

PAYS DE LANDERNEAU-DAOULAS

Plan stratégique de territoire de la communauté de communes

LOCALISATION

Le Pays de Landerneau-Daoulas s'étend sur plus de 370 km² à l'est de Brest. Il regroupe vingt-deux communes et près de 46 000 habitants. C'est un territoire contrasté entre terre, mer, ville et campagne. En tant que second pôle économique du Pays de Brest, il a vocation à devenir communauté d'agglomération. À ce titre, la communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas souhaite s'engager dans une politique ambitieuse en matière d'investissements et de services à la population.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

À l'issue de l'élaboration du SCoT du Pays de Brest, la communauté de communes avait envisagé une possible déclinaison de celui-ci au travers d'un « schéma de secteur ». La dimension procédurale du schéma s'est avérée peu propice pour enclencher une véritable dynamique fédérant toutes les communes dans leur diversité. Rapidement cette démarche a évolué vers un « plan stratégique de territoire », document plus politique que réglementaire apte à construire et à partager une vision de l'avenir. La mission confiée à l'ADEUPa a été dans un premier temps d'élaborer un diagnostic et ensuite d'aider la communauté à la définition de ses orientations stratégiques. Le maître d'ouvrage souhaitait aussi associer les élus, les conseils municipaux et la population.

ÉCHÉANCE

- **2009-2010** : premier diagnostic.
- **2010-2011** : travail collectif avec les élus pour permettre l'émergence des orientations stratégiques.
- **2012** : plan stratégique adopté par la communauté de communes.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Plusieurs instances ont été utilisées ou mise en place : le bureau de l'EPCI rassemblant les maires des vingt-deux communes a joué le rôle de comité de pilotage de l'étude ; un groupe de travail resserré associant quelques élus et techniciens a assuré le suivi régulier de l'étude. Pour accompagner ce processus, la création de groupes de travail sectoriels est apparue vite indispensable pour répondre aux préoccupations des acteurs. Enfin, l'ensemble des élus des conseils municipaux et la population ont été associés à la construction du projet lors des deux ateliers-débat qui ont eu lieu à Landerneau et à Daoulas.

Rôle de l'agence

L'ADEUPa a réalisé l'analyse fine du territoire: démographie, économie, paysage, équipements... Elle a animé les différents groupes de travail et organisé les ateliers-débat. Il s'agissait d'un territoire nouveau dont il a fallu connaître le fonctionnement avant de faire des propositions. La commande initiale comportant le principe d'une évolution possible pour tenir compte de l'appréhension par les élus du niveau de l'intercommunalité désirable, l'agence a adapté le contenu de l'étude et la méthode d'animation aux occasions et aux écueils rencontrés.



Les quais de Landerneau

Source : ADEUPa - Timothée DOUY



Renouvellement urbain à Saint-Thonan

Source : ADEUPa



La trame verte et bleue du territoire

Source : ADEUPa



Les espaces ouverts vers la rade de Brest

Source : ADEUPa



Le développement des nouvelles constructions en périphérie d'un bourg

Source : ADEUPa

PROJET

CONSTRUIRE LA VISION FUTURE DU PAYS DE LANDERNEAU-DAOULAS.

Cette démarche a débouché sur l'élaboration d'un « plan stratégique de territoire » volontariste. Cet outil devra être le moteur du développement futur, préfigurant dans une réflexion concertée au sein du Pays de Brest, la stratégie d'aménagement, afin de faire de ce bassin de vie un lieu partagé, construit collectivement et reconnu pour ses atouts. Il constitue le socle nécessaire d'un futur PLUi, d'où le partage d'une culture commune comme condition préalable à son élaboration.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

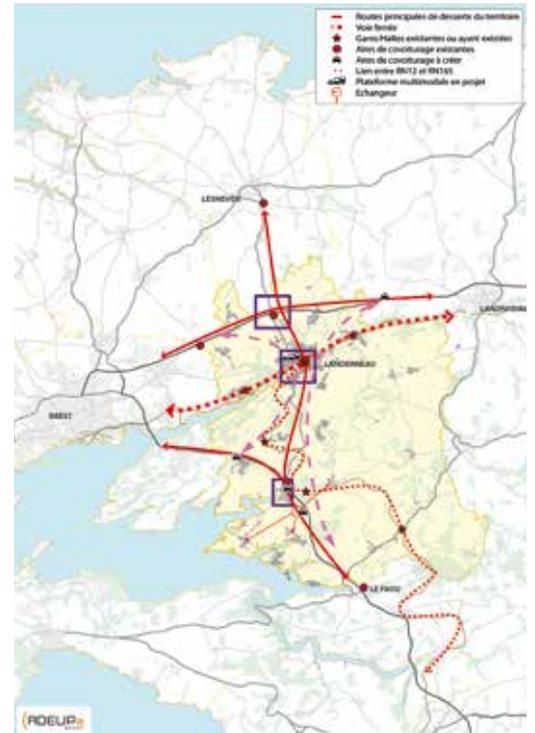
• **Le plan stratégique de territoire:** les études réalisées ainsi que la rencontre avec l'ensemble des élus, ont permis de dégager cinq orientations stratégiques.

Elles ont pour ambition:

- d'affirmer le rôle du territoire, deuxième pôle économique et d'emploi du pays de Brest;
- de conforter Landerneau comme ville centre;
- de mettre en œuvre une politique globale de déplacements;
- d'affirmer la qualité résidentielle;
- de mettre en œuvre une politique de développement touristique.

• **Le plan d'actions:** ces cinq orientations se déclinent de la manière suivante:

- réaliser des schémas de référence sur Landerneau et Daoulas;
- réaliser des zones d'activités de qualité;
- maintenir le potentiel agricole;
- établir un plan de déplacement;
- élaborer un plan local d'urbanisme intercommunal;
- élaborer un projet fédérateur « rade de Brest »;
- élaborer une carte des continuités vertes et bleues.



Synthèse de la politique globale des déplacements

Quelles évolutions constatées des métiers ?

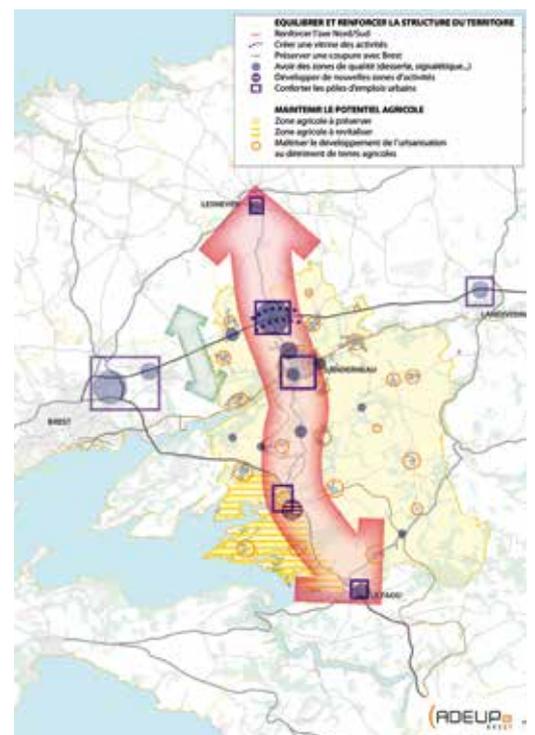
Il s'agissait pour les professionnels de l'agence de créer les conditions d'une véritable dynamique de projet et d'en assurer l'animation. Cependant, les contacts avec les acteurs ont suscité un questionnement plus profond.

Le processus de réflexion a débouché sur quatre points: la nécessité de réviser le PLH en y adjoignant un référentiel foncier, l'élaboration d'un plan de déplacements, un plan de définition des continuités vertes et bleues et une motivation pour aller vers un PLU intercommunal, pour lesquels l'agence est sollicitée à un titre ou un autre. Le positionnement très en amont de la réflexion et proche des élus nous amène de fait à nourrir directement la stratégie territoriale.

Quelles améliorations à apporter ?

Ce type d'étude requiert la connaissance des méthodes et des techniques d'animation, ce qui signifie une bonne capacité d'écoute et de synthèse, ainsi qu'un sens aigu des interactions entre les personnes. Une agence doit pouvoir sans doute disposer en interne des compétences minimales requises.

Néanmoins, dans certains cas, il est préférable de s'adjoindre des compétences externes (journaliste, communicant...), car un professionnalisme plus pointu est susceptible d'améliorer l'écoute et l'intérêt du public pour des thèmes qui, lorsqu'ils restent trop techniques, ne facilitent pas le débat.



Les enjeux du développement économique

RELECQ-KERHUON

Schéma de référence

LOCALISATION

La commune du Relecq-Kerhuon fait partie de la communauté urbaine de Brest métropole océane. Elle occupe une place stratégique dans le Pays de Brest, par sa position centrale et la porte d'accès qu'elle offre à Brest. Mais, c'est aussi une commune traversée par de grandes infrastructures ferrées et routières, sans repères identitaires malgré un cadre de vie de qualité. La commune a une large façade sud s'ouvrant sur la rade de Brest et l'Elorn, ce qui lui confère une bonne attractivité résidentielle.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Le schéma de référence, type d'étude spécifique créée par l'agence en 1996, est un document prospectif de planification à moyen/long terme (dix à vingt ans). Il a pour objectif de dégager une stratégie de développement et d'aménagement à partir d'un diagnostic sur le fonctionnement et les tendances lourdes d'un territoire. Cette stratégie doit refléter les accords entre les acteurs impliqués : commune, Brest métropole océane... Il s'agit donc non seulement d'une réflexion concernant un territoire considéré, ici la commune du Relecq-Kerhuon, mais aussi d'une démarche qui s'inscrit dans le cadre plus large d'une politique d'agglomération et de Pays, et notamment de réflexions engagées à l'occasion de la révision du PLU communautaire et en lien avec le SCoT du Pays de Brest.

La commande portait sur de nombreux champs de réflexion : les évolutions socio-démographiques et leurs conséquences sur un espace déjà bien « rempli », les commerces et leur attractivité, les déplacements, l'évolution d'une zone d'activité en entrée de ville, l'avenir de l'agriculture sur la commune et enfin l'image, le patrimoine et le tourisme à développer.

ÉCHÉANCE

L'étude s'est déroulée en trois temps :

- **2009** : un diagnostic partagé à partir de données statistiques, spatiales ou programmatiques. Ce diagnostic s'est opéré à partir du recueil et de l'évaluation des données, contraintes et études existantes.
- **2010** : une recherche de stratégies de développement et de pistes programmatiques concrètes avec leur localisation, l'occasion de dégager les lignes principales du développement et de l'aménagement, de hiérarchiser les enjeux et de localiser les éléments de programme.
- **2011** : un scénario de synthèse.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Le schéma de référence est mené conjointement entre l'ADEUPa, les services de Brest métropole océane et ceux de la commune.

L'étude est pilotée par l'agence. Un groupe de travail constitué de représentants élus de la commune, du milieu économique et associatif ainsi que de techniciens de Bmo participe à l'élaboration du schéma de référence. Celui-ci a fait ensuite l'objet d'une synthèse présentée à l'ensemble des élus de la commune et de la communauté urbaine.



Un environnement privilégié...

Source : ADEUPa



... une grande ouverture sur la rade

Source : ADEUPa



De nouvelles constructions insérées dans le tissu urbain

Source : ADEUPa



Une très forte coupure engendrée par la voie ferrée

Source : ADEUPa

Rôle de l'agence

Le schéma de référence a permis à la commune d'avoir une réflexion très en amont des différentes politiques d'urbanisation qu'elle entend poursuivre ou inaugurer. Cette vision d'ensemble permet ensuite de viser une cohérence entre projets communaux et communautaires.

Les réflexions menées dans ce cadre servent également à nourrir d'autres projets d'échelle plus large et en particulier le PLU communautaire.

L'agence se trouve en position de pilote et possède une large autonomie pour le choix des thèmes et de l'animation. Cela permet à la commune, dans le contexte d'une communauté urbaine très intégrée, d'exprimer des souhaits et des demandes qui n'ont pas vocation à rentrer obligatoirement dans la programmation pluriannuelle immédiate de la communauté urbaine.

PROJET

LE SCÉNARIO DE LA VILLE MULTIPOLAIRE.

Il s'agit d'étoffer les différentes centralités existantes et d'en créer une nouvelle à vocation de pôle d'échange multimodal (PEM) à Kerscao. Afin de relier ces différentes centralités, il est nécessaire de créer des liaisons est/ouest par les modes doux (déplacements quotidiens, tourisme) et en mettant en avant la création d'une halte ferroviaire.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Suite à la synthèse du diagnostic faisant émerger les forces/faiblesses, opportunités/menaces pour la commune, deux scénarios ont été élaborés :

- la ville recentrée autour d'un pôle unique d'entrée de ville ;
 - la ville multipolaire s'appuyant sur les caractéristiques historiques de la commune ;
- Le scénario retenu de la ville multipolaire se focalise sur trois secteurs à enjeux majeurs :
- secteur Gambetta / mairie, deuxième pôle d'activité (commerces et administrations) ;
 - secteur Kergleuz / Kerscao, entrée de ville (zone d'activité) ;
 - secteur nord / développement de la ville (en dehors du territoire sur la commune voisine de Guipavas).

L'orientation retenue pour le secteur Gambetta / mairie consiste à mettre en valeur un accès unique depuis l'entrée principale par le retraitement de la voie et de la signalétique, de retrouver une accessibilité et des déplacements aisés depuis les quartiers environnants et d'améliorer les liens entre les deux entités de ce cœur de ville.

Pour le secteur Kerscao / Kergleuz, l'orientation principale est de créer une nouvelle centralité par une recomposition urbaine de la zone d'activité (mutation), la création d'un PEM autour d'une nouvelle halte ferroviaire en organisant un axe nord/sud de TC structurant et en retravaillant les modes de déplacements actifs ce qui permet la mise en valeur et la lisibilité de l'entrée de ville et la préservation de la coulée verte centrale. Le développement du secteur nord entraînerait une extension sur une autre commune. Cette hypothèse s'inscrit dans un cadre plus large que celui du schéma de référence.

ARTICULATION DU PROJET À DIFFÉRENTES ÉCHELLES DE TERRITOIRES

Le scénario de synthèse a rapidement fait apparaître que l'étude dépassait le seul cadre de la commune, en particulier pour tout ce qui est du secteur de Kerscao, de sa mutation, du déplacement de la halte ferroviaire, de la création d'un PEM, des déplacements et de l'urbanisation dans l'ensemble du secteur nord-est de l'agglomération.

Un phasage dans le temps a donc été proposé :

- des actions à court terme : entrée de ville et secteur Gambetta / mairie ;
- des actions à moyen/long terme dans le cadre d'études plus larges : Kerscao et secteur nord.



Les espaces naturels en lien avec la trame verte et bleue du PLU de Brest métropole océane



Scénario de synthèse

Source : ADEUPa

Source : ADEUPa

Quelles évolutions constatées des métiers ?

Quelles améliorations à apporter ?

Pour les communes de l'agglomération, le schéma de référence permet d'abord une approche centrée sur leur propre fonctionnement. Le risque peut être d'aboutir à un projet trop déconnecté des préoccupations de la communauté urbaine. Progressivement, une association plus forte entre les deux entités a permis d'arriver à un point d'équilibre entre les vœux de la commune et les capacités financières de la communauté urbaine. Une association plus forte en cours d'étude a permis de donner une dimension plus opératoire au projet.

Si la mécanique du schéma de référence est maintenant bien rodée, notamment grâce à une bonne intégration des informations provenant des différents pôles d'étude de l'agence, l'ADEUPa devra néanmoins mieux identifier avec les services les opérations nécessaires à court terme, et pour le long terme inventer un dispositif de suivi et d'actualisation.

BREST - GUIPAVAS

Quartier durable du Rody

LOCALISATION

Le site du Rody bénéficie d'un environnement naturel exceptionnel en bordure de la rade de Brest, à proximité d'une plage urbaine, en relation directe avec deux grands vallons boisés dont l'un abrite le Conservatoire botanique national de Brest. L'agglomération brestoise n'a pas bénéficié d'espace d'urbanisation aussi bien placé depuis fort longtemps.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

L'objectif de Brest métropole océane est de créer un quartier durable d'ambition métropolitaine, dont la composition et les formes urbaines soient à la hauteur de la qualité du site, tout en permettant de répondre largement au besoin croissant de logements, d'où la recherche d'une certaine densité et d'une réelle mixité urbaine et sociale.

La population actuelle est d'environ 3000 habitants en comptant les franges. Demain, ce quartier pourra accueillir 2000 logements supplémentaires, soit 5000 habitants, sur plus de 100 hectares classés en zone 2 AU dans le plan local d'urbanisme.

ÉCHÉANCE

- **2007**: réalisation d'un diagnostic complété par des entretiens, puis mise en place d'un atelier d'urbanisme de soixante personnes (élus, associations, habitants, lycéens...). L'atelier a permis la production collective de trois scénarios d'aménagement à l'échelle du site par l'ADEUPa et les participants.
- **2008**: étude de faisabilité technique et financière.
- **2009**: séminaire d'élus choisissant un scénario de synthèse. Intégration à l'étude d'un secteur limitrophe porteur d'une dynamique d'entrée de ville accentuée par l'ouverture d'une zone commerciale, Les Portes de Brest.
- **2010-2012**: phase pré-opérationnelle.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Le projet a été porté par les élus de Brest métropole océane et de la commune de Guipavas. L'animation de l'atelier reposait sur une équipe technique élargie, associant les services de ces deux collectivités et pilotée par l'ADEUPa. La complexité du sujet et le nombre de participants a requis la présence d'une intervenante en développement durable et en animation participative.

Rôle de l'agence

L'ADEUPa a assuré le pilotage de la démarche et réalisé les différents volets de l'étude: le diagnostic, l'animation de l'atelier d'urbanisme, l'étude de faisabilité technique et financière avec les services de la communauté urbaine et de la commune, le document de synthèse spatial et programmatique qui sert de plan-guide. Le travail de l'agence constitue donc la référence pour la phase pré-opérationnelle qui s'ouvre. Le caractère expérimental du projet s'est traduit par un ajustement progressif du nombre de personnes travaillant sur le sujet au sein de l'agence.

Dans la prolongation du travail de diagnostic et de la production collective au cours de l'atelier d'urbanisme, l'ADEUPa a dû réaliser une étude complémentaire sur un secteur limitrophe en entrée de ville et a réalisé le dossier de synthèse qui rend compte de l'ensemble de la démarche menée depuis 2008. Il s'agit d'un document pédagogique à destination du maître d'ouvrage et des maîtres d'œuvre qui vont intervenir dans les phases pré-opérationnelles et opérationnelles.



Scénario 1: le parc de Rody

Source : ADEUPa



Scénario 2: le quartier de Kermeur

Source : ADEUPa



Scénario 3: Rody-sur-Mer

Source : ADEUPa



Mise en valeur des vues sur mer

Source : ADEUPa

PROJET

BREST MÉTROPOLE OCÉANE AFFICHE SA VOLONTÉ D'OFFRIR AUX HABITANTS DE LA MÉTROPOLE BRESTOISE UN HABITAT DIVERSIFIÉ ET DE QUALITÉ.

Face à l'étalement urbain qui se développe depuis une trentaine d'années, il importe de proposer une alternative crédible aux habitants qui souhaitent résider en ville. La création d'un nouveau quartier situé dans un vaste et bel espace peu ou pas construit, à proximité immédiate des centres de Brest et de Guipavas, permet de répondre à ces attendus.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Un corridor environnemental urbain relie les deux vallons et le cœur de quartier sur un large espace public à dominante végétale et facilite les déplacements doux (piétons, vélos). Le corridor environnemental doit maintenir un milieu assurant le déplacement des populations animales, végétales et humaines. Il est prolongé par la liaison verte vers Guipavas / Le Relecq-Kerhuon, dans le cadre de la trame verte et bleue de l'Est de l'agglomération. Le corridor sert de mise en scène pour des lieux à vocation touristique et commerciale. Le cœur du quartier vise à regrouper autour d'un espace public des commerces, des services et des équipements publics (scolaire, sportif, culturel...). Traversé par une ligne de TC, il peut recevoir éventuellement à terme un arrêt de TCSP.

Les pentes sont fortes, souvent supérieures à 10%. Le bocage est encore présent avec des chemins ruraux bordés de talus plantés. La desserte proposée est réticulaire et suit globalement les lignes de force du site. Le parti d'aménagement global consiste à utiliser les caractéristiques du site pour proposer une variété de formes urbaines allant de l'habitat collectif à l'habitat individuel en passant par l'habitat terrasse, en respectant au maximum le relief et en utilisant les vues comme composante de la qualité résidentielle.

ARTICULATION DU PROJET À DIFFÉRENTES ÉCHELLES DE TERRITOIRES

Ce nouveau quartier, en osmose avec un site remarquable, doté d'une logique de fonctionnement interne et d'équipements spécifiques, possède de bonnes connections avec le reste du territoire. Il favorise :

- l'intensité urbaine en complément avec le boulevard de Coataudon, entrée de l'agglomération, et en lien avec la plage et le port du Moulin-Blanc ;
- la trame verte et bleue comme « équipement vert » à la fois écologique et récréatif, pour le quartier et pour l'agglomération ;
- l'échelle métropolitaine grâce au bon niveau d'équipement et de desserte.



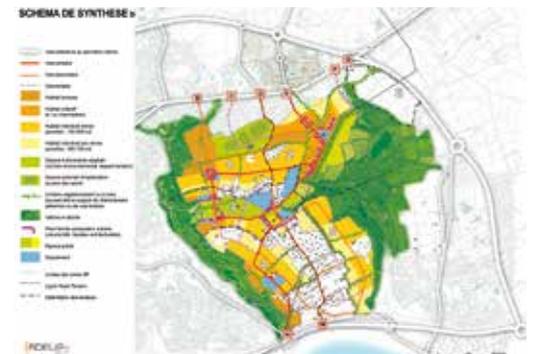
L'atelier d'urbanisme en action

Source : ADEUPa



Maillage des déplacements doux

Source : ADEUPa



Le scénario de synthèse

Source : ADEUPa

Quelles évolutions constatées des métiers ?

Dans le cas présent, on se trouvait dans un processus et non dans un programme d'étude parfaitement ordonnancé. L'agence a donc acquis des compétences « sur le tas » dans le domaine de la conception participative et de l'animation. L'apport d'une expertise extérieure dans le domaine du développement durable et de la conduite de réunions a permis d'assumer les divergences entre les participants tout en conduisant l'étude à terme. Cette expérience a favorisé également l'interconnaissance entre l'agence et les services de la communauté urbaine et de la commune.

La lourdeur du processus et le temps passé ont pu parfois produire un certain découragement qui n'a été compensé que par le caractère innovant et expérimental de la démarche.

Quelles améliorations à apporter ?

Tout en conservant la dynamique du « désordre créateur », nécessaire à ce type de processus, il apparaît important de mieux cadrer l'ensemble du déroulé, ce qui demande au départ une affirmation plus franche par la maîtrise d'ouvrage du caractère emblématique du dossier.

L'agence devrait, dans ce type d'étude, mieux définir le rôle des uns et des autres pour anticiper les interférences et les zones floues, ce qui serait un moyen d'éviter les dérives du temps passé. Pour le personnel de l'agence, une sensibilisation à ce type de pratique est nécessaire, ce qui n'est pas incompatible avec la participation de spécialistes extérieurs à même de professionnaliser et de faciliter un déroulement sans à-coup de la démarche.

PLOUGASTEL-DAOULAS

Le port du Tinduff : schéma d'orientation

LOCALISATION

La commune de Plougastel-Daoulas, qui appartient à la communauté urbaine de Brest, est particulièrement caractéristique par son histoire et sa position géographique péninsulaire. Sur son rivage sud, le site du Tinduff abrite un ancien port de pêche dont l'activité principale est maintenant la plaisance. Au regard de la Loi littoral, ce site est classé comme « village » dans le SCoT du Pays de Brest, ce qui permet certaines évolutions. La diversité et le nombre d'équipements maritimes et terrestres qui ceinturent la rade sont déjà une force pour attirer des usagers et des visiteurs. Dans ce contexte, le développement du port du Tinduff va contribuer à augmenter encore cette attractivité.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Le souhait de la commune est de renforcer la vocation touristique du Tinduff autour du nautisme et la plaisance, tout en développant sa fonction résidentielle. Les atouts de ce site devaient donc être évalués au regard du fonctionnement de l'ensemble du bassin de navigation de la rade, ainsi que de ses capacités résidentielles puisque la commune pourrait en faire son second pôle urbain. Exploiter et valoriser ce potentiel au profit des habitants permettraient d'améliorer l'attractivité globale du plan d'eau et des communes limitrophes.

ÉCHÉANCE

Les travaux d'étude se sont déroulés en trois phases couvrant une période totale de deux ans.

- **2010** : réalisation d'un diagnostic permettant de formuler des hypothèses de positionnement, d'esquisser les éléments de programme et d'alimenter les premiers échanges avec les élus municipaux.
- **2011** : animation d'un processus participatif associant des habitants et des usagers du port à la réflexion sur le devenir du site.
- **2012** : formalisation par un document de synthèse appelé « schéma d'orientation ». Il précise la vocation des espaces et l'organisation future du site, notamment en vu de la révision du PLU. Il sert enfin de plan guide pour la phase pré-opérationnelle.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Même si à l'origine il s'agit d'une commande de la commune de Plougastel-Daoulas, l'appartenance à la communauté urbaine de Brest aux compétences très intégrées conduit de fait à une co-maîtrise d'ouvrage. Pour la partie ingénierie portuaire, l'agence s'est associée les compétences de la structure départementale Nautisme en Finistère. Dans le cadre d'un processus de démarche participative, plusieurs composantes ont été amenées à collaborer : les habitants du site d'étude et ceux de l'ensemble de la commune, les professionnels de la pêche et de la plaisance, les usagers du port.

Rôle de l'agence

L'agence est intervenue en amont lorsque le projet n'était guère qu'une hypothèse. Elle a travaillé avec les deux maîtres d'ouvrage (la commune de Plougastel-Daoulas et la communauté urbaine de Brest). L'objectif était de préparer l'intervention du ou des maîtres d'œuvre, sans empiéter sur leurs fonctions. Ainsi dans ce contexte, le principe d'élaboration d'un « schéma d'orientation » est particulièrement bien adapté.

L'agence a procédé à un diagnostic élargi, notamment en réalisant une analyse des comportements des acteurs du site. Elle a animé un processus de démarche participative en organisant des temps d'échanges réunissant élus, techniciens, usagers et habitants. Ce travail collectif a permis une adhésion partagée en ce qui concerne le niveau d'ambition souhaitable. Il a contribué à affermir le niveau d'acceptabilité des éléments de programme et des aménagements.



Vue aérienne du port

Source : ADEUPa



Vue du site d'étude

Source : ADEUPa



Présentation publique

Source : ADEUPa



Vue du port depuis la digue

Source : ADEUPa



Le port du Tinduff

Source : ADEUPa

PROJET

INSCRIRE LE PORT DU TINDUFF DANS LE RÉSEAU « RADE DE BREST »

L'utilisation d'un outil de communication interactif mettant en valeur les données de l'étude et du projet a permis de faire comprendre aux habitants et aux plaisanciers le projet d'« écovillage littoral » et d'y adhérer.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Il s'agissait de transformer une conviction collective quant à la nécessité de préserver, de valoriser et de transmettre les éléments de l'histoire du site, en projet réalisable.

Deux scénarios ont été étudiés :

- la végétalisation « polder » avec la mise en scène d'un cours d'eau desservant les aires de jeux et de pique-nique ;
- la remise en eau d'une partie du « polder » et l'aménagement d'une plage artificielle au pied de la zone touristique.

Le phasage se décline de la manière suivante :

- inscrire le port du Tinduff dans le réseau « Rade de Brest » ;
- implanter la partie résidentielle en proximité immédiate du front de port et d'un équipement d'hébergement de loisirs ;
- consolider l'activité touristique et résidentielle avec implantation d'un équipement d'hébergement touristique ;
- poursuivre l'extension mesurée de l'habitat ;
- développer l'activité résidentielle sous forme d'un écovillage.

ARTICULATION DU PROJET À DIFFÉRENTES ÉCHELLES DE TERRITOIRES

Trois échelles sont retenues :

- échelle du village : reconversion d'un village de pêcheurs ;
- échelle de la commune : confirmation de la vocation maritime ;
- échelle du Pays de Brest : valorisation et mise en réseau les ports de la rade.

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Il apparaît que si « le projet » reste l'objectif majeur à atteindre, le choix du processus d'élaboration est le meilleur garant de ses qualités. Ce travail montre l'importance de l'apport de l'expertise d'usage et celle d'un diagnostic partagé par l'ensemble des parties prenantes à même de faciliter l'appropriation du projet et d'offrir des garanties suffisantes à sa réalisation future.

Il s'agit de créer une véritable dynamique de projet pour laquelle une maîtrise des outils d'animation est requise. Il convient d'y ajouter l'obligation d'intégrer dans le phasage du projet un modèle économique qui tende à équilibrer les investissements publics et privés.

Enfin, la réflexion a été utilisée directement pour réaliser une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dans le cadre de la révision du PLU communautaire.

Quelles améliorations à apporter ?

La nécessité de rendre crédible le projet en intégrant les attendus de son modèle économique apparaît au premier plan, dès la phase amont. Cela implique de pouvoir disposer d'estimation de coûts réalistes et d'être capable d'un chiffrage a priori, c'est-à-dire avant l'intervention d'un programmiste.

D'autre part, il conviendra aussi de « professionnaliser » le pilotage des processus de travail collaboratif avec des tiers, notamment les représentants de la société civile pour une meilleure efficacité de la gestion du planning et une réduction des coûts d'intervention.



Schéma habitat

Source : ADEUPa



La vocation des espaces

Source : ADEUPa



Scénario d'aménagement

Source : ADEUPa

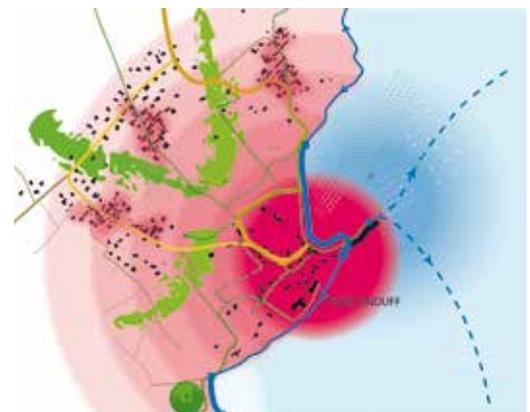


Schéma concept

Source : ADEUPa