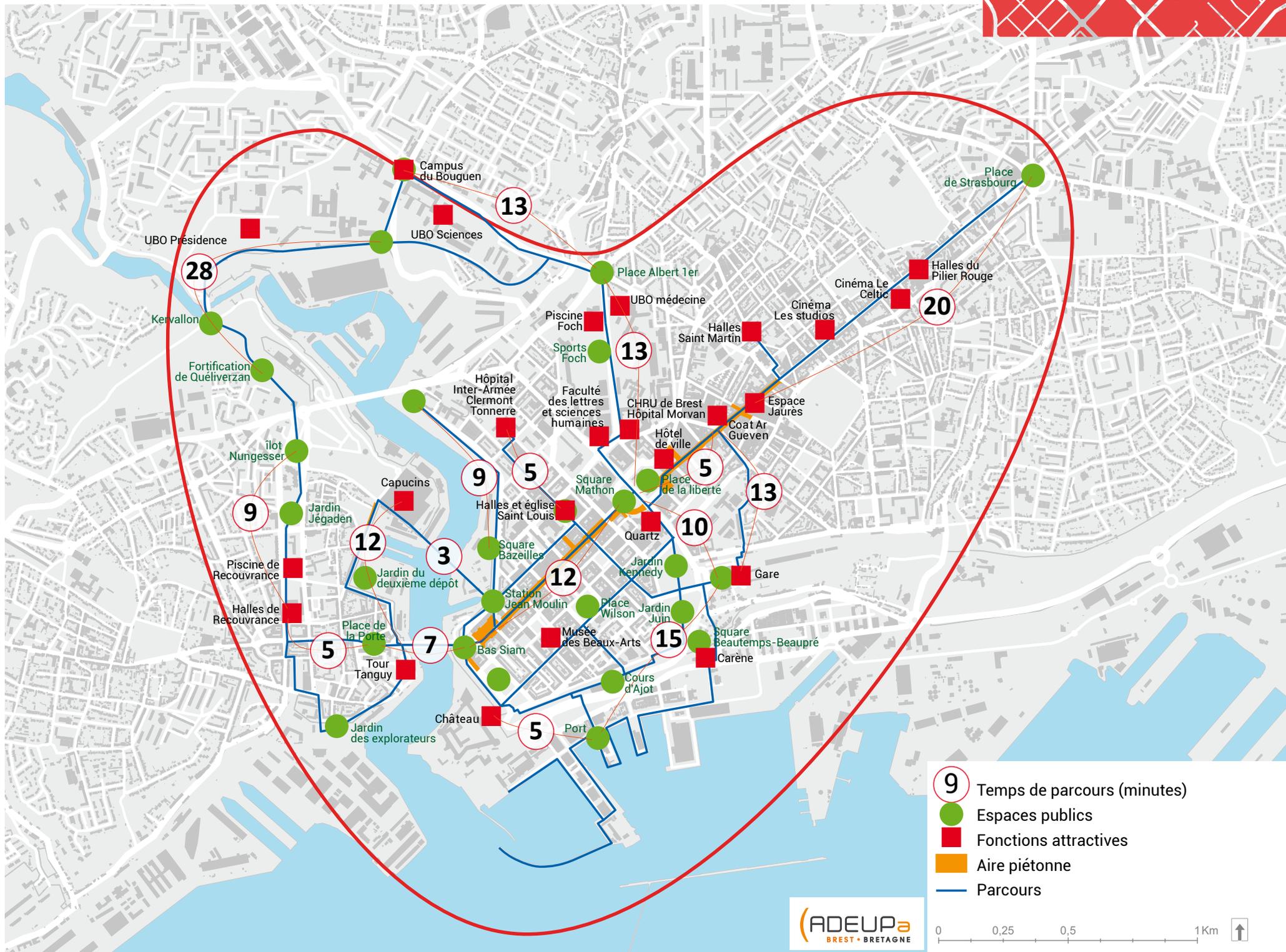
Ainsi, 27 % de la population de l'agglomération et 38 % des emplois sont desservis à moins de 450 m de la ligne. Ce réseau est complété par des lignes de bus redéployées et réorganisées au profit des quartiers et communes périphériques. En 2014, la fréquentation du réseau Bibus, 24,8 millions de voyages, a connu une augmentation de 34% par rapport à l'année 2011.

Le projet d'une troisième ligne de TCSP est aujourd'hui à l'étude.

# DESSERTE INTERNE



# LA VILLE MARCHABLE



- 9 Temps de parcours (minutes)
- Espaces publics
- Fonctions attractives
- Aire piétonne
- Parcours

■  
COMMENT MIEUX PARTAGER L'ESPACE AU BÉNÉFICE  
DES TRANSPORTS EN COMMUN, PIÉTONS, VÉLOS ?

■  
QUELS CHOIX ARRÊTER POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN  
COMMUN EN SITE PROPRE ?

■  
COMMENT S'APPUYER SUR LES GARES ET LE TCSP  
COMME LEVIERS D'AMÉNAGEMENT DU CŒUR DE MÉTROPOLÉ ?

■  
QUELLES CONDITIONS METTRE EN ŒUVRE  
POUR UNE VILLE MARCHABLE ?

■



# LE STATIONNEMENT, UNE OPTIMISATION POSSIBLE ?

UN LEVIER D'OPTIMISATION DE LA PLACE DE LA VOITURE ?

Comment réorganiser le stationnement tout en satisfaisant l'ensemble des besoins ?

Le stationnement est un élément déterminant de la vie urbaine, compte tenu de son rôle dans la régulation dans le temps et dans l'espace de la place occupée par la circulation automobile. Il est le levier principal pour l'objectif de modération de la circulation des véhicules motorisés.

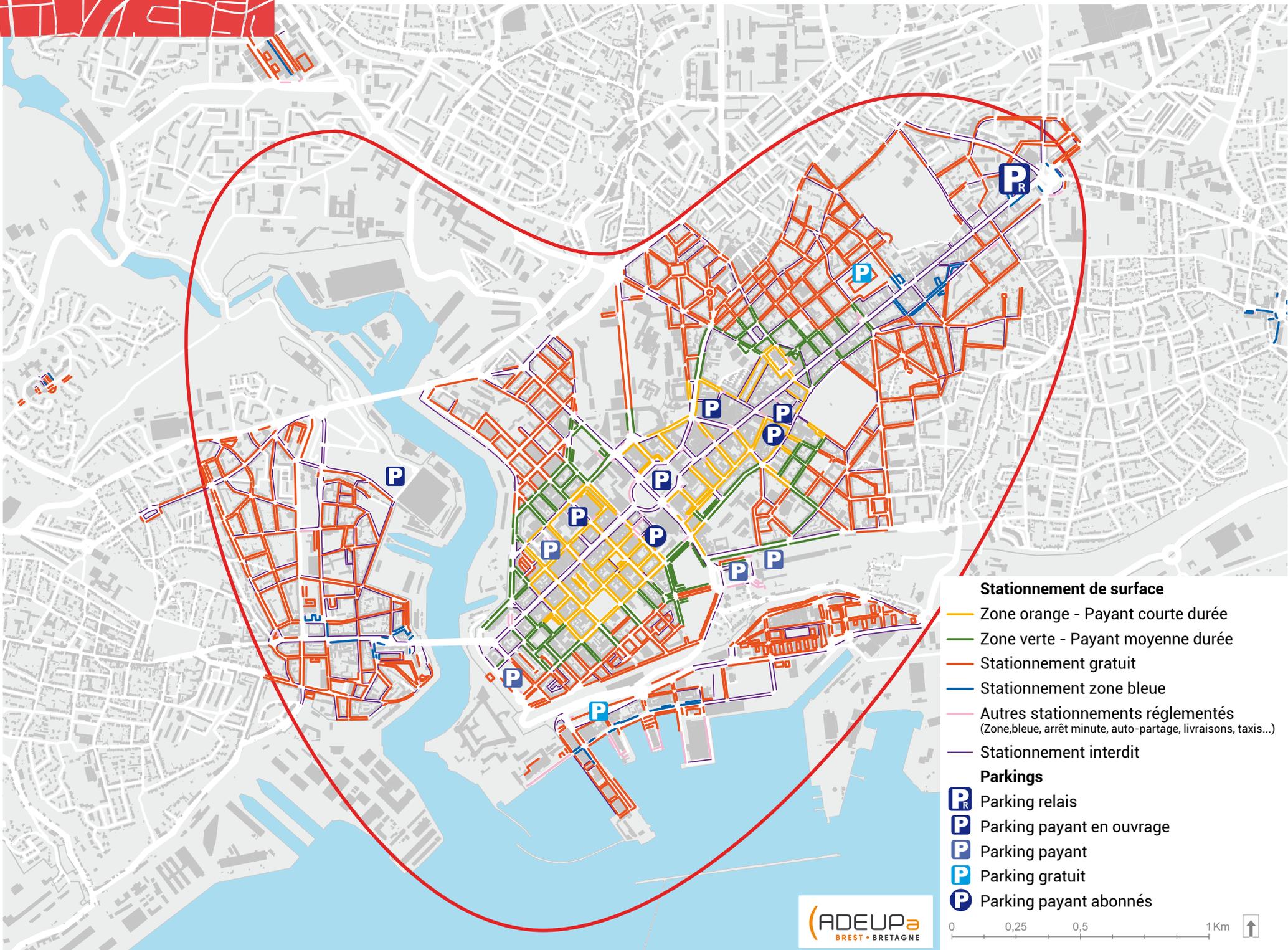
Entre 2006 et 2014, la capacité de stationnement au cœur de l'agglomération a connu une baisse de 8,7%. Cette diminution s'explique essentiellement par la construction de l'infrastructure du tramway.

L'étude de stationnement réalisée en 2013 a démontré qu'environ 2000 places restaient vacantes à l'heure la plus chargée dans le cœur de métropole. Une réorganisation du stationnement est donc potentiellement envisageable.

L'offre de stationnement réglementé de la ville de Brest se répartit de la manière suivante :

- environ 4 400 places payantes sur voirie dont 50 % en zone orange (courte durée limité à 2 heures), et 50% en zone verte (moyenne et longue durée jusqu'à une semaine). Cela représente un peu plus de 10 km de voiries dédiées au stationnement dont environ 70% sont des stationnements gratuits.
- 4 000 places de parkings dont 44% sont payantes et 21 % gratuites.

# LE STATIONNEMENT



### Stationnement de surface

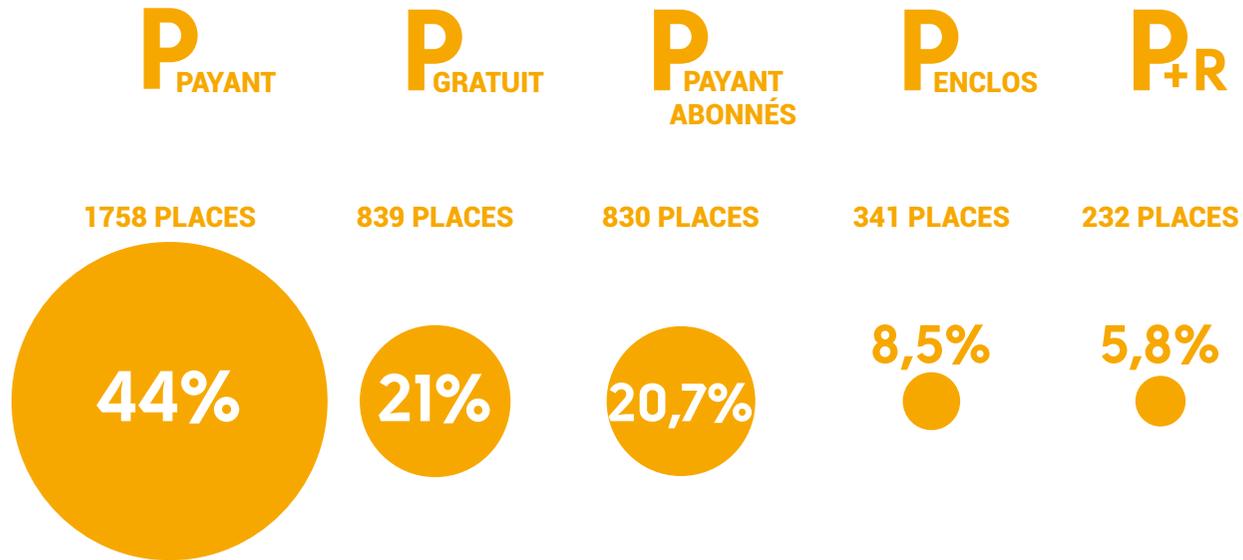
- Zone orange - Payant courte durée
- Zone verte - Payant moyenne durée
- Stationnement gratuit
- Stationnement zone bleue
- Autres stationnements réglementés (Zone, bleue, arrêt minute, auto-partage, livraisons, taxis...)
- Stationnement interdit

### Parkings

- P<sub>R</sub>** Parking relais
- P** Parking payant en ouvrage
- P** Parking payant
- P** Parking gratuit
- P** Parking payant abonnés



## RÉPARTITION DES PARKINGS



## LINÉAIRE DE VOIRIE DÉVOLU AU STATIONNEMENT



Source : Brest métropole / Traitement ADEUPa

# LE STATIONNEMENT, UNE OPTIMISATION POSSIBLE ?

UN LEVIER D'OPTIMISATION DE LA PLACE DE LA VOITURE ?

Comment réorganiser le stationnement tout en satisfaisant l'ensemble des besoins ?

Le travail sur l'optimisation du stationnement peut s'envisager à plusieurs échelles :

- Celle du résident
- Celle du migrant (travailleur, livreur...)
- Celle du visiteur (achat, loisirs...)

Il pourrait permettre de :

- sécuriser certains déplacements en particulier entre les pôles générateurs de déplacements,
- libérer des espaces à proximité de certaines fonctions métropolitaines (valorisation des bâtiments et des abords) ou d'espaces publics (diversification des usages).
- revaloriser des cœurs d'îlots en les libérant du stationnement.

# LES PROJETS EN COURS

QUELS SONT LES LIEUX DE TRANSFORMATION ACTUELS DE LA VILLE ?



■

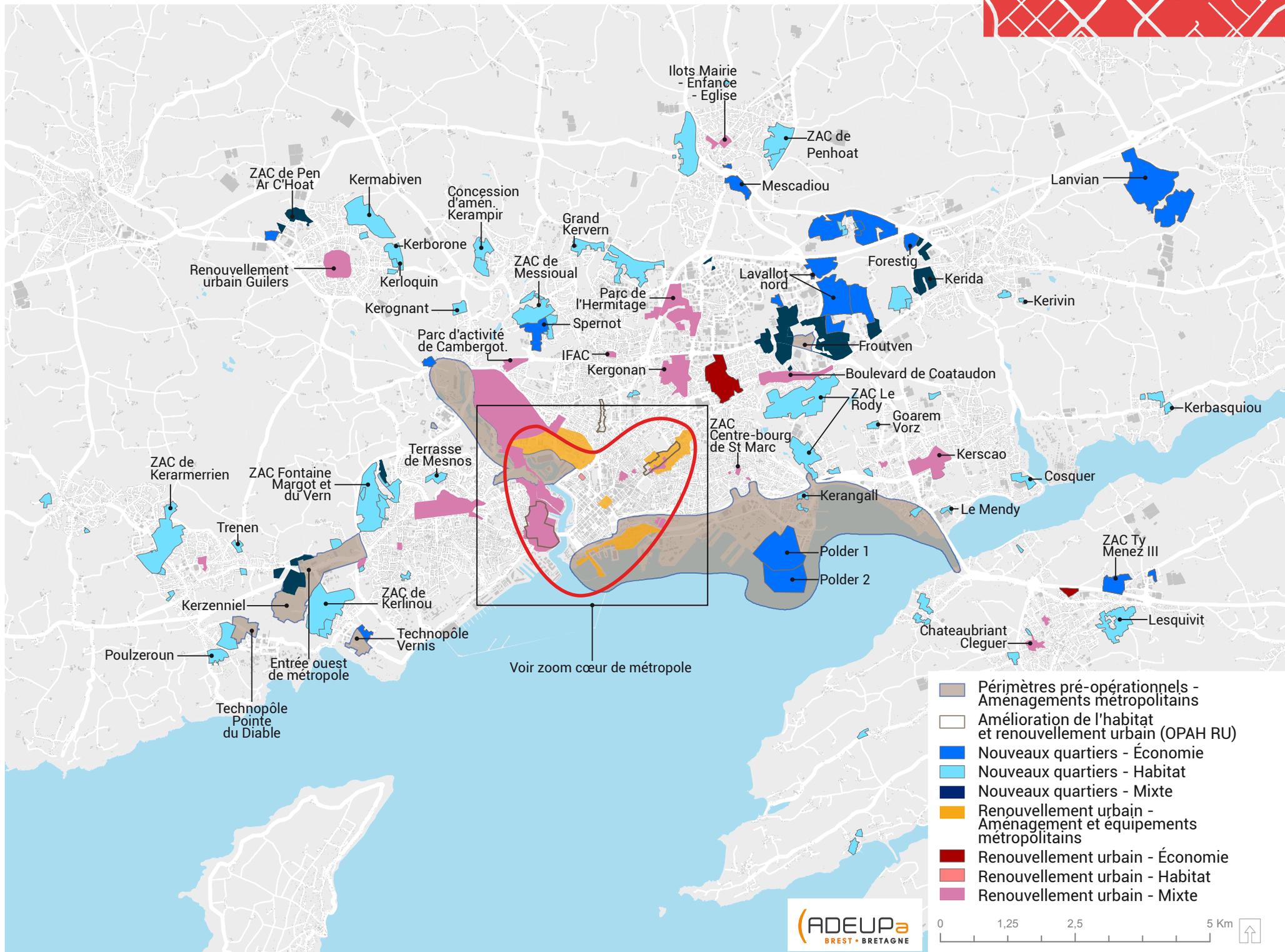
LES LIEUX DE TRANSFORMATION ACTUELS / ENVISAGÉS  
DE L'AGGLOMÉRATION SONT-ILS TOUS PERTINENTS AU REGARD  
DE L'ENJEU CŒUR DE MÉTROPOLE ?

■

COMMENT INSCRIRE EN SYNERGIE LES ACTIONS  
DE TRANSFORMATIONS ACTUELLES DU CŒUR DE MÉTROPOLE ?

■

# LES PROJETS



## DE NOMBREUX PROJETS EN COURS DANS LA MÉTROPOLE

---

1 000 HA DE SURFACES URBANISABLES  
AU PLU FACTEUR 4

Les projets sont nombreux dans la métropole avec environ 1 000 Ha de surfaces urbanisables inscrites au PLU facteur4, dont la moitié sont des zones d'habitat. Une surface de 204 Ha est prévue pour des zones mixtes dont la moitié est en zone 1AU,

Une surface de 340 Ha est prévue pour des zones économiques dont 45% sont en zone 1AU, Une surface de 535 Ha est prévue pour des zones d'habitat dont la 22% sont en zone 1AU. La ville a également deux secteurs en Nouveau Programme National de Renouveau Urbain (NPNRU), à Recouvrance et Bellevue.

## DE NOMBREUX PROJETS EN COURS DANS LA MÉTROPOLE

DES RÉFLEXIONS SUR DE GRANDS SITES  
AUX PROJETS PLUS PONCTUELS

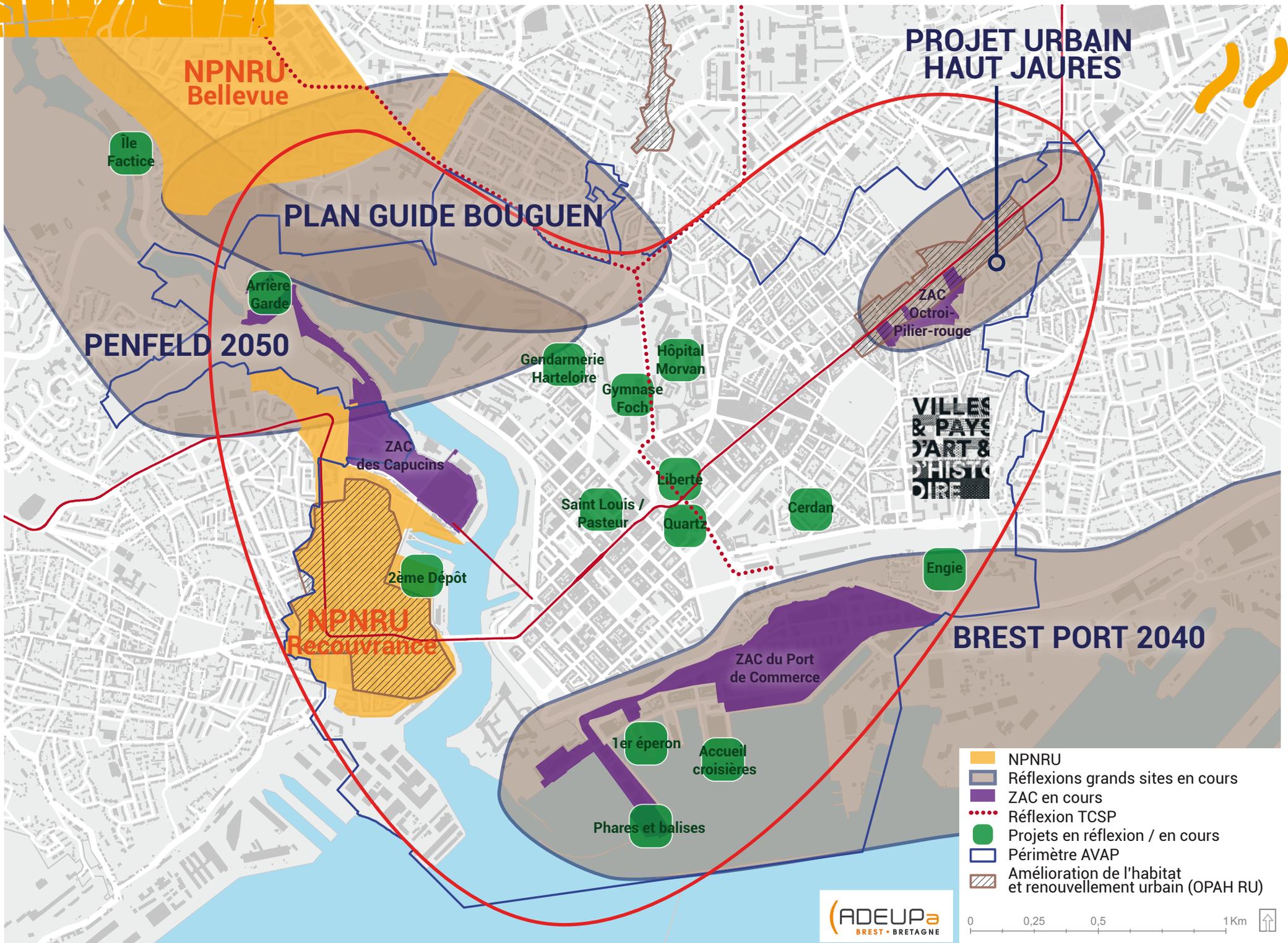
Des réflexions sur des grands sites ont été réalisées récemment :

- l'étude "Penfeld 2050"

D'autres sont en cours :

- le schéma de référence "Brest Port 2040"
- le Plan guide du campus du Bouguen
- le projet urbain du Haut-Jaurès.

De nombreux projets plus ponctuels sont en cours ou en réflexion, par exemple : espaces publics autour de Saint Louis, étude de programmation sur le premier éperon portuaire, aménagement du secteur Cerdan à Saint-Michel, légère évolution de la place de la Liberté, etc. La ZPPAUP est également en cours de révision pour être transformée en AVAP. Dans le même temps la ville a été labellisée Ville d'Art et d'Histoire.



# LES PROJETS

- NPNRU
- Réflexions grands sites en cours
- ZAC en cours
- Réflexion TCSP
- Projets en réflexion / en cours
- Périmètre AVAP
- Amélioration de l'habitat et renouvellement urbain (OPAH RU)



# SYNTHÈSE DES QUESTIONNEMENTS



## QUEL PÉRIMÈTRE ?

Quelle est l'aire d'extension pertinente du cœur de métropole ?

Quels espaces doit-il nécessairement englober ?

Avec quels espaces non centraux doit-il mieux communiquer ?

## QUELLES FONCTIONS ?

Quelles fonctions indispensables sont aujourd'hui absentes ?

Quelles fonctions présentes méritent meilleure valorisation ?

Quelle articulation construire entre le quotidien et l'extraordinaire ?

## QUELLE IDENTITÉ ?

Sur quoi s'appuyer à l'évidence, pour organiser, fédérer, bonifier ?

Quels lieux emblématiques, effectifs ou potentiels, soigner ?

Comment mieux incarner l'excellence maritime ?

# CŒUR DE MÉTROPOLE

BREST, RÉINVENTONS LA VILLE

## Directeurs de la publication

Benjamin Grebot  
Jean-Philippe Lamy

## Réalisation

ADEUPa :  
Johane Colloc  
Jérôme de Crignis  
Brest métropole :  
Gwénohé André  
Raphaël Brookes  
Aude Talon

## Maquette et mise en page

Johane Colloc  
Marie-France Bescond

## Tirage

200 exemplaires

## Dépôt légal

Deuxième trimestre 2018

## Référence

18-030



AGENCE D'URBANISME DE BREST - BRETAGNE  
18, rue Jean Jaurès, 29200 Brest | 02.98.33.51.69 | [www.adeupa-brest.fr](http://www.adeupa-brest.fr)  
ATELIER D'ÉTUDES URBAINES DE BREST MÉTROPOLE  
24, rue Coat-ar-Guéven, 29238 Brest Cedex2 | 02.98.33.50.50 | [www.brest.fr](http://www.brest.fr)

Scannez pour  
découvrir la vidéo

