

**ACTES DU SÉMINAIRE
DES 15 ET 16
NOVEMBRE 2017**

ÉLABORATION DU PLAN GUIDE
BREST, CŒUR DE MÉTROPOLE



CŒUR
DE MÉTROP. LE

BREST, RÉINVENTONS LA VILLE

cœur. DE MÉTROP. LE

BREST, RÉINVENTONS LA VILLE

ACTES DU SÉMINAIRE DES 15 ET 16 NOVEMBRE 2017

Texte Thierry Guidet
[sauf "pour approfondir"]

ÉLABORATION DU PLAN-GUIDE BREST, CŒUR DE MÉTROP. LE





5 LA BALADE URBAINE

11 L'ÉLABORATION DES THÈMES
DE TRAVAIL

15 LES ATELIERS

17 LA RESTITUTION

LA BALADE URBAINE



LE PROJET URBAIN : UN JEU DE DOMINOS

LA BALADE URBAINE

Architectes, urbanistes, paysagistes, enseignants, membres des services de la métropole ou de l'agence d'urbanisme, une trentaine de professionnels des questions urbaines ont participé, les 15 et 16 novembre 2017, à un séminaire consacré au cœur de Brest. Récit de la rencontre. Et premiers résultats de ce passionnant exercice de réflexion collective.

Tout commence par une promenade en ville lors d'un très doux et très lumineux après-midi de novembre. Quoi de plus normal ? Si la ville a un cœur, c'est qu'elle est un corps. Un corps qu'on effleure, qu'on parcourt, qu'on visite. Avec ses muscles et ses nerfs, son ossature, ses nœuds, ses méridiens, ses zones sensibles, ses points d'acupuncture.

Voici pourquoi plus de trente professionnels des questions urbaines gravissent, ce mercredi après-midi, les escaliers qui montent du port au cours Dajot pour voir d'en haut à quoi ressemblera la future gare maritime et l'antenne brestoise du Centre national des phares

et balises. Elle accueillera les bateaux qui desservent Molène et Ouessant. La quinzaine de paquebots qui, chaque année, arrive à Brest pourrait accoster au troisième éperon.

D'ici, on comprend mieux la perplexité de leur confrère en charge du projet d'aménagement de cet éperon portuaire : que faire du bâtiment qui abrite le club de plongée ? Quelle place attribuer à la criée toute proche ? Où garer les voitures qui encombrant le quai ? Un projet urbain, ça ressemble toujours à un jeu de dominos. Toucher à une pièce déclenche une réaction en chaîne.



QUEL COEUR POUR LA MÉTROPOLE BRESTOISE ?

LA BALADE URBAINE

UN TERRITOIRE EN QUESTIONS

On poursuit à pied vers la gare, une autre porte d'entrée dans la ville. Les parkings envahissent le parvis. Et si demain, en plus du TGV qui mettra bientôt Paris à trois heures de Brest, un tram-train poussait jusqu'à Landerneau voire Morlaix ? Et si une deuxième ligne de tram, ou de tout autre moyen de transport en commun en site propre, irriguait la ville à partir de la gare ? On marche jusqu'à la place de la Liberté conçue, à la Reconstruction, comme une majestueuse place Royale d'Ancien Régime avec son Hôtel de ville, un rien intimidant, et son monument aux morts. Dans les années 1990, l'architecte Bernard Huet l'a humanisée en l'évidant, en la bordant de deux îlots, en ménageant un passage pour les piétons sous l'avenue Georges-Clemenceau. Le moment serait-il déjà venu de repenser à nouveau le cœur du cœur de Brest ?

Les urbanistes montent dans un car. Il s'arrête près de l'église Saint-Louis dont la beauté austère – béton brut, pierre jaune de Logonna, vitraux de pourpre et d'or – est l'une des grandes réussites de l'après-guerre. En face, les halles récemment restructurées commencent à retrouver un nouveau souffle mais la place, vaste d'un hectare et demi, n'est vraiment pas à la hauteur de ce qu'on pourrait attendre d'un tel espace public en plein hypercentre.

Nous voici sur la rive droite, au pied de la tour Tanguy. Le lieu idéal pour aborder Recouvrance, ce faubourg où l'on parlait breton, faisant face à « Brest même », à la

ville d'État francophone, née de la volonté royale. Il fallut attendre 1680 pour que Recouvrance soit assimilée au reste de la ville et que les quartiers des deux rives soient réunis par Vauban à l'intérieur de la même ceinture de remparts. Mais la dualité demeure, malgré le pont, malgré le tramway. Les Capucins et le téléphérique qui y conduit suffiront-ils à rééquilibrer la ville en faveur de sa rive droite ?

Les Capucins, on s'y rend à pied en musardant dans le quartier de Pontaniou. Quel fantastique belvédère sur la Penfeld que ce plateau de 130 mètres de long sur 100 de large ! Un jardin et la caserne – désormais inutile – du deuxième dépôt des équipages de la Flotte occupent l'espace. Et demain ? Un parc ? Des logements ? Un mélange des deux ? Et quel sort réservé à la prison aujourd'hui désaffectée ? Pontaniou est un quartier en questions.

Ce stade du questionnement, on l'a dépassé depuis longtemps sur le plateau voisin, celui des Capucins. Une cathédrale industrielle du 19e siècle, fleuron de l'arsenal, y a été magnifiquement réaménagée et 560 logements construits. Mais, nous rappelle-t-on, c'est en 2005 que Bruno Fortier fut choisi pour redessiner l'ensemble et, douze ans plus tard, le projet est toujours en devenir. À côté d'une splendide médiathèque, les programmes sont engagés pour occuper les 25 000 mètres carrés restants de cette immense cour de récréation couverte. Recoudre la ville est un travail de patience.



Le car remonte les rives de la Penfeld. C'est l'occasion de résumer l'état de la réflexion sur l'avenir de ce fleuve côtier, cet abri naturel, cet intime repli qui est aussi le berceau de la ville. Ici, l'horizon est celui de 2050. D'ici là il faudra d'abord aider les Brestoïses à découvrir ou à redécouvrir ces douze kilomètres de berges longtemps réservées à l'usage de la Marine nationale. Puis y concevoir un parc métropolitain habité. Enfin s'attaquer à la reconversion du Salou, ces seize hectares que la Marine libèrera probablement un jour et dont on ignore encore s'ils accueilleront un nouveau quartier d'habitation ou des activités industrielles. Le débat reste ouvert.

À gauche, Bellevue. 5 500 habitants vivent en HLM, 10 000 dans des logements privés. Le quartier fait partie de ceux concernés par les opérations de renouvellement urbain. Là encore les questions affluent : comment ouvrir Bellevue sur le reste de la ville ? Faut-il y faire pénétrer le futur transport en commun en site propre ? Comment utiliser le foncier encore disponible ? Quels nouveaux services y offrir à la population ? Comment aider ses habitants à accéder à la Penfeld ?

À droite, de l'autre côté de l'avenue Victor-Le Gorgeu, s'étale le campus du Bouguen, le plus ancien des trois que compte l'université de Bretagne occidentale. Même problématique que dans le quartier d'habitat social voisin : comment l'intégrer pleinement à la ville et ne plus en faire un monde à part, réservé aux étudiants et à leurs professeurs ? Voilà qui amène à réfléchir à la place occupée par l'enseignement supérieur et la recherche dans la métropole brestoïse, à imaginer peut-être un nouveau type de campus.





COMMENT OUVRIR BELLEVUE SUR LE RESTE DE LA VILLE ?

La balade urbaine





UN PAS DE CÔTÉ

ÉLABORATION DES THÈMES DE TRAVAIL

L'après-midi est bien avancé, le soleil décline, la promenade est finie. Retour à l'Espace Giraudeau, devant la marina du Château, pour préparer la journée du lendemain. Bien sûr, les participants n'ont pas attendu cette visite pour découvrir Brest. Les uns y vivent et y travaillent, à l'ADEUPa ou dans les services de Brest métropole. Les autres collaborent à des cabinets ou à des agences en charge de tel ou tel des projets présentés au cours de l'après-midi. La promenade a plutôt tenu lieu de révision, de mise en situation. Elle permet de mieux comprendre à quel point sont liés les différents enjeux.

Jean-Philippe Lamy, le directeur général adjoint de Brest métropole en charge du Développement économique et urbain, résume : « Les élus nous ont demandé de leur proposer une stratégie pour le cœur de la métropole. Où est vraiment le centre ? Quel est son périmètre exact ? Rien ne va de soi dans cette ville pour laquelle l'histoire n'a pas été tendre et dont la géographie n'est pas simple. On s'aperçoit, y compris au cours de cette promenade, que le centre reste un impensé. Jusque-là, en nous intéressant au port ou à Recouvrance, nous avons tourné autour du sujet. Des projets urbains, nous en avons menés. Mais le projet urbain, nous ne l'avons pas encore construit. Le détonateur de tout cela, c'est sûrement la réussite des Capucins. De quoi donner confiance aux élus et leur procurer l'envie d'aller plus loin. »

Benjamin Grebot, le directeur de l'ADEUPa, l'agence d'urbanisme de Brest - Bretagne, confirme : « Nous avons déjà travaillé sur la plupart des quartiers et des communes qui composent la métropole, mais jamais sur le centre en tant que tel. Or il s'agit d'un sujet majeur pour affirmer l'identité métropolitaine. Mais pour mener à bien cette réflexion nous avons pensé que l'agence était peut-être un peu trop ancrée dans le local. Il est plus simple d'apporter des idées neuves en venant de l'extérieur... » Brest s'était d'ailleurs livrée à une expérience de ce genre en 2011. À l'appel de l'ADEUPa et de la Fédération nationale des agences d'urbanisme, une trentaine d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes avaient alors planché sur le thème : quel rôle pour le site de la Penfeld au cœur de la ville ?

D'où, cette fois, l'appel lancé aux cabinets d'architecture et d'urbanisme qui ont déjà fait de Brest leur terrain de jeu. Tous ont accepté avec enthousiasme de participer à une journée et demie de remue-méninges. « Classiquement, pour conduire une telle réflexion, on a recours à un architecte-urbaniste extérieur, commente Jean-Philippe Lamy. D'ailleurs, cela viendra peut-être. Mais dans un premier temps nous avons voulu profiter d'avoir plein de gens qui travaillent déjà sur la ville. Ils sont capables à la fois d'un pas de côté et d'un regard éclairé. »

QUELLES CONDITIONS RÉUNIR POUR ATTIRER DURABLEMENT LES HABITANTS ?

ÉLABORATION DES THÈMES DE TRAVAIL

ATTIRER DURABLEMENT LES HABITANTS

L'un des invités, l'urbaniste Bruno Fortier, l'homme des Capucins, approuve : « Prendre le temps de réfléchir librement, en l'absence des élus, oui, je trouve ça très bien, très stimulant, très fécond. » Pascal Amphoux aussi. Ce géographe et architecte de Lausanne enseigne à l'école d'architecture de Nantes. Avec ses étudiants, il a déjà semé quelques utopies dans la ville du bout du monde. C'est lui qui a été chargé d'animer les débats : « Je vois dans ce séminaire une occasion unique de rencontres entre les services, les cabinets, les concepteurs. Elles vont d'ailleurs rejaillir sur le travail de chacun. Celui qui s'intéresse à Bellevue, par exemple, va forcément changer de regard sous l'influence de celui qui se penche sur le campus voisin du Bouguen. Et vice-versa. Oui, ce séminaire va permettre de construire des liens entre un ensemble de projets jusque-là séparés. »

Un gros travail de préparation a été réalisé par les services de Brest métropole et de l'agence d'urbanisme, un « portrait composite » qui, cartes et graphiques à l'appui, récapitule les données disponibles, s'intéresse aux démarches analogues menées dans des villes comparables, présente les projets en cours dans la ville. Il ne cache rien des difficultés : « Depuis les années 2000, le cœur de métropole a perdu 2 600 habitants environ », une proportion plus élevée que la moyenne métropolitaine, même si l'on « observe aujourd'hui une stabilisation de la population. »

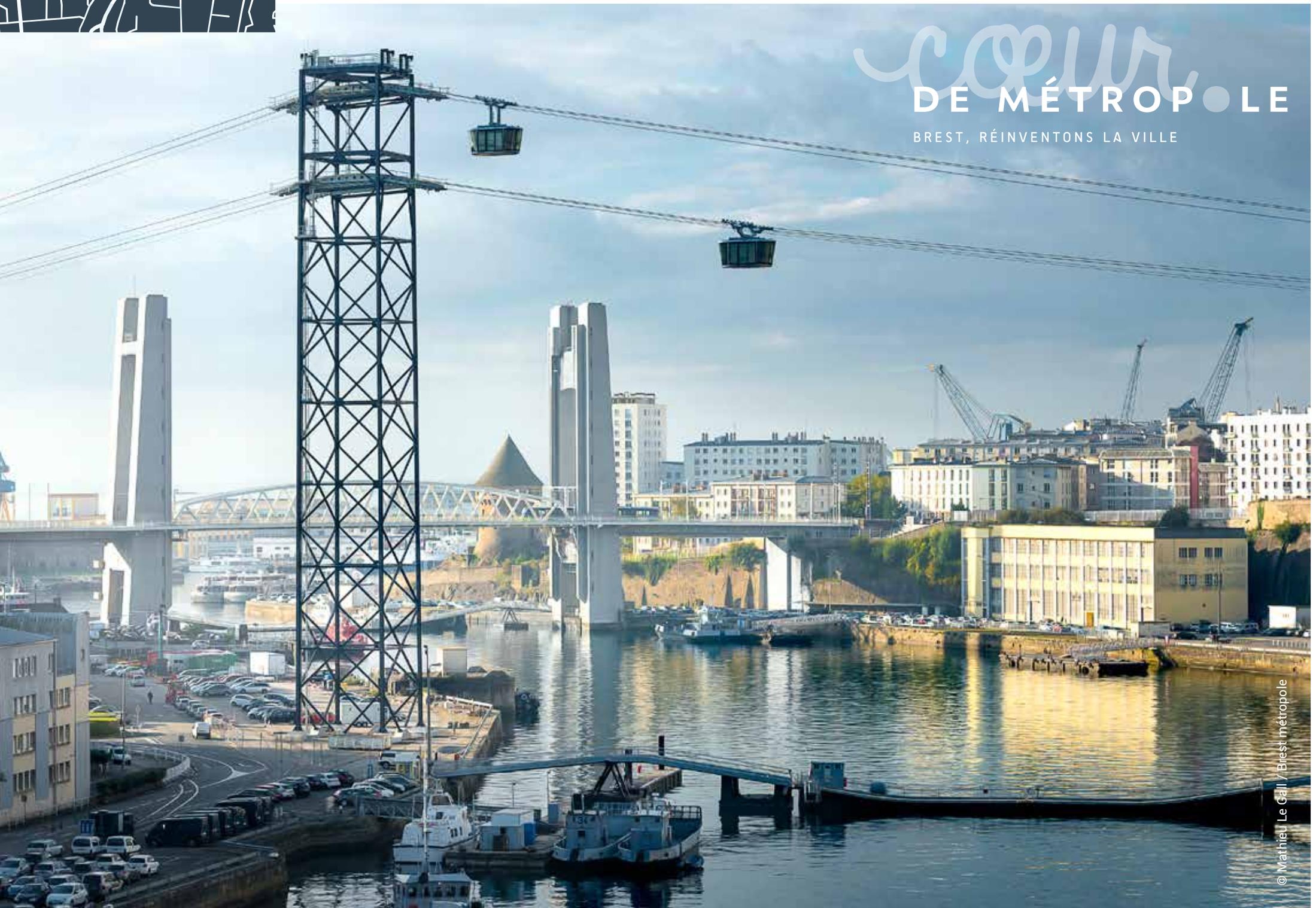
D'où cette question cruciale : « Quelles conditions réunir pour attirer durablement les habitants au cœur de la métropole ? » Et beaucoup d'autres interrogations semées à tout vent. Comment combiner les différentes échelles, des 40 000 personnes qui habitent le centre-ville au vaste ensemble de l'Ouest breton en passant par les 400 000 habitants qui vivent dans le Pays de Brest ? Comment changer le regard sur la ville et la faire aimer ? Quels lieux intenses doit-on privilégier ? Comment unir la ville et la nature au sein même du cœur de la métropole ? Comment mieux relier le port à la ville ? Comment mettre en valeur la rade ? Comment mieux révéler le caractère maritime de Brest ? Quel transport en commun en site propre faut-il choisir ? Et le génie des lieux ? Et l'omniprésence de la voiture pour se rendre en ville ? Et l'offre de logements propice à la mixité sociale ? Autant de questions parmi bien d'autres qui se laissent ainsi résumer : « Quel périmètre ? Quelles fonctions ? Quelle identité ? ».





cœur. DE MÉTROP•LE

BREST, RÉINVENTONS LA VILLE





«TOUT PROJET URBAIN RÉSULTE DE LA CONJUGAISON DES PROPOSITIONS DES EXPERTS ET DE LA DÉCISION DES ÉLUS. MAIS N'oublions pas non plus la parole des habitants.»

LES ATELIERS

CINQ GROUPES DE TRAVAIL

Vers l'Ouest, le ciel a rosé, puis la nuit s'est posée peu à peu sur la rade à présent piquetée de lumières. À l'intérieur de l'Espace Giraudeau, on débat ferme pour s'accorder sur les thèmes dont, demain matin, devront se saisir les cinq groupes de travail. Comment découper judicieusement le réel puisque tout est dans tout ? Entre les interventions des uns et les propositions des autres Pascal Amphoux avoue qu'il se sent parfois comme un lapin pris dans le faisceau des phares. Mais il finit par suggérer une synthèse approuvée par tous.

Le premier groupe s'attachera au paysage. La géomorphologie de cette ville chahutée, aux plateaux altiers, aux vallées profondes. L'air, le climat, la lumière de cette cité posée au cap extrême de l'Eurasie. La Penfeld oubliée, la Penfeld retrouvée, élargie, transformée. Le front de mer et la rade...

Le deuxième groupe planchera sur ce que veut dire habiter dans le centre de Brest en conjuguant le global et le minuscule. Comment s'y loger, comment y travailler, bref, comment vivre la métropole au quotidien ?

Le troisième atelier, lui, se consacrera à la ville productive. En quoi consisteront demain ses activités économiques ? Quelles seront ses sources de richesse ? Quelles transitions ménager d'ici là ?

Au menu du quatrième atelier, ce qu'on a coutume d'appeler « les mobilités », c'est-à-dire les manières de se déplacer vers et dans la ville, mais aussi les rapports entre le centre et les autres pôles métropolitains, qu'il s'agisse des hypermarchés de la périphérie, de l'aéroport de Guipavas ou des villes environnantes.

Enfin, le cinquième groupe s'interrogera sur « l'opérationnalité ». En termes plus simples, comment faire vite et bien avec peu de moyens ? Comment articuler des projets immédiats avec le temps long, celui de la ville et de l'histoire ?

Le jeudi, dès 9 heures, les cinq groupes se mettent au travail autour de cartes et de tableaux. Ici, on s'interroge sur ce que vont changer les imprimantes 3D à l'économie locale. Là, on se demande si la colocation pratiquée par de nombreux jeunes est un choix économique ou bien témoigne simplement de la peur de vivre seul. Plus loin, on dessine minutieusement sur papier calque le cours de la Penfeld depuis la rade jusqu'à sa source, à Guipavas. Ailleurs encore, on superpose le plan actuel de la ville au tracé des anciens remparts.

Pas de doute, le cocktail concocté entre le pas de côté et le regard éclairé, entre les Brestois et les Parisiens pétille comme prévu. Impassible, le dessinateur Éric Appéré jette en direct sur le papier quelques insolences réjouissantes. Un plateau-repas prestement avalé, on se

remet à phosphorer avant, dans le milieu de l'après-midi, de préparer la restitution prévue à partir de 18 h pour les élus, les services de Brest métropole mais aussi des partenaires comme le CHRU, les Bâtiments de France ou Brest métropole aménagement, la société d'économie mixte qui œuvre au développement urbain.

Cette confrontation des experts et des élus, Pascal Amphoux en résume les enjeux : « Tout projet urbain résulte de la conjugaison des propositions des experts et de la décision des élus. Mais n'oublions pas non plus la parole des habitants. Eux aussi sont des experts à leur manière : leur compétence se fonde sur leur usage quotidien de la ville. C'est ainsi, en mêlant ces trois sortes de discours qu'on parvient à «faire ville» à «faire société».

Chacun prend place. On attend le président de la métropole François Cuillandre qui rentre de Paris. Il vient d'y défendre devant la ministre de la Culture l'obtention du label «Ville d'art et d'histoire» qui a déjà récompensé d'autres cités martyres comme Caen ou Lorient tandis que, depuis 2005, le centre du Havre, reconstruit par Auguste Perret, est inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Eh oui, c'est en menant ce genre de combat qu'on redore l'image de sa ville, qu'on la rend désirable pour l'extérieur aussi bien que pour ses habitants.

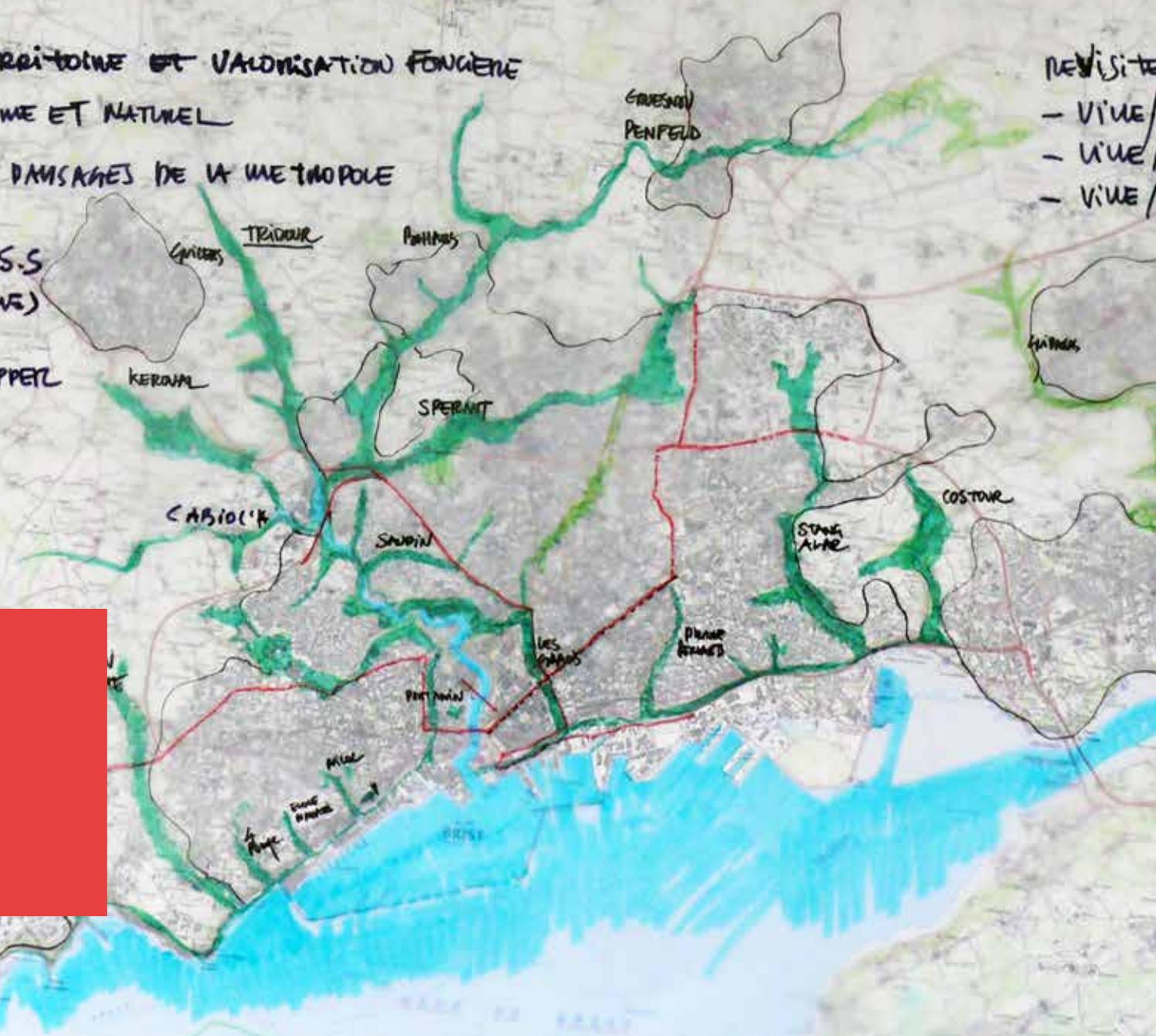
LA PENFELD, L'ARBRE METROPOLITAIN = VERS UN GRAND PARC METROPOLITAIN, NATUREL ET URBAIN

- 1 STRUCTURER LA COHESION DU TERRITOIRE ET VALORISATION FONCIERE
- 2 REVELER LE PATRIMOINE MARITIME ET NATUREL
- 3 VALORISER L'IDENTITE ET LES PAYSAGES DE LA METROPOLE
- 4 DEVELOPPER UNE ECONOMIE S.S (RECYCLAGE ET AGRICULTURE URBAINES)
- 5 RELIER LES RIVES ET DEVELOPPER LES MOBILITES ALTERNATIVES

REVISITE
- VIVE/
- VIVE/
- VIVE/

LA PENFELD EST UN ARBRE

LA RESTITUTION



URBAIN

RE LES RELATIONS =

CAMPAGNE PAR LES VALLONS

PORT PAR LES GLACIS

NATURE PAR L'EAU (DOULE ET SAFF)



LA PENFELD

L'ARBRE MÉTROPOLITAIN

« Cette ville est un puzzle, mais un puzzle en trois dimensions. Autrement dit, un casse-tête chinois », lance d'emblée Jean-Marc Gaulier, paysagiste autant qu'architecte. Mais il invite à regarder de près le tracé de la Penfeld et des vallons qui la rejoignent. L'image saute aux yeux : la Penfeld est un arbre, un arbre métropolitain. C'est autour de cette intuition que le premier groupe a organisé sa réflexion sur le paysage, mis de l'ordre dans le casse-tête.

Voilà de quoi « fabriquer un socle géographique et historique commun aux habitants de la métropole » en même temps qu'une « image mentale forte », assure le rapporteur. Voilà qui permet de réinterroger plusieurs relations constitutives de Brest : la ville et la campagne, la ville et le port, la ville et la nature, le haut et le bas...

Concrètement ? Il faut trouver une vocation, un usage à cet arbre, en faire un « grand parc métropolitain ». Et cela n'est pas si compliqué, en tout cas pas ruineux : nul besoin de planter des milliers d'arbres, tout juste d'épandre un peu de gravier sur les chemins ; la trame verte et bleue

existe déjà. Encore faut-il la signaler, la rendre accessible, attirer sur elle l'attention des habitants, révéler aux yeux de tous ce formidable patrimoine naturel et urbain.

Mais, bien sûr, pas question de réduire ce parc métropolitain à un simple lieu de promenade. On y construira des logements. Il peut aussi offrir un espace privilégié à l'économie sociale et solidaire. Pourquoi ne pas y déployer des activités de recyclage ou bien y faire prospérer l'agriculture urbaine sur les coteaux qui descendent vers le fleuve ? Et pourquoi ne pas redonner vie au réseau du « petit train », du « train d'été » qui, il y a un siècle, rejoignait le fond de la vallée de la Penfeld et les rives du ruisseau du Spenot, son modeste affluent ? Sans oublier, bien sûr, d'autres modes de déplacement comme la marche ou le vélo au long du cours d'eau.

Enfin, ce parc métropolitain doit être pensé en relation avec les opérations de renouvellement urbain lancées dans les quartiers populaires de Bellevue et de Quéliverzan, en être à la fois un levier et un prolongement.



POUR APPROFONDIR

STRUCTURER LA COHÉSION DU TERRITOIRE ET LA VALORISATION FONCIÈRE :

La Penfeld, l'arbre métropolitain

La création de ce grand parc métropolitain est un outil pour valoriser l'identité et les paysages de la métropole et revisiter les relations ville campagne par les vallons, ville port par les glacis et ville nature par l'eau (douce et salée)

Densifier

La présence de ce poumon vert doit permettre de densifier les quartiers à proximité (Bellevue, campus du Bouguen par exemple).

RÉVÉLER LE PATRIMOINE NATUREL ET MARITIME :

Renaturer la Penfeld

La renaturation de la Penfeld permettra de retrouver la notion d'estuaire, de lire le fleuve de sa source jusqu'à son embouchure, de rattacher et recomposer les différents éléments constitutifs pour n'en faire qu'un.

L'identification de ses ramifications valorisera les liens vers la campagne et les villes de la métropole.

Cette renaturation permettra également de redonner un sens et une vocation aux vallons du cœur de métropole.

Réhabiliter le patrimoine existant

La réutilisation des différents patrimoines (maison du corsaire, hangar, bâtiment fer...) et la valorisation des quais s'inscrira dans l'action engagée par la labellisation «ville d'art et d'histoire» en conservant les traces du passé.

DÉVELOPPER UNE ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

Ce grand espace est un lieu de vie, il doit permettre l'implantation d'activités d'animation du site, d'économie sociale et solidaire, d'agriculture urbaine...

On peut également y trouver des activités de loisirs, en lien avec les équipements existants.

VALORISER L'IDENTITÉ ET LES PAYSAGES DE LA MÉTROPOLE

Faire découvrir la Penfeld en créant des agrafes

Les agrafes sont les secteurs de projets urbains ou paysagers du cœur de métropole de demain.

Elles mettent en relation la ville et la Penfeld :

Vallon de l'anse Saupin,

- Kervallon / Aréna,
- Salou / UBO / Kerbernier,
- Capucins / Quéliverzan / Salou,
- Vallon de Kérinou,
- Deuxième dépôt / Pontaniou
- Château / Quai Malbert.

Elles mettent également en relation différentes parties de la ville :

- Avenue le Gorgeu,
- Foch / Albert 1er,
- Gare / Kennedy / Dajot / Rue de Lyon.

RELIER LES RIVES ET DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ALTERNATIVES

La création d'une deuxième ligne de TCSP permet d'implanter les arrêts en lien avec les descentes vers la Penfeld (tête de vallons).

Les mobilités actives sont rendus plus lisibles et les rampes et les escaliers qui mènent vers la Penfeld sont valorisés. Des liaisons verticales permettent de faciliter les déplacements. Les balcons sont inscrits dans des itinéraires de mobilités actives.

Les liens entre les deux rives sont renforcés par la mise en service de nouveaux téléphériques.

On peut traverser la Penfeld sur des ponts flottants.

La Penfeld se redécouvre à bord du petit train, depuis le port du château.

Des parkings relais sont créés en entrée de ville pour diminuer la présence de la voiture dans le cœur de métropole.





L'EAU ET LE RAIL

SYNERGIES PRODUCTIVES



En 2050, on viendra à Brest
par le pont.

✂

PuTain, faudra des
voitures étanches,
alors!

✂



éni
appés

ENTRER À BREST PAR LA MER

LA RESTITUTION

L'atelier consacré à la ville productive développe un scénario audacieux. Paul Landauer, dont l'atelier d'architecture et d'urbanisme travaille sur Recouvrance, le résume : nous sommes en 2050, la transition énergétique est accomplie. Dès lors, on ne découvre plus Brest en voiture depuis le pont de l'Iroise. Non, on a pris l'habitude d'y arriver en bateau. Brest est devenue une porte d'entrée maritime majeure en Europe. Cela change du tout au tout le regard sur la métropole, un peu à la manière du travail d'Auguste Perret au Havre, dessinant, lors de la Reconstruction, une ville à contempler depuis les quais où accostaient les paquebots venus d'Amérique. À Brest, les transatlantiques jettent l'ancre au pied du château et des navettes fluviales remontent la Penfeld tandis qu'un téléphérique prend place au Salou entre les Capucins et le Bouguen, où s'épanouit un campus des transitions économiques, énergétiques et écologiques.

Outre le port, entrée de ville océanique, la gare est l'autre voie d'accès privilégiée à la ville désormais sillonnée par le train d'été d'antan. L'eau et le rail forment ainsi « des synergies productives ». La nouvelle donne énergétique conduit à la raréfaction de l'usage de l'automobile. Elle permet à la métropole de se resserrer sur son cœur, d'y accueillir davantage d'habitants et d'activités économiques. C'est ainsi que la gare se retrouve au centre d'un vaste quartier commerçant et qu'à Recouvrance, au cœur des îlots d'habitation, fleurissent les start-up et les entreprises artisanales.

Quant aux rives de la Penfeld elles se sont muées en « parc urbain productif », un parc qui se prolonge jusqu'à Bellevue. Et voici comment un quartier d'habitat social acquiert une position stratégique, au carrefour de ce parc et du campus des transitions.



© Benjamin Deroche / Brest métropole

”

POUR APPROFONDIR

À Brest en 2050, la « ville productive » a pleinement réinvesti le pouvoir du rêve, et témoigne de multiples façons des transitions accomplies, qu'elles soient énergétiques, numériques, ou liées à la troisième révolution industrielle qui caractérise à présent, une société résolument détournée de l'ancienne économie carbonée.

Ainsi, la « ville productive » s'exprime au cœur de la métropole brestoise, à la fois par une nouvelle organisation des déplacements, à la confluence de la mer et du rail ; par des modalités de production novatrices ; ou encore, par l'affirmation renouvelée de la destinée maritime et portuaire de la Cité du Ponant.

UN CŒUR À LA CONFLUENCE DE LA MER ET DU RAIL

Plus mobiles par la mer

En 2050, Brest se singularise par un recours accru à son littoral maritime pour les déplacements de proximité. Ceci est rendu possible depuis la mise en place du service de navettes côtières dont les batobus relient dorénavant le Campus mondial de la Mer (Pointe du diable) à l'écomarina du Moulin Blanc, en desservant au passage, l'estuaire de la Penfeld. L'estuaire du fleuve permet à présent, la desserte directe du centre-ville depuis le port, ainsi que celle des Capucins, du Bouguen et du Campus des Transitions.

Pour sa part, le Transrade plébiscité, a célébré son trentième anniversaire et ses navettes rapides à piles à combustible (conçues et fabriquées à la pointe bretonne et exportées vers le monde entier), viennent de fêter leur vingt-millionième passager, transporté en service régulier entre Brest et la Presqu'île de Crozon.

Mieux connectés par la gare

Concomitamment à la Porte océanique, l'autre grand-porte de Brest est désormais la gare ferroviaire, dont l'aménagement a été revu de fond en comble, tout en conservant astucieusement l'identité du bâtiment conçu il y a plus d'un siècle par Urbain Cassan.

Directement connecté aux ports (notamment par la fameuse noria piétonne de Poullic-al-Lor), le nouveau quartier de la gare, désormais partie intégrante du centre-ville, est devenu une composante forte de l'attractivité brestoise. L'avenue Amiral-Réveillère et la rue de Lyon foisonnent de commerces et d'activités ; et la centralité commerciale s'étend à présent depuis le pôle multimodal de la gare, jusqu'aux Capucins.

Grâce au report modal, l'automobile a quasiment déserté le cœur de la ville et les espaces publics, jadis très majoritairement affectés à l'usage de la voiture individuelle, sont désormais apaisés et équitablement partagés. En complément du système de navettes maritimes l'avènement de nouvelles lignes de tramway et de transports par câble y participe activement.

CŒUR NOVATEUR, CŒUR PRODUCTIF

L'emploi au cœur de la ville

En 2050, l'une des vocations du cœur de ville brestois est d'accueillir des activités endogènes et de promouvoir la création d'emplois en son sein même. Au centre-ville, le patrimoine immobilier désaffecté a été transformé et reconverti au bénéfice de nouveaux usages, notamment économiques. Ce faisant, de nouvelles activités tertiaires se sont implantées, favorisant le retour du travail à l'intérieur même de la cité.

Le quartier créatif à l'origine localisé autour de la rue Pasteur, s'est progressivement étendu de part et d'autre de la Penfeld. On y observe en particulier la progression exponentielle des Fab-Labs. Cultivant l'hybridation inventive, la fabrication additive et le faites-le vous-même, les Fab-Labs du cœur de métropole ont contribué à leur manière au délaissement du jetable au bénéfice du réparable et, d'une certaine façon, participent au recul du standardisé au profit de l'unique.

Et ces Fab-Labs ne sont pas les seules fonctions qui ont su tirer parti de la remarquable polyvalence d'espaces et de lieux offerte par le cœur de métropole. Maisons des initiatives, couveuses, tiers-lieux et autres espaces de stockage polyvalents, caractérisent désormais cette micro-économie qui réinvestit les anciennes friches et les cœurs d'îlots reconfigurés, en leur offrant une nouvelle jeunesse. C'est particulièrement vrai du quartier de Recouvrance qui connaît un essor notable par l'implantation de multiples start-ups et d'artisans, notamment dans le domaine des industries créatives.

Pour leur part, les grands ensembles du parc de logements sociaux qui ont bénéficié avec l'amélioration de leurs performances énergétiques, d'une profonde évolution technique, connaissent également une mutation d'ordre fonctionnel. Profondément restructurés ces logements, à l'origine conçus suivant une visée strictement domestique, sont désormais propices à l'accueil d'activités.

Parallèlement, les rives de Penfeld et les espaces verts de Bellevue accueillent de nouvelles formes d'agriculture et d'agroforesterie urbaines, lesquelles répondent directement à une partie des besoins des riverains, tandis qu'entre Bellevue et l'Université, les échanges, qu'ils soient de connaissances ou de procédés, linguistiques ou culinaires, etc. se sont considérablement diversifiés et accrus.



cœur. DE MÉTROP•LE

BREST, RÉINVENTONS LA VILLE



POUR APPROFONDIR



Le sens de l'économie contributive

En 2050, aux côtés des grands secteurs structurants qui continuent de caractériser l'économie brestoise, notamment liés au maritime et qui désormais cultivent à la fois emploi non délocalisable et activités non automatisables, l'économie contributive s'est aussi considérablement amplifiée. « Conciergeries » et autres « kiosques » de proximité permettent l'échange de services et favorisent d'autant le lien social. Ils contribuent à dynamiser la vie du cœur de métropole, dans ses différentes composantes et quartiers, tandis qu'ils incarnent une approche supplémentaire et renouvelée du vivre ensemble.

Quant à la monnaie, Brest a pleinement adopté Heol, la monnaie du Ponant, complémentaire de l'euro. Heol s'échange désormais quotidiennement dans l'ensemble de l'arc brestois depuis Crozon jusqu'au Conquet, en passant par Châteaulin, Landerneau ou Lesneven, et ses espèces contribuent chaque jour à la création de richesse locale. À rebours des dimensions spéculatives ou de thésaurisation de la monnaie conventionnelle, Heol favorise en effet les échanges et les achats de proximité, confortant le commerce local et les activités non-délocalisables.

De fait, on assiste globalement au cœur même de Brest, à une forme de rapprochement des lieux de production et de consommation et à l'inversion du schéma générique paradoxal qui prévalait hier encore, selon lequel s'échangeaient à courte distance des données et à longue distance des biens.

L'AFFIRMATION DE LA VOCATION MARITIME

Brest omniports

En 2050, la destinée maritime et portuaire brestoise s'affirme plus que jamais dans toutes ses dimensions, qu'elles soient, commerciales, scientifiques ; inhérentes à la Défense ou à l'industrie navale, liées au nautisme, à la pêche, aux liaisons insulaires ou intercontinentales, etc.

Les énergies marines renouvelables bénéficient pleinement des synergies avec les chantiers navals, tandis que la criée de troisième génération réceptionne une pêche à haute valeur ajoutée, soigneusement transformée in situ. La plateforme multimodale modernisée et ses capacités notablement accrues profitent de l'augmentation de l'hinterland portuaire rendu possible par le regain du fret ferroviaire.

Le nautisme s'incarne au travers d'un écosystème florissant, à la convergence de la plaisance, du sport, de la course au large ; convoquant ingénierie spécialisée et construction de navires. Cette dernière bénéficie par ailleurs du remarquable savoir-faire local en charpente marine traditionnelle, dont la solide notoriété internationale n'est plus à faire.

L'Euro-Base Navale Atlantique héberge ses nouvelles frégates et sous-marins, tandis qu'au pied du centre-ville une gare maritime ultramoderne et dédiée, permet l'accueil des croisiéristes.

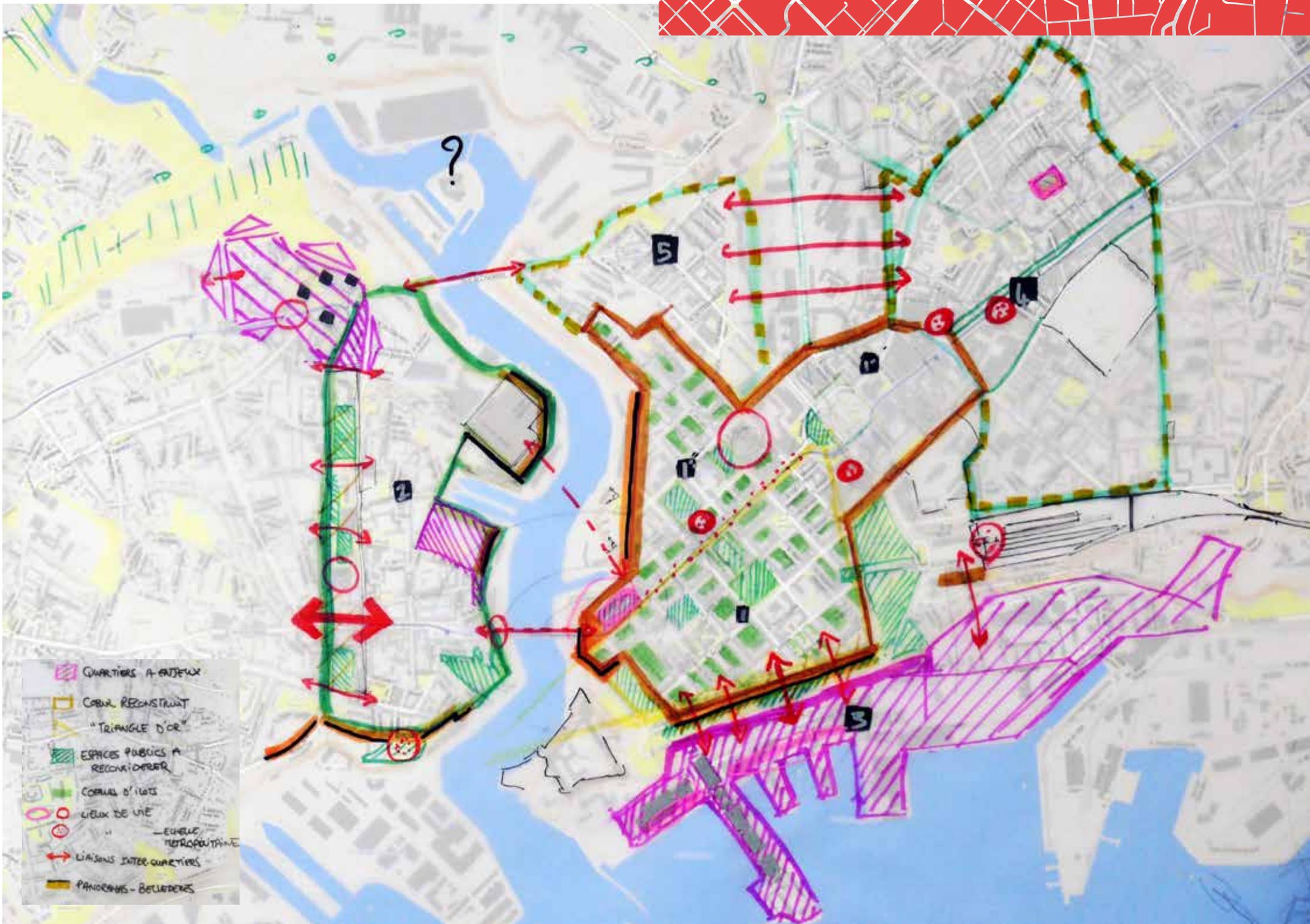
Porstrein XXI, symbole brestois du XXI^e siècle

En 2050, face à la rade, emblématique de la métropole, la vocation maritime brestoise s'affirme aussi désormais spectaculairement, par le nouveau quartier portuaire de Porstrein XXI, aménagé à l'avant-scène des premiers bassins.

Cette opportunité exceptionnelle de créer un ultime « polder », dans l'angle formé par les digues du Sud et de l'Ouest, était envisagée de longue date, notamment depuis le plan dit « américain » de 1918, qui en évoquait déjà le principe. De fait, l'ouverture formée par les deux ouvrages de protection des bassins napoléoniens a permis l'aménagement d'un nouveau quartier de 26 hectares, offrant quelque 2 800 mètres linéaires de quais additionnels.

Aujourd'hui magistralement concrétisé, ce projet novateur d'urbanisme sur l'eau, qui vaut à Brest l'afflux supplémentaire de nombreux visiteurs, réalise à sa façon d'anciens rêves portuaires, ceux bien sûr de l'ingénieur Duchesne ou de Claude-Casimir Perrier, entre autres.

Événement majeur pour le port, Porstrein XXI l'est aussi pour la ville et contribue à l'enrichissement réciproque de la relation de l'un à l'autre. Accueillant entre autres programmes variés, certaines fonctions métropolitaines, le nouveau quartier, complète désormais dignement au XXI^e siècle, la lignée des grandes opérations d'aménagement qui depuis Richelieu et Colbert, jalonnent l'histoire singulière de la Cité du Ponant et en façonnent la forme.



- QUARTIERS A-ETIQUÉS
- CORRUE RECONSTRUIT "TRIANGLE D'OR"
- ESPACES PUBLICS A RECONSTRUIRE
- CORRUE D'EGISE
- LIEUX DE VIE
— ECHELLE METROPOLITAINE
- LIAISONS INTER-QUARTIERS
- PANORAMAS - BELLE-VEUES

RECOUVRANCE C'EST BROOKLYN !

LA RESTITUTION

Pas de scénario d'économie-fiction pour le troisième atelier, mais un diagnostic de l'état du centre-ville, ici et maintenant. « Tout a été reconstruit en même temps ; tout vieillit donc en même temps », lance le rapporteur Florent Sauzedde, chargé par ailleurs du projet de programmation de l'éperon de la gare maritime. Et si l'on veut conserver ou redonner au centre son pouvoir d'attraction mieux vaut se montrer attentif à la situation du bâti. Force est de constater que « les cœurs d'îlots sont assez pauvres », qu'il est « urgent de requalifier ces espaces intérieurs » qui pourraient devenir des lieux de vie privilégiés.

Cela dit, la ville bouge. « De nouveaux fronts urbains apparaissent, des espaces se révèlent » qu'on ne soupçonnait même pas naguère. Il y a là un effet Capucins. Sans doute aussi la ville est-elle en train de glisser vers l'Ouest. Plutôt que l'axe Jaurès-Siam, son véritable centre est en passe de tourner autour du bas de Siam – avec son téléphérique – et de Recouvrance. « Recouvrance, c'est Brooklyn ! », va jusqu'à s'exclamer Florent Sauzedde. Brooklyn, ce quartier relié au reste de New York par le plus ancien pont suspendu des États-Unis, l'un des plus jeunes, des plus métissés, des plus actifs de la ville... Bref, « quelque chose est en train de prendre. On ne sait pas bien quoi, mais il faut l'accompagner ! »

On se risque à autre une comparaison : Berlin. Comme la capitale allemande, Brest est une ville dotée de plusieurs centres, de quartiers à la vie intense se déployant autour de places qui ne se remarquent pas forcément au premier coup d'œil, auprès desquelles on peut passer sans les voir. Brest, ville complexe, ville secrète. Le port, Guérin,

la place de la Liberté, Saint-Louis, les Capucins, le bas de Siam, les abords du pont de Recouvrance... La carte esquissée en cours d'atelier fait apparaître ces différents pôles de la vie brestoise entre lesquels s'interposent des zones tampons aux contours forcément imprécis. En ressort le tableau d'une ville qui a su éviter, ou du moins limiter, la ségrégation sociale avec des quartiers où se mêlent habitat, commerces, artisanat et activités tertiaires. Et la cohésion sociale, ça n'a pas de prix.

Les trois premières restitutions ont donné du grain à moudre aux auditeurs. S'esquisse brièvement un débat. À tant parler du centre n'oublie-t-on pas l'économie de la

périphérie et son artillerie lourde en matière commerciale ? Quand on réfléchit au port, attention à ne pas faire l'impasse sur son extrémité est, le Moulin Blanc, Océanopolis qui ont été le théâtre de tant de transformations ces deux dernières décennies ! Et, non sans malice, Alain Masson, le premier vice-président de Brest métropole, revient sur les projets de remise en service du train d'été évoqués dans deux ateliers : « Je rappelle qu'on a implanté le pylône du téléphérique sur le tracé de l'ancienne voie ! Entre les deux il va falloir choisir... » Une manière de souligner à quel point la fabrique de la ville est un art délicat, combien il est malaisé de prendre des décisions d'aménagement sans injurier l'avenir.





POUR APPROFONDIR

QUELLE(S) DÉFINITION(S) DONNE-T-ON AU FAIT D'HABITER LE CŒUR DE MÉTROPOLE ET QUESTION SOUS-JACENTE, À QUEL PÉRIMÈTRE LE LIMITE-T-ON ?

Est-ce se limiter à une certaine densité, une forme urbaine portée sur l'habitat collectif ou plutôt au rapport de proximité aux services et aux usages que doit offrir un cœur de métropole ? Doit-on se limiter à une définition pleine et entière ou ne pourrait-on pas l'étendre de façon dégressive selon la définition du fait d'habiter le cœur de métropole ?

La première accroche contextuelle a réinterrogé l'expression du « triangle d'or » qui définissait dans le jargon immobilier un périmètre à coloration « standing » (quartier s'étendant au sud de l'axe Siam). Si cette définition tend à se perdre, est-ce un mal ou un bien ? Si mal il y a, comment retrouver cette forme d'attractivité ? Doit-on la focaliser sur cette coloration « standing » ?

UNE LECTURE PAR QUARTIER À VALORISER ET À RÉVÉLER

Préserver et mettre en valeur les compositions et les formes urbaines qui caractérisent les typologies de quartiers résidentiels dans un objectif de lisibilité de la ville et donc d'attractivité différenciée selon les ambiances propres à chacun.

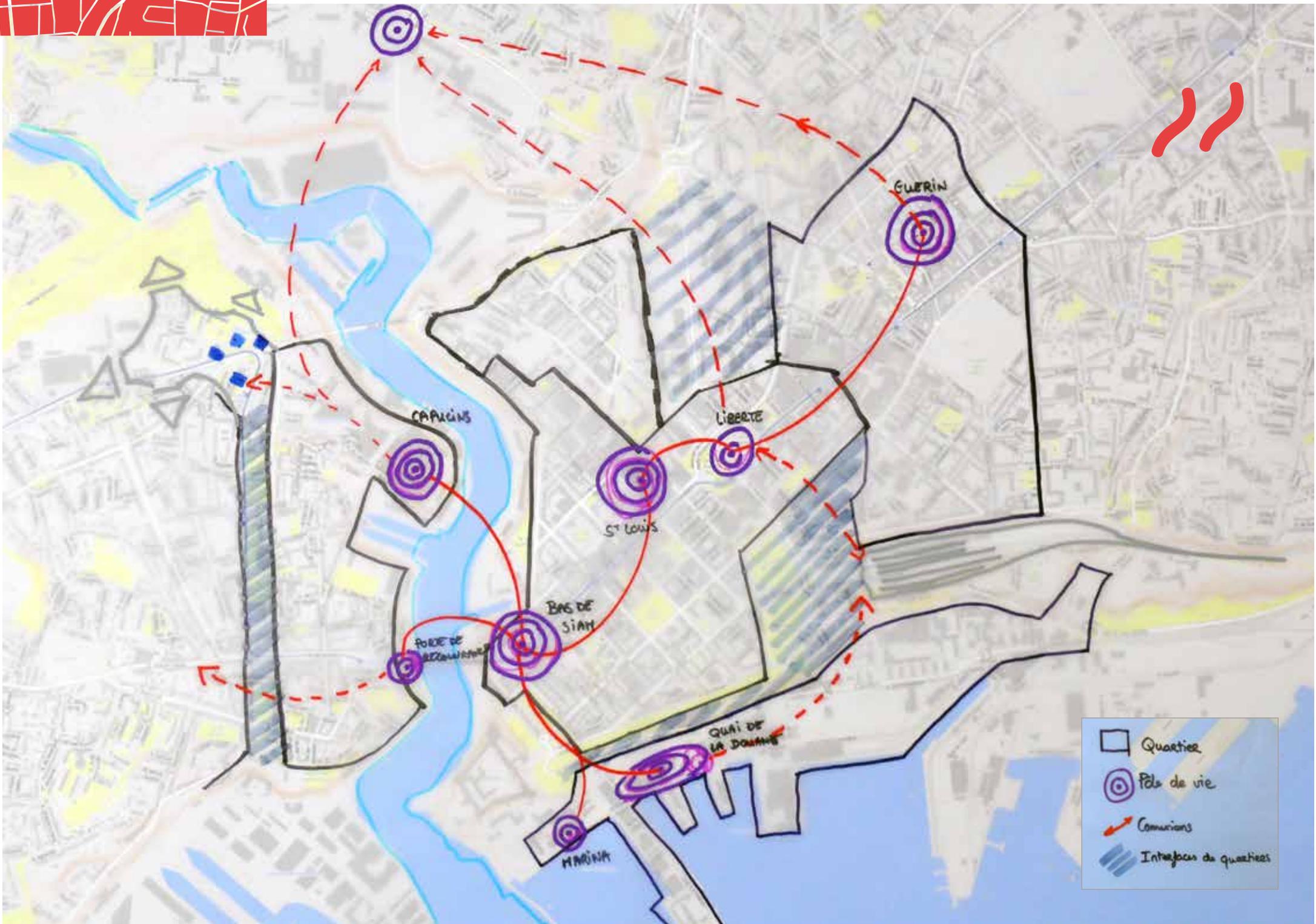
Sont ainsi concernés les secteurs : Siam, Recouvrance, Saint-Michel, Saint-Martin, l'Harteloire. Également concernés les secteurs pouvant ambitionner de nouvelles formes d'habitat : le port urbain et le fond de Penfeld.

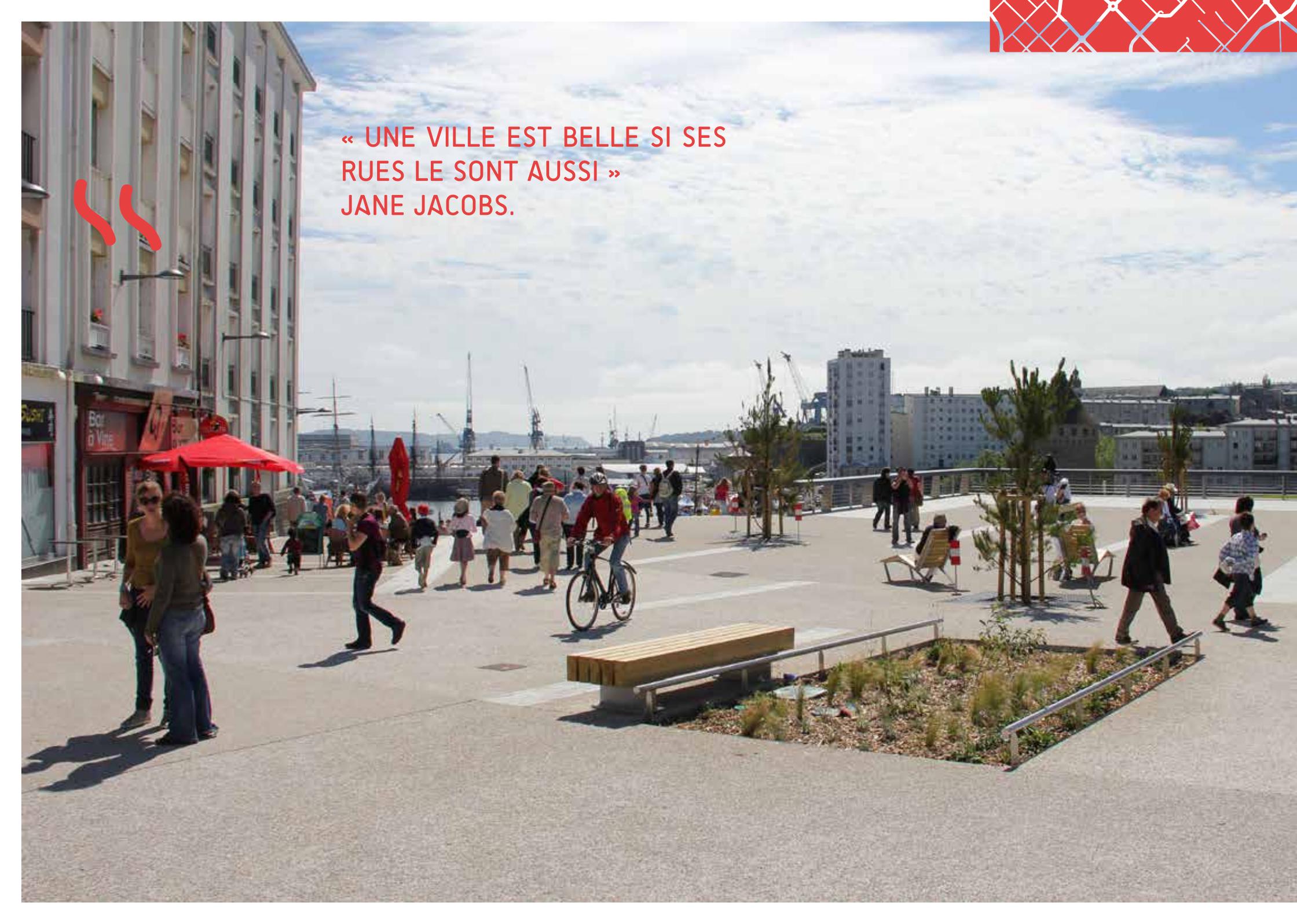
Le secteur Siam considéré comme le centre reconstruit, il a la particularité d'avoir conservé un parc immobilier homogène. Cette unité architecturale en fait un patrimoine monumental remarquable de la Reconstruction. Mais cette unité révèle une homogénéité dans les années de construction et donc dans l'état de ces dernières. La typologie reconstruction adaptée à l'après-guerre subit aujourd'hui son adaptation à la voiture qui entrave ces cœurs d'îlot initialement paysagés. La structure elle-même des bâtiments semble être un frein au renouvellement de l'offre de l'habitat et à l'accessibilité aux PMR. Bien qu'homogène, le secteur Siam semble se découper en deux parties sur l'axe Siam : la partie nord où, le long de la rue Pasteur, s'échelonnent les séquences bas de Siam, Sangnier et Saint-Louis, bénéficie d'une belle effervescence commerciale tandis que la partie sud, correspondant à l'emprise supposée du triangle d'or, ne profite pas de cette même vitalité. Ce déséquilibre trouve peut-être son origine dans une certaine forme

d'enclavement de sa partie sud. L'espace public y mérite une attention toute particulière de par son histoire, ses caractéristiques et surtout son positionnement central en articulation avec le port urbain.

Recouvrance Saint-Michel Saint-Martin et l'Harteloire sont autant d'entités urbaines mixtes de formes composites qui trouvent leurs distinctions autour de leurs pôles de vie. C'est sans doute le lieu d'émergence d'une forme d'expression culturelle alternative et donc de formes d'habitat en opposition avec celles plus institutionnelles du secteur Siam. Il faut pour cela valoriser le réseau des espaces de convivialité et de brassage de type place, placette, patronage laïque, scènes alternatives de théâtre et musique.

Le port urbain et le fond de Penfeld ne sont à ce jour pas considérés comme secteurs résidentiels et pourtant... On ressent comme une évidence la ville institutionnelle sur Siam, la ville alternative sur Recouvrance, Saint-Michel, Saint-Martin et l'Harteloire, or si l'on poursuit les évidences, ces deux secteurs en prise avec la mer seraient le lieu de l'expression de l'avant-garde, c'est-à-dire l'expression la plus innovante en matière d'habitat.





« UNE VILLE EST BELLE SI SES
RUES LE SONT AUSSI »
JANE JACOBS.

POUR APPROFONDIR

VALORISER LES SECTEURS D'HABITAT EN INTERFACE VILLE/RADE ET VILLE/PENFELD.

Brest profite d'une situation remarquable vis-à-vis de la rade, laquelle emprunte son nom à la ville. A une moindre échelle, la Penfeld peinait jusque-là à exister comme élément remarquable, même si à elle seule, elle aurait pu incarner l'identité d'une ville.

Depuis la réhabilitation des Capucins avec l'ouverture des balcons sur Penfeld c'est autant de vues qui s'en trouvent valorisées. Ces franges de ville ouvertes aux paysages participent à la monumentalité de la ville en couronnement des fortifications. Ce sont autant de secteurs stratégiques à accompagner et à valoriser sur la qualité résidentielle : Jean Moulin, Cours Dajot, Plateau du 2ème Dépôt, rue Neuve ...

L'ESPACE PUBLIC DU CŒUR DE MÉTROPOLE SUPPORT D'UN ART DE VIVRE EN VILLE.

La rue est le cadre du vivre en ville et pour qu'il y ait « art de vivre », il faut le concevoir de manière partagée et surtout en rupture avec le caractère strictement routier d'une partie des espaces du centre-ville. Il faut ainsi prolonger et amplifier les efforts entamés sur le corridor du tramway.

L'espace public c'est aussi la mise en réseau des polarités récréatives (parc, place, jeux,...), commerciales, économiques et touristiques. Une mise en réseau qui doit se concentrer sur tous les modes de déplacements. Au-delà des parcours de proximité, l'espace public doit également être pensé en terme de temporalité : jour, nuit, saison (mobilier, éclairage différent...), les trottoirs doivent être réinvestis (élargissement, reconquête de délaissé de voirie, trouver des matériaux plus adaptés que l'asphalte,...). La place de la nature a également son rôle non pas comme ersatz de la ruralité perdue rompu au seul rôle d'embellissement mais comme structure de cet art de vivre par ses attributs fonctionnels et symboliques.

« Une ville est belle si ses rues le sont aussi » Jane Jacobs.

A BREST, TU PEUX TOUT FAIRE EN
UNE DEMI-HEURE !



DE 180° À 360°

LA RESTITUTION

L'atelier Mobilités a décidé de se rebaptiser. Il a choisi de s'intituler « comment passer de 180° à 360° », annoncent ses rapporteurs Anne-Simone Burel et Patrick Dieudonné. En d'autres termes, il s'agit de ne pas réduire la question de la centralité brestoïse à un demi-cercle limité par la rade. Non, il faut voir plus grand, tracer un cercle complet qui englobe Landerneau et la presqu'île de Crozon, qui passe par Lannilis et Saint-Renan, qui tangente Châteaulin et Lesneven.

Tout est question d'échelle. On peut ainsi s'intéresser en même temps aux 40 000 habitants qui peuplent le centre de Brest et aux 400 000 qui vivent dans le Pays de Brest, sans parfois ne jamais mettre le pied en ville. Et concevoir le cœur comme un muscle puissant qui aspire et qui refoule le sang de la métropole sans assécher le territoire. Dès lors, à côté de la ville centre, il convient d'identifier des lieux qui constitueront autant de « relais métropolitains ». Certains s'imposent comme Saint-Renan, ville d'importance au Moyen Âge quand

Brest n'était encore qu'un village. D'autres dépendent des choix de transport à travers la rade comme Le Fret, ce petit port de la presqu'île de Crozon d'où l'on peut rejoindre directement Brest par la mer.

Il faut ensuite penser aux portes qui permettent d'accéder à la ville centre. Deux exemples encore, d'ailleurs bien différents : celui du technopole de Brest-Iroise, situé sur la côte de Plouzané, à l'ouest de Brest ; celui du fort Montbarey, lui aussi à l'ouest, aujourd'hui transformé en musée et qui, propose le groupe, pourrait être accessible par un téléphérique.

Enfin, à une échelle plus réduite, « les seuils du cœur », ces points d'entrée dans le centre-ville. Ainsi, la place de Strasbourg dans le haut de la rue Jean-Jaurès, ce quartier en pleine rénovation. Raisonner à 360°, c'est se montrer attentif à la combinaison et à l'enchâssement des échelles dans l'espace et dans le temps.

POUR APPROFONDIR

COMMENT PASSER D'UNE CENTRALITÉ DE 180° À 360° ?

L'hypothèse de départ est de considérer une partie du front de mer portuaire de la métropole (du Bassin 6 à Laninon) et la rade comme le centre du pays de Brest. Le plan d'eau est un lien physique plutôt qu'un obstacle. Les liaisons maritimes font partie intégrante de l'offre globale de transport. La mobilité est donc organisée autour de cet épiceutre et crée, à trois échelles, des points nodaux d'intermodalités, facilitant la lecture spatiale des différents territoires.

LES HYPOTHÈSES DE CONSTRUCTION DU PROJET

Les principaux éléments prospectifs pris en compte sont la démographie, l'emploi, le trafic routier et les déplacements. En ce qui concerne ces deux derniers, nous avons retenu les niveaux de trafic 2017 comme maximum ainsi qu'une stabilisation du nombre de déplacements par individu (avec une évolution des motifs).

Les besoins de mobilité doivent être satisfaits que l'on habite le Pays de Brest, la métropole où le cœur de métropole. Dans cette optique, l'organisation des déplacements se décline sous une forme itérative correspondant aux trois échelles territoriales. Il s'agit de s'appuyer sur des équipements et des fonctions préexistants :

- Dans la périphérie suburbaine sont concernées les gares routières des pôles structurants au sens de la définition du SCoT.
- Dans la zone intermédiaire avec l'hyper centre intervient la notion de « porte d'entrées/sorties » avec une offre de transport collectif plus abondante et plus fine.
- Enfin sur le périmètre du cœur de métropole les pôles d'échanges sont de véritables lieux d'intensité urbaine intégrant un panel complet de services de mobilité.

LES ENJEUX ET LES PARIS

- Imaginer un cœur à la fois symbolique, imaginaire, fonctionnel et spatial, producteur d'intensité urbaine qui offre des fonctions rares, des coopérations et des complémentarités.
- Conforter une identité de ville portuaire (échanges commerciaux, génération de flux, liens avec son hinterland)
- Trouver des équilibres pour créer et asseoir des centres de gravité hiérarchisés.
- Révéler et marquer des potentiels.
- Rendre désirable le cœur de métropole, donner l'envie d'y venir.

LE RÔLE DES SEUILS ET LES POINTS DE CONVERGENCES

Les points de convergence sont des lieux d'intermodalité, des polarités qui assurent des fonctions variables : interconnexion des modes, transition des formes urbaines, animation urbaine ...

Le seuil marque le changement d'ambiance. Il imprime le passage d'une échelle à une autre. Ils sont des lieux de fixation d'activités économiques, de services et d'habitat, générateurs d'intensité urbaine (exemple place de Strasbourg).

Les seuils facilitent la transition entre des espaces urbains qui ont des vocations et des ambiances différentes (habitat, activités, services, commerces, loisirs).

À l'échelle des 400 000 habitants : le Pays de Brest périmètre de la futur de la métropole

Il s'agit de polarités urbaines qui maillent le territoire et constituent des « relais métropolitains » au service de la population et de l'activité économique.

À l'échelle de l'agglomération brestoise (la métropole version 2017) 207 000 habitants

Ces sites sont des rotules d'articulation intermodales captant des flux importants aux franges de l'agglomération.

Ce sont les portes d'entrée/sortie de la partie urbaine dense, des lieux de transition de changement d'ambiance. Des vecteurs prétextes à des requalifications/ améliorations des espaces urbains des lieux d'intensité urbaine à créer et/ou à conforter.

À l'échelle du cœur de métropole, 40 000 habitants

Les seuils retenus, excepté la place de Strasbourg, n'ont pas fait l'objet de formalisation de projet. Ils sont au stade des lieux en devenir. Ils ont déjà un usage et une fonction, mais insuffisamment affirmés. Ils manquent ainsi de lisibilité et n'expriment pas la transition avec l'hyper centre de la métropole. Il est à noter que l'ensemble des seuils bordant le périmètre sont concernés par des espaces de projet en réflexion.

Les gares maritime et ferroviaire constituent des portes d'entrées articulant le cœur avec l'ensemble du Pays de Brest. Des lieux singuliers à mettre en relation avec le réseau global de transport qu'il convient de valoriser d'un point de vue urbain.



cœur. DE MÉTROP•LE

BREST, RÉINVENTONS LA VILLE





BREST-GAÏA

LA RESTITUTION



LA NOUVELLE ALLIANCE

LA RESTITUTION

« Une nouvelle alliance entre la ville, la nature et la mer » : voici ce que plaide Benjamin Grebot, le directeur de l'agence d'urbanisme, quand il présente les travaux de son atelier. Brest-Gaïa, en somme. Gaïa, la déesse mère de la mythologie grecque, la nature primordiale. L'image est à cent lieues de celles qui collent à la ville, réputée minérale et austère. Une telle alliance est un objectif ; c'est aussi « un levier de requalification de la ville » et, accessoirement, « une manière d'attirer les investisseurs » à une époque où les moyens de la puissance publique sont limités.

Bruno Fortier s'est déjà envolé pour Toulouse, mais il a eu le temps d'enregistrer une vidéo où il approuve et développe ce thème de la nouvelle alliance. Et sur la carte, on voit apparaître une armature verte, des bandes de nature, des Central Parks, de part et d'autre du centre-ville, sur le tracé des anciens remparts dessinés par Vauban il y a trois siècles et demi. Longue mémoire des lieux...

Comment faire vite avec peu de moyens ? Clarel Zéphir, de l'Agence UP qui réalise le plan-guide du campus du Bouguen, propose son discours de la méthode : « une stratégie différente de ce qui s'est fait depuis vingt ou trente ans dans les villes. Il faut s'appuyer sur le déjà-là : les équipements, les jardins... » Il convient à la fois de poursuivre lentement, patiemment des objectifs à long terme et d'être capable de souplesse, d'agilité, d'opportunisme pour saisir les occasions qui se présentent en intervenant dans l'espace public, en déployant une « économie inventive ».

Bref, le rapporteur fait l'éloge d'un « urbanisme tactique », éphémère, réversible, fait de tâtonnements et d'essais, acceptant le risque de l'erreur. Il propose deux théâtres d'opération privilégiés pour mettre en œuvre cet urbanisme tactique : la place Saint-Louis, la caserne du deuxième dépôt.

« RENDRE BREST PLUS LISIBLE »

BRUNO FORTIER



Bruno Fortier est connu à Brest pour son travail sur le plateau des Capucins. Mais ce Grand prix national de l'urbanisme en 2002 jouit d'une expérience riche et diversifiée. Il pilote ou a piloté, seul ou en collaboration, de très gros projets un peu partout en France : à Paris (la Cité internationale universitaire, la Zac Ivry-Confluence...), à Nantes (le cours des Cinquante-Otages, les abords de l'île Feydeau), au Havre (la recomposition des bassins), à Marseille (la porte d'Aix, les abords de la cathédrale de La Major), à Bordeaux (où il est architecte-conseil de la Ville), à Toulouse (la rue Alsace-Lorraine), à Nice (la place Masséna)...

Pour lui Brest se trouve confrontée à un double problème. « La ville jouit d'un site splendide, mais il faut bien convenir que la reconstruction y a été plutôt rude. Elle ne rend pas spontanée sa capacité d'attraction. Comment rendre le centre magnétique ? Si l'on ajoute que les habitants disposent, à quelques minutes, de la

mer et d'une campagne magnifique, on voit bien qu'avec cette question, c'est la survie du centre qui se joue. » Le second défi est « un problème de marque, un problème d'identité dans le concert des métropoles françaises. Il faut rendre Brest plus lisible et l'urbanisme peut y contribuer. »

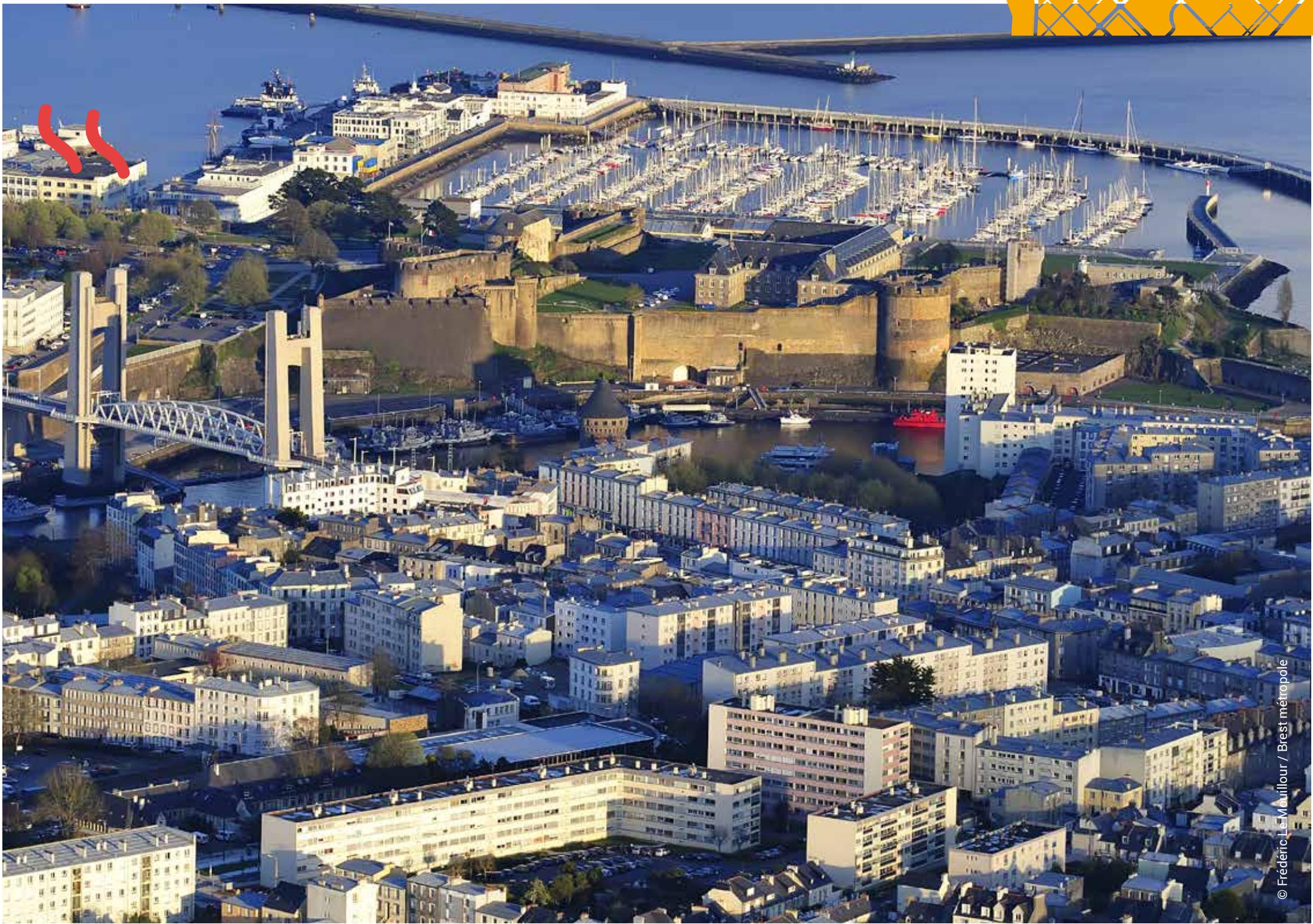
De quelle manière ? « Eh bien, avec les Capucins et le téléphérique les élus ont eu de bonnes intuitions. Maintenant il faut aller plus loin et se projeter à l'horizon 2050. Selon moi, la perspective est celle d'une nouvelle alliance. Elle existe déjà entre la ville et la mer. Mais il faut désormais y faire aussi entrer la nature. » Et Bruno Fortier cite en exemple le Parc aux angéliques situé à Bordeaux, sur la rive droite de la Garonne, sur d'anciens terrains rachetés par la Ville de Bordeaux au port autonome. Environ 45 000 arbres y ont été plantés en bandes perpendiculaires au fleuve entrecoupées de vastes prairies.





« LA PERSPECTIVE EST CELLE D'UNE NOUVELLE ALLIANCE. ELLE EXISTE DÉJÀ ENTRE LA VILLE ET LA MER. MAIS IL FAUT DÉSORMAIS Y FAIRE AUSSI ENTRER LA NATURE »





POUR APPROFONDIR

L'ALLIANCE VILLE-MER-NATURE EST DÉJÀ LÀ !

Alors que Brest souffre d'une image très minérale, l'alliance ville-mer-nature s'appuie sur l'identité géographique de Brest, et s'exprime dans une vision stratégique de développement durable. Cette vision doit permettre à chacun de se reconnaître dans le projet urbain, de s'y projeter, de l'investir. La nature est ici appréhendée comme un levier de requalification de la ville en ce qu'elle représente un pouvoir d'appel pour les investisseurs. Cette étape « Gaïa » du développement brestois prend naturellement sa source dans la Penfeld, puissant lien entre la ville, la mer et la nature. Puis elle est révélée progressivement dans le cœur de la métropole en commençant par de l'événementiel et de l'éphémère qui permet de tester cette vision de long terme en s'appuyant sur l'existant : l'armature verte qui, connectée à la Penfeld, irrigue le cœur de Brest en suivant le tracé des anciennes fortifications.

FAIRE DIFFUSER LA NATURE EN VILLE POUR RENFORCER LA VALEUR DE L'URBAIN

Le PLU facteur 4 de Brest métropole prévoit déjà de mieux valoriser la « boucle verte » du cœur de la métropole.

Mais alors que le mot « boucle » enferme, il s'agit tout au contraire de valoriser cette armature verte comme un support de diffusion d'aménités environnementales et sociales qui redonne de la valeur aux tissus urbains environnants. Il s'agit donc de conforter, en une sorte de grand mail, ce réseau d'espaces verts et d'équipements sociaux. Et d'en favoriser l'accès depuis et vers l'intérieur des quartiers traversés.

CONJUGUER URBANISME TACTIQUE ET STRATÉGIE PATIENTE

Pour répondre à l'objectif de transformer la ville à moindre frais, il est proposé de conjuguer une approche tactique de l'urbanisme, par l'animation, l'éphémère, qui permet de tester de nouveaux usages et de nouvelles appropriations des espaces, et une stratégie patiente seule à même de permettre la réalisation des quelques investissements nécessaires à la concrétisation de cette alliance terre-mer-ville.

Concrètement :

La stratégie patiente invite à tenir le cap de la mise en valeur de l'armature verte. Et donc à examiner la contribution de tous les projets urbains à cette mise en valeur. A cet égard, l'atelier a fait ressortir des points de

vigilance de court terme au niveau de l'îlot Nungesser, de l'avenue Foch, de la jonction entre la gare et la place de la Liberté. Les projets qui prendront place dans ces secteurs gagneront à intégrer pleinement la nécessaire restauration des continuités paysagères, pédestres et cyclables. L'aménagement des espaces publics est pointé comme crucial, et il est nécessaire que les nouveaux aménagements s'inscrivent, au fil de l'eau, dans le déploiement de cette vision du futur de la ville.

L'urbanisme tactique invite à explorer des nouveaux usages des espaces qui peuvent contribuer à établir un lien entre l'armature verte et l'intérieur du tissu urbain. Ont ainsi été évoquées l'idée d'animations sans voiture sur l'ensemble de l'espace Halles St Louis - rue Pasteur - belvédère sur le boulevard Jean Moulin, la création de jardins partagés sur le campus du Bouguen, ou encore l'ouverture du plateau du 2ème dépôt pour des temps festifs et artistiques. Peut-être pourrait-on également envisager une campagne de financement participatif pour l'implantation d'un arboretum à Recouvrance, qui ferait échos au Conservatoire botanique de Brest et prolongerait en quelque sorte le jardin des explorateurs le long de la ligne de tram ?





L'ÉPHÉMÈRE ET LE DURABLE

LE DÉBAT

Thierry Fayret, le vice-président de Brest métropole chargé de l'Urbanisme, salue toutes « ces lectures de la ville qui donnent envie ». Mais il fait sienne l'image d'une ville comme casse-tête chinois. Pas facile de changer Brest ! Claire Guihéneuf, la directrice de Brest métropole aménagement, rebondit sur la comparaison avec Berlin : « Oui, Brest est une ville discrète, secrète qu'il est séduisant d'habiter. » Elle tique en revanche sur la notion d'urbanisme tactique : « Attention ! L'éphémère est parfois plus tenace que prévu. Attention aussi au ressenti des habitants si on leur donne l'impression du bricolage ! »

La stratégie lente et patiente recueille les faveurs d'Alain Masson, le premier vice-président de la métropole, en charge des Grands projets. « L'aménagement de la Penfeld en est le meilleur exemple. » Son collègue Michel Gourtay, vice-président de Brest métropole à l'Économie, prône à son tour la prudence : « Inutile de se précipiter... »

Pascal Amphoux, l'animateur du séminaire, se mêle à la conversation : « En effet, toute la question est d'inventer des stratégies qui avancent, sans se contredire, à des vitesses différentes. » Et, citant l'exemple de la tour Eiffel, d'abord construite pour la seule Exposition universelle de Paris en 1889, il rappelle qu'il est parfois heureux que l'éphémère perdure.

François Cuillandre s'exclame : « Ah ! Ça fait du bien de lever la tête du guidon ! » Une manière de saluer la fécondité de la méthode et la richesse des échanges.

« On le voit : Brest est riche d'extraordinaires potentialités, même si les Brestoïses ne s'en rendent pas toujours compte. » Il conclut prudemment : « Ce séminaire nous donne quelques idées, mais pas forcément tous les moyens de les réaliser... »

Pascal Amphoux, à son tour, met un terme aux travaux en revenant sur le thème du durable et de l'éphémère : « La fabrique de la ville révèle toujours une tension entre la grande vision à long terme et de petites réalisations immédiates. » Il faut que celles-ci préfigurent celle-là, en donnent un avant-goût, la préparent sans la contredire. Bref, il prône la mise en place de « quelques actions pionnières précises qui permettent de faire exister les choses pour le grand public, qui révèlent l'histoire profonde du lieu, qui, en somme, font patrimoine. »

Des exemples ? Des ascenseurs urbains entre le port et la gare, comme à Lausanne, la ville de Pascal Amphoux, qui possède elle aussi un relief chahuté et où ils ont permis de développer l'usage du vélo. Des navettes fluviales et l'essor du transport de passagers sur la rade pour limiter la congestion automobile. Le recours à des véhicules autonomes sans conducteurs sur les quais du port...

Des utopies ? Peut-être. Mais aussi des petits cailloux blancs semés dans le dédale du projet urbain pour ne pas s'y égarer.

« LES PUISSANTES ARCHITECTURES DE BREST »

PASCAL AMPHOUX



Architecte, géographe, professeur à l'école d'architecture de Nantes, directeur du groupement Contrepoint Projets urbains à Lausanne, expert auprès de diverses institutions suisses et françaises, Pascal Amphoux, l'animateur du séminaire, connaît Brest pour y avoir travaillé avec ses étudiants, notamment sur la Penfeld. Il livre sa vision de la ville.

« Sans doute à cause de son histoire, c'est une ville qui manque encore de culture urbaine, où le sentiment d'urbanité n'est pas très fort. Bien sûr, Brest est une métropole de taille assez modeste à l'échelle européenne, mais son rapport à l'automobile me semble emblématique de cette faible culture urbaine. La voiture y règne encore comme elle pouvait le faire dans n'importe quelle ville moyenne de France il y a une bonne vingtaine d'années. Est-ce la bonne manière de préparer l'avenir ? »

« Cela dit, pour moi, Brest, c'est d'abord une ambiance, une lumière, des éléments naturels qui font qu'on s'y sent tout de suite au bout du monde, au Finistère de l'Europe. C'est aussi une ville d'architectures, des architectures puissantes au nombre desquelles je range aussi bien les grues du port de commerce que les immenses installations du port de guerre ou bien l'église Saint-Louis. On ne le sait pas assez, mais Brest dispose d'édifices de grande qualité. »





« BREST, C'EST D'ABORD UNE AMBIANCE,
UNE LUMIÈRE, DES ÉLÉMENTS NATURELS...
... C'EST AUSSI UNE VILLE D'ARCHITECTURES,
DES ARCHITECTURES PUISSANTES »

ILS ONT PARTICIPÉ AU SÉMINAIRE

Pascal Amphoux, géographe et architecte, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Nantes.

Gwenolé André, responsable de l'atelier d'études urbaines, Brest métropole.

Éric Appéré, dessinateur.

Lucie Bianic, pôle Économie et Coopérations, ADEUPa.

Nolwenn Boulala, architecte, Conseil d'architecture, d'environnement et d'urbanisme du Finistère.

Dominique Brard, architecte-urbaniste à l'Atelier de l'Île.

Anne-Simone Burel, paysagiste, pôle Études urbaines et environnementales, ADEUPa.

Johane Colloc, architecte, pôle Études urbaines et environnementales, ADEUPa.

Jérôme de Crignis, architecte, responsable du pôle Études urbaines et environnementales, ADEUPa.

Anne Cuinat-Guerraz, direction des Déplacements, Brest métropole.

Lionel Daniélou, direction de l'Aménagement urbain, Brest métropole et Institut de géoarchitecture.

Régine Daras, responsable de la division Milieux naturels et Diversité, Brest métropole

Patrick Dieudonné, Directeur de l'Institut de géoarchitecture et maître de conférence.

Timothée Douy, infographiste, ADEUPa.

Anne Ferec, pôle Planification, Habitat et Société, ADEUPa.

Bruno Fortier, architecte-urbaniste en charge du plateau des Capucins.

Axel Galzin, architecte-urbaniste au cabinet ABC.

Jean-Marc Gaulier, architecte-paysagiste, agence de projets d'urbanisme, de paysage et d'architecture Urbicus.

Benjamin Grebot, directeur de l'ADEUPa.

Sophie Herbin, architecte-urbaniste, chef de projet au cabinet Attitudes urbaines.

Gabriele Kübler, responsable de la mission projets et équipements métropolitains, Brest métropole.

Jean-Philippe Lamy, directeur général adjoint en charge du Développement économique et urbain, Brest métropole.

Paul Landauer, architecte-urbaniste, atelier d'architecture et d'urbanisme ABC.

Jean-Paul Lebas, UP'management.

Katia Le Gall, mission projets et équipements métropolitains, Brest métropole.

Gaétan Lepetit, direction de l'Aménagement urbain, Brest métropole.

Stéphanie Luneau, directrice de l'Aménagement urbain, Brest métropole.

Léo Magueur, directeur des Espaces verts, Brest métropole.

Hélène Martin-Brelot, maître de conférence à l'Institut de géoarchitecture.

Philippe Mazéas, pôle Études urbaines et environnementales, ADEUPa.

Lionel Prigent, maître de conférence à l'Institut de géoarchitecture.

Marc Quelen, architecte à l'Atelier de l'Île.

Marjorie Ravily, Attitudes urbaines.

François Rivoal, responsable du pôle Économie et Coopérations, ADEUPa.

Florent Sauzedde, chef d'agence Aubry et Guiguet.

Laurence Slonina, agence UP.

Aude Talon, directrice des Dynamiques urbaines, Brest métropole.

Éric Vandenbroucke, directeur du Développement économique et international, Brest métropole.

Clarel Zéphir, architecte-urbaniste à l'agence UP.

ILS ÉTAIENT PRÉSENTS À LA RESTITUTION

Bernadette Abiven, vice-présidente de Brest métropole, chargée des Finances.

Georges Bellour, directeur de Brest métropole habitat.

François Bernez, responsable de la mission Stratégie et Prospective, Brest métropole.

Pascale Chodzco, pôle Planification, Habitat et Société, ADEUPa.

Yves Courtot, directeur de la Société d'économie mixte de portage immobilier.

François Cuillandre, président de Brest métropole et maire de Brest.

Thierry Fayret, vice-président de Brest métropole, chargé de l'Urbanisme, de l'Habitat, du Plan climat.

Michel Gourtay, vice-président de Brest métropole, chargé de l'Économie.

Claire Guihéneuf, directrice de Brest métropole aménagement.

Jacqueline Héré, adjointe au maire de Brest, quartier de Bellevue.

Alain Masson, premier vice-président de Brest métropole, chargé des Grands projets, de l'Énergie, des Déplacements.

Philippe Mathieu, directeur général de Brest'aim.

Vincent Nuyts, directeur de la Communication et du Marketing territorial, Brest métropole.

Christine Pellen, responsable de la mairie de quartier de Bellevue.

Ronan Pichon, vice-président, chargé du Numérique, de l'Économie sociale et solidaire, du Développement durable.

Frédéric Pitel, CHRU, Responsable de la direction des Travaux et de l'Architecture.

Jacques Serba, directeur de cabinet de François Cuillandre

Mathilde Sergot, chargée de mission auprès du directeur général des Services, Brest métropole.

Olivier Thomas, architecte des Bâtiments de France.

Bertrand Uguen, directeur général des Services, Brest métropole.



CŒUR DE MÉTROPOLE

BREST, RÉINVENTONS LA VILLE

Directeurs de la publication

Benjamin Grebot
Jean-Philippe Lamy

Texte

Thierry Guidet
(sauf "pour approfondir")

Réalisation

ADEUPA :
Johane Colloc
Jérôme de Crignis
Brest métropole :
Gwénolé André
Raphaël Brookes
Aude Talon

Maquette et mise en page

Johane Colloc
Marie-France Bescond

Tirage

200 exemplaires

Dépôt légal

Deuxième trimestre 2018

Référence

18-031



AGENCE D'URBANISME DE BREST - BRETAGNE
18, rue Jean Jaurès, 29200 Brest | 02.98.33.51.69 | 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

Scannez pour
découvrir la vidéo

