

Un jour à Saint-Brieuc en 2040

Finis les bouchons en entrée de ville ! Maintenant, avec les portes d'accès "Griffon futé" et les panneaux montrant les places disponibles dans les parkings dès l'entrée, je trouve facilement une place. Je ne tourne plus en ville avec ma voiture et j'arrive à l'heure au bureau, à pied et sans stress.



Sylvie, 40 ans
Secrétaire à Saint-Brieuc
Habite à Ploufragan
Vit en solo

J'adore venir en ville à pied en empruntant le chemin à travers le parc de la Préfecture. On y entend les oiseaux. Je peux facilement descendre au marché, place de la Résistance. Au retour, je suis souvent chargée et fatiguée. Je rentre avec la navette. Cela repose mes pieds et j'y croise souvent des amies.



Monique, 81 ans
Retraitee
Vit en béguinage, à Saint-Brieuc

Depuis Plérin, je viens tous les jours à Saint-Brieuc en vélo via le boulevard des Panoramas. Je m'occupe de personnes âgées à la maison de retraite. Le mercredi, Iona m'accompagne. Je le dépose au COB pour aller au karaté, puis on va prendre un goûter ensemble en centre-ville. C'est facile, maintenant qu'il y a moins de voitures en ville.



Murielle, 35 ans
Infirmière en maison de retraite à Saint-Brieuc
Habite à Plérin



Le vélo j'aime bien sauf quand il pleut... Avec Maman, on prend le bus TNS alors. C'est facile et rapide. Parfois, en rentrant du sport, on s'arrête à l'arrêt "Port du Légué" sur le viaduc. La vue est magnifique. On y voit le port du Légué et la mer au loin.

Iona, 12 ans
Élève au Collège Saint-Pierre à Plérin
Fait du karaté-do au COBriochin à Saint-Brieuc
Habite à Plérin

Perso, j'aime pas trop la voiture. Mais Saint-Brieuc est vraiment pratique à pied, à vélo ou en bus. Moi je préfère le bus ! J'habite à la résidence étudiante Mail des Champs. Il me suffit de prendre le bus TEO jusqu'au campus. Au retour, les mardis soirs j'aide à la cantine solidaire. Depuis 2 ans que le lieu a ouvert, on y accueille des réfugiés, des personnes dans le besoin. C'est un endroit génial. Je me sens utile et à ma place.



Alice, 23 ans
Étudiante au campus Mazier
Bénévole à la cantine solidaire de Saint-Brieuc
Habite la résidence étudiante, mail des Champs

Saint-Brieuc, c'est les avantages de la ville sans les inconvénients ! On a quitté Paris il y a 1 an. On habite une maison de ville à Saint-Brieuc toute neuve dans la résidence CARDinale, près de la médiathèque Malraux. La ville nous a attirés : les déplacements sont facilités, la nature est omniprésente. La mer à deux pas c'est génial et les vallées, c'est notre "Central Park". Et puis, on n'est pas dépaycé car, ici aussi, il y a un plan de métro... mais pour piétons : le MetroMinuto !



Saint-Brieuc, c'est vraiment une ville pour toutes les familles. On utilise peu la voiture. En week-end, on profite d'un système d'auto-partage. Sinon, notre nouvelle activité en famille, c'est découvrir les vallées et ses nombreuses animations. Les enfants adorent la tyrolienne ou le bouldage. Parfois, on profite du parcours de disc-golf au bois Boissel. C'est comme du golf mais en décontracté, avec un frisbee !

Martin (37 ans) et Aniès (36 ans)
Martin : greffier à la nouvelle cité judiciaire de Saint-Brieuc
Aniès : médiatrice culturelle au Gar'mor, le centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine Harel de la Noë
Habitent Saint-Brieuc, résidence CARDinale

SAINT-BRIEUC 2040

STRATÉGIE URBAINE DE SAINT-BRIEUC ARMOR
AGGLOMERATION POUR SA CENTRALITE
Septembre 2023

Saint-Brieuc, comme beaucoup d'autres agglomérations, après s'être étalée et éparpillée, sous l'influence notamment de la massification de l'usage de l'automobile, cherche aujourd'hui à retrouver l'essence d'elle-même et de sa centralité. Elle y est bien sûr encouragée par les principaux enjeux contemporains, qu'ils soient écologiques, sociaux, ou encore démocratiques, lesquels appellent autant de transitions.

L'objet de la présente stratégie urbaine est de fixer un cap vers la pleine reconquête de cette centralité, en articulant soigneusement la dimension prospective créative voire disruptive, à une analyse objective du présent, mais aussi à la reconnaissance d'un riche passé, parfois inopportunistement ignoré, lors des poussées de développement du siècle dernier.

Avec cette feuille de route pour sa centralité, Saint-Brieuc Armor Agglomération se dote d'une vision stratégique urbaine à la fois simple et engageante : un récit appropriable, apte à porter son projet urbain et à produire la mobilisation collective nécessaire à sa concrétisation, dans le temps long qui caractérise la fabrique et la transformation de la ville.

Ce document qui, complète en cohérence le chaînage entre les documents de planification supérieurs (Scot, Plu) et les opérations d'aménagement sectorielles, constitue un support de référence en matière d'aménagement pour le périmètre de l'opération de revitalisation du centre-ville (ORT). Indispensable à l'action publique, il se veut aussi

propice à l'initiative privée. De fait, il conjugue le long terme stratégique et le court-terme d'immédiate actualité, à l'instar de certaines actions en cours de programmation.

Saint-Brieuc 2040 est structuré autour de trois thématiques complémentaires et interdépendantes : la première s'appuie sur la recomposition des mobilités, au bénéfice d'un centre-ville apaisé ; la seconde valorise et développe l'entrelacement particulier entre la ville et son socle naturel ; la troisième tire parti des qualités et fonctions effectives et potentielles de la centralité pour en accroître l'attractivité et en intensifier la fréquentation. Ces trois thématiques, déclinées en orientations et actions, visent notamment à réhabiliter et à diffuser les qualités urbaines, architecturales et paysagères qui caractérisent la ville, jusque-là, presque à son insu.

La présente affiche recto verso propose une vision cartographique synthétique de cette ambition pour la centralité briochine à l'horizon 2040. Elle complète la brochure qui, pour sa part, en livre exhaustivement les tenants et aboutissants (www.adeupa-brest.fr).



SAINT-BRIEUC 2040 STRATÉGIE URBAINE DE SBAA POUR SA CENTRALITÉ

AXE 1 | DES MOBILITÉS RECOMPOSÉES POUR UNE VILLE APAISÉE

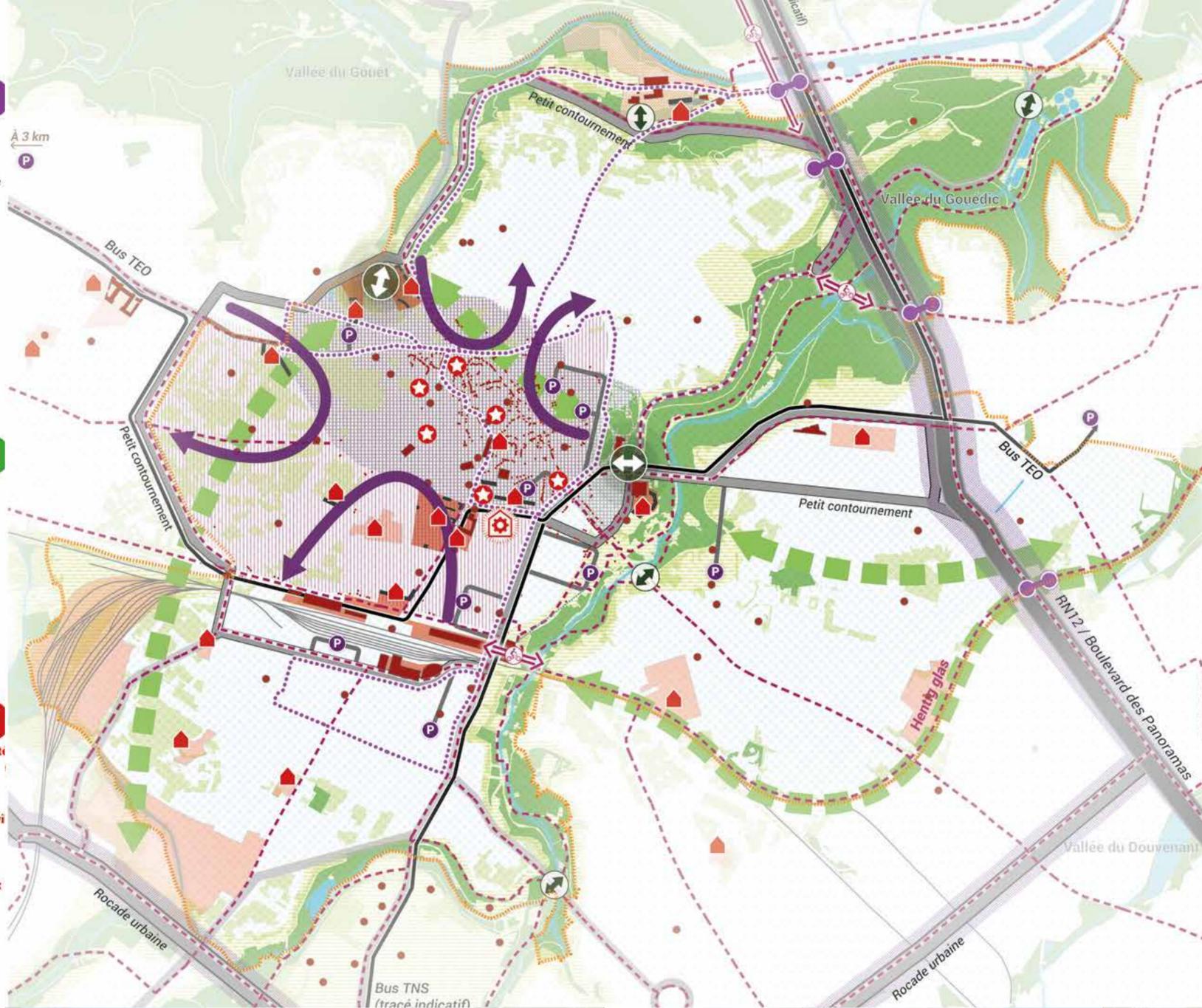
- Orientation 1.1 | Limiter les flux automobiles en centre-ville**
 - Orienter les flux automobiles sur les radiales, boucles de contournement existantes, puis vers les parkings
 - Instaurer une zone à trafic limité (ZTL, 105 ha) dans l'hypercentre
- Orientation 1.2 | Constituer un réseau de places publiques accessibles et confortables**
 - Rendre prioritaire piétons et vélos au sein de la ZTL (l'aire piétonne existante est pour sa part maintenue)
 - Associer la navette centre-ville au fonctionnement de la ZTL et faciliter les liens ville-port
- Orientation 1.3 | Assurer des continuités piétonnes et cyclables sécurisées**
 - Étoffer le maillage d'itinéraires dédiés aux modes actifs
 - Franchir en beauté les vallées : aménager des passerelles pour modes actifs
- Orientation 1.4 | Apaiser les accès à la centralité**
 - Boulevards urbains : gommer la logique routière des aménagements
 - Faciliter l'intermodalité en raccordant la RN12/Boulevard des Panoramas au territoire traverse

AXE 2 | VILLE ET NATURE ENTELACÉES

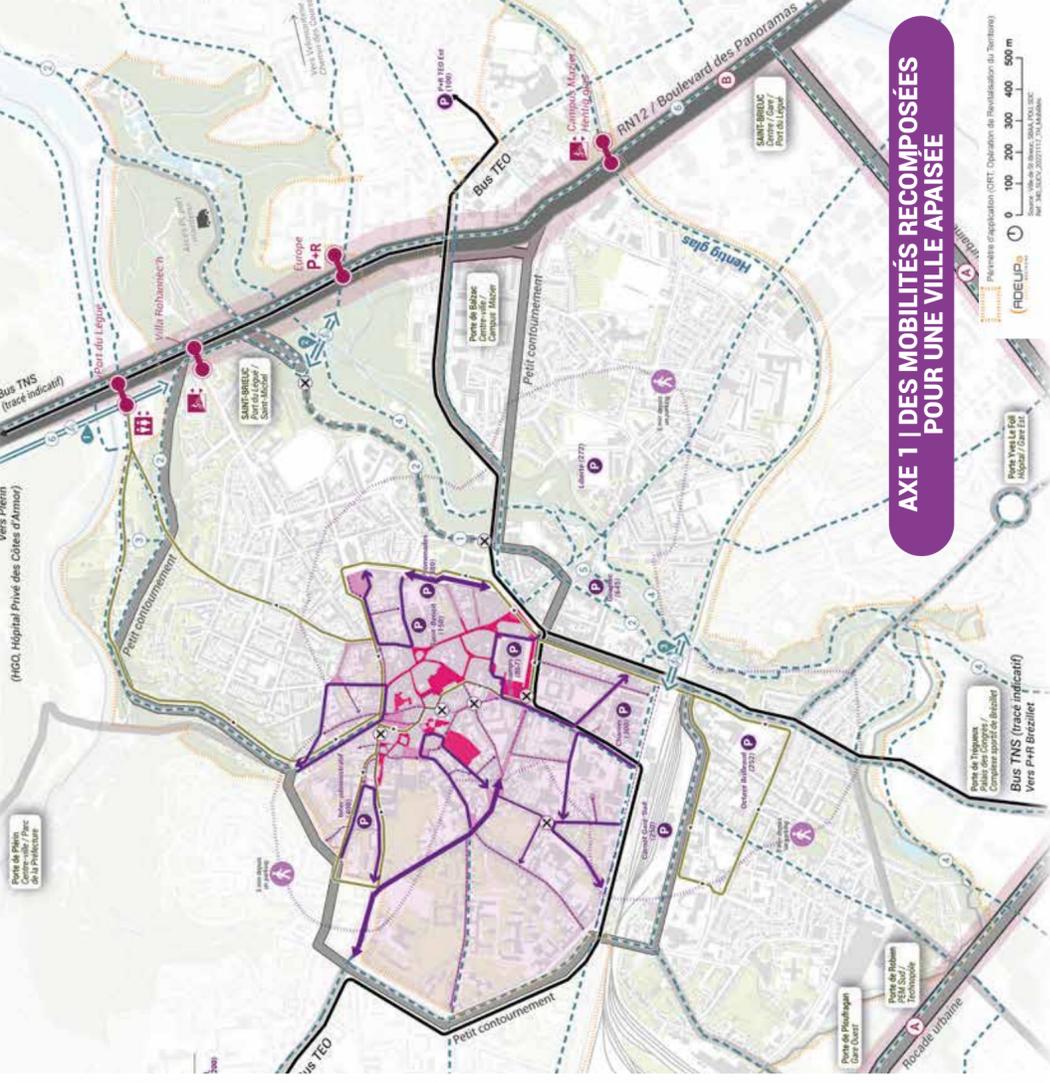
- Orientation 2.1 | Protéger les espaces naturels existants**
 - Préserver les espaces de respiration en contrepoint de la ville
 - Diffuser la nature sur les franges des vallées
- Orientation 2.2 | Déployer la nature en ville**
 - Favoriser la renaturation des espaces publics et prendre appui sur les coeurs d'îlot paysagers
- Orientation 2.3 | Mieux relier ville et vallées**
 - Faciliter les connexions ville/vallées (interfaces majeures et accès principaux)
- Orientation 2.4 | Prendre en compte et tirer parti du cycle de l'eau**
 - Révisiter la présence de l'eau, en ville et dans les vallées
 - Engager une déconnexion progressive des eaux pluviales
 - Mettre en œuvre la gestion intégrée des eaux pluviales (Giep)

AXE 3 | UNE CENTRALITÉ ATTRACTIVE

- Orientation 3.1 | Conforter et étoffer les fonctions de centralité**
 - Maintenir les fonctions de ville-centre en centre-ville. Implanter les fonctions urbaines manquantes.
 - Créer une maison du projet urbain
- Orientation 3.2 | Renouveler l'offre de logements en centre-ville**
 - Poursuivre et développer le renouvellement urbain
 - Proposer une offre de logements neufs en ville
- Orientation 3.3 | Maximiser la qualité de ville par de nouveaux usages des espaces publics**
 - Révéler les qualités spatiales des principales places du centre-ville
- Orientation 3.4 | Capitaliser sur l'éventail d'opportunités foncières stratégiques en centralité et au-delà**
 - Investir en priorité les sites stratégiques en centralité
 - Considérer les autres sites notables en cohérence



Orientation 1.1 | Limiter les flux automobiles en centre-ville
Redéfinir les flux automobiles sur les radiales et boulevards de contournement existants
 Faciliter les accès au centre-ville
 Renforcer l'usage des multiples portes d'accès au centre-ville
 Capitaliser sur la couronne de parkings existants en ouvrages
 Intégrer une zone dédiée aux hypercentres
 Orienter les déplacements vers les modes actifs
 Orienter 1.2 | Constituer un réseau de places publiques accessibles et confortables
 Maintenir l'axe piétonne existante
 Faciliter la marche depuis les parkings
 Associer la navette centre-ville au fonctionnement de la zone axiale
 Orienter 1.3 | Assurer des continuités piétonnes et cyclables sécurisées
 Offrir le maillage de chemements pour modes actifs
 Faciliter la marche depuis les parkings
 Associer la navette centre-ville au fonctionnement de la zone axiale
 Orienter 1.4 | Apaiser les accès à la centralité
 Boulevards urbains : Transformer le traitement des voies
 Faciliter l'accès aux modes actifs
 Faciliter l'accès aux modes actifs
 Faciliter l'accès aux modes actifs



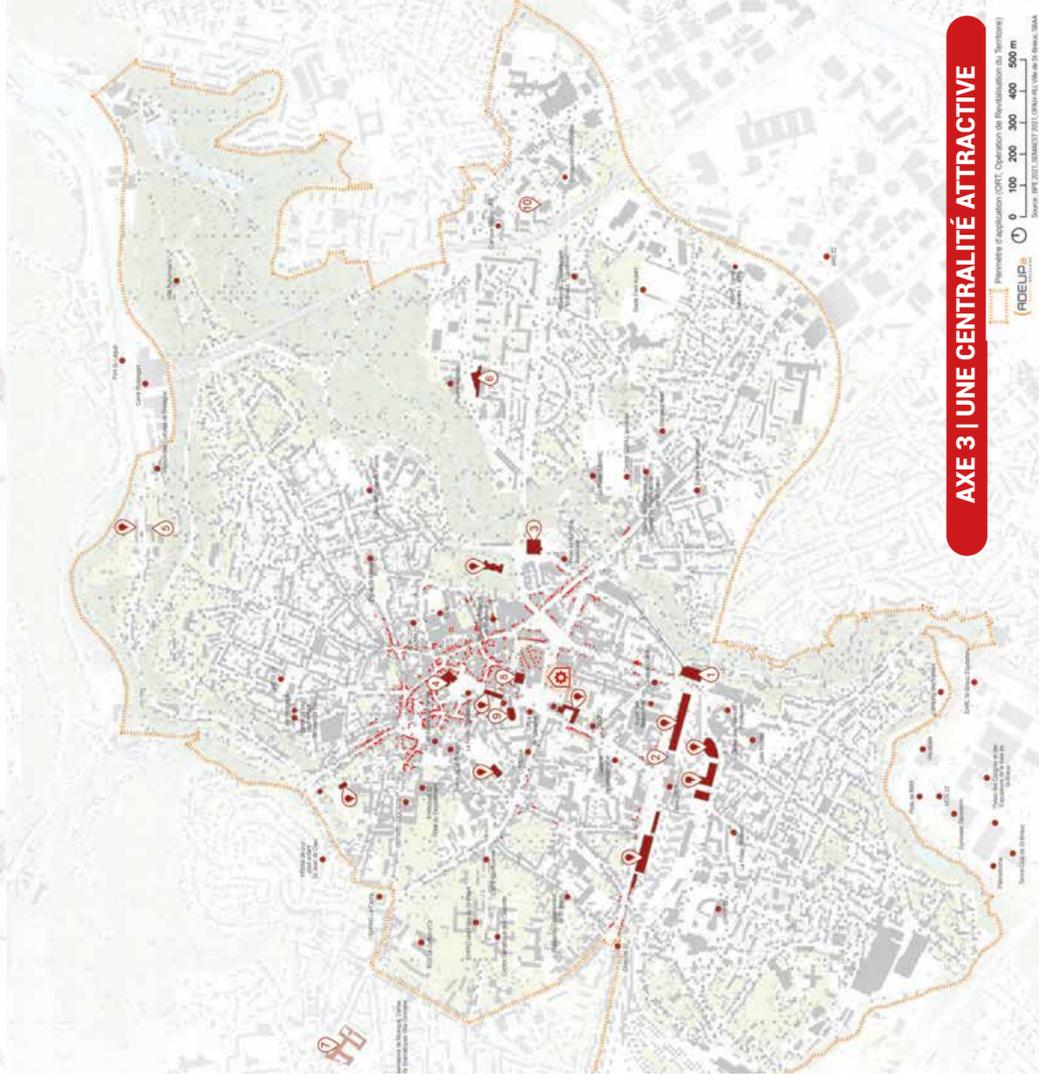
AXE 1 | DES MOBILITÉS RECOMPOSÉES POUR UNE VILLE APAISÉE



AXE 2 | OÙ VILLE ET NATURE SONT ENTRAÎLÉES

Orientation 2.1 | Protéger les espaces naturels existants
 Préserver les espaces de respiration en contrepoint de la ville
 Diffuser la nature sur les franges des vallées
 Assurer la continuité des vallées
 Orienter 2.2 | Déployer la nature en ville
 Faciliter la restauration des espaces publics
 Orienter 2.3 | Mieux relier ville et vallées
 Orienter 2.4 | Prendre en compte et tirer parti du cycle de l'eau
 Révéler la présence de l'eau
 Mettre en œuvre la gestion intégrée des eaux pluviales (Giep)
 Engager la réhabilitation progressive des cours d'eau
 Préparer la gestion des crues et des inondations
 Prévenir le risque de pollution des eaux pluviales

Orientation 3.1 | Conforter et étoffer les fonctions de centralité
 Maintenir les fonctions de ville-centre existantes
 Renforcer et consolider la fonction commerciale en centre-ville
 Implémenter les fonctions urbaines manquantes
 Orienter 3.2 | Renouveler l'offre de logements en centre-ville
 Orienter 3.3 | Maximiser la qualité de ville par de nouveaux usages des espaces publics
 Orienter 3.4 | Capitaliser sur l'éventail d'opportunités foncières stratégiques en centralité et au-delà
 Considérer les autres sites notables en cohérence



AXE 3 | UNE CENTRALITÉ ATTRACTIVE



12 FOCUS