

Pays de Brest
PÔLE MÉTROPOLITAIN



SCHÉMA DE COHÉRENCE
TERRITORIALE DU PAYS DE BREST

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Document approuvé le 13 septembre 2011
par le syndicat mixte des communautés
du pays de Brest et rendu exécutoire
le 27 novembre 2011





SOMMAIRE

Préambule.....	4
1. Une ambition majeure : affirmer Brest et son Pays comme Métropole Occidentale de la Bretagne.....	7
1.1 Une volonté : promouvoir le rayonnement international et national de Brest et de son Pays.....	7
1.2 Une stratégie : construire solidairement le développement métropolitain.....	10
1.3 Une obligation : conforter la compétitivité par une complète accessibilité au Monde, à l'Europe.....	11
1.4 Une politique partagée : renforcer l'attractivité de Brest et du Pays.....	14
2. Un projet : organiser le développement du Pays de Brest dans un objectif de développement durable.....	17
2.1 S'appuyer sur les centres urbains structurants, pour renforcer le socle de la métropolisation.....	17
2.2 Maintenir un niveau de production de logements élevé et recentrer cette production.....	20
2.3 Diversifier l'offre en matière d'habitat, en favorisant solidarité, cohésion sociale et accessibilité.....	21
2.4 Promouvoir la qualité environnementale et l'innovation dans l'urbanisme et l'habitat.....	22
2.5 Pérenniser un espace large et cohérent, à vocation agricole.....	24
2.6 Favoriser un développement économique innovant ancré sur les filières historiques majeures.....	27
2.7 Structurer l'offre globale de transports, en privilégiant les transports collectifs.....	33
2.8 Organiser et hiérarchiser les infrastructures de déplacements pour faciliter la circulation des personnes et des marchandises.....	35
2.9 Préserver dans les politiques d'aménagement, les milieux sensibles et la biodiversité.....	37
3. Une vocation maritime : promouvoir ensemble un développement équilibré du littoral.....	39
3.1 Assurer le développement et la complémentarité des activités littorales, maritimes et portuaires.....	39
3.2 Enrichir le patrimoine commun d'un littoral exceptionnel et fragile.....	41
3.3 Définir des principes d'aménagement cohérents avec la loi Littoral.....	42
3.4 Définir les axes d'une politique touristique durable.....	49
3.5 Organiser la croissance des activités de plaisance et de nautisme.....	51

PRÉAMBULE

Depuis plusieurs décennies déjà, les citoyens du Pays de Brest habitent une commune, travaillent dans une autre, se détendent ou font leurs achats dans une troisième... Ils partagent un mode de vie urbain, tout en pratiquant un territoire qui demeure dans sa géographie encore rural et littoral. Le Pays de Brest est ainsi un véritable bassin de vie qui rassemble 385 000 habitants, 89 communes et 7 intercommunalités. C'est à cette échelle de territoire que le processus de métropolisation, déjà engagé, va trouver tout son rayonnement au bénéfice de la Bretagne occidentale.

Cet espace n'est ni artificiel ni le fruit du hasard : il possède des profondes racines historiques fondées sur des identités fortes et des solidarités ville – campagne qui constituent notre capital culturel. Or, dans un monde complexe en pleine mutation économique, ce capital est une force de cohésion qui nous aide à affronter les défis du futur.

Le premier de ces défis consiste à faire en sorte que Brest et son Pays prennent toute leur place dans la compétition internationale où les réseaux, la

connaissance et l'innovation s'imposent comme les moteurs de l'économie de demain et singulièrement de l'économie industrielle et productive. Il s'agit donc de conforter la tradition industrielle du bassin d'emploi par le développement des activités de recherche et d'enseignement qui lui permettront de viser l'excellence, comme le montre déjà le choix de Brest comme pôle mer à vocation mondiale.

Il s'agit aussi d'améliorer l'accessibilité au monde, à l'Europe et aux régions limitrophes à la Bretagne. La réduction des temps d'accès aux autres territoires, la performance des principales infrastructures de transport et de communication (aéroport, TGV, port de commerce, accès au très haut débit ...) contribueront à cet objectif.

Le deuxième défi s'inscrit dans la dynamique d'urbanisation actuelle. La réponse aux besoins de logements et le désir d'une part majoritaire des ménages d'accéder à la résidence individuelle, risquent de se traduire par une consommation croissante d'espace, surtout au détriment de l'activité agricole. Or cette dernière est un facteur de dynamisme

économique et un outil de gestion du territoire irremplaçable. De plus, ces extensions banalisent le paysage et font perdre aux villes et aux bourgs une part de leur identité. Nous devons canaliser ce développement urbain, d'autant plus que ce dernier se manifeste dans un contexte de pression foncière accrue qui risque d'entraîner une spécialisation de l'espace à l'intérieur du Pays de Brest, elle-même facteur de destruction de la cohésion sociale à laquelle nous tenons.

Ce souci de gestion économe de l'espace passe par le renforcement de l'agglomération, des centres urbains structurants, ainsi que des bourgs du Pays de Brest.

Le troisième défi met en évidence l'aspiration des habitants à un mode de vie plus respectueux de l'environnement. Nos atouts dans le domaine n'ont pas à être justifiés : la rade, la mer d'Iroise, la presqu'île de Crozon ou encore le magnifique paysage des abers. Au-delà d'un patrimoine commun exceptionnel et fragile, notamment sur le littoral, c'est un ensemble d'espaces et d'activités qu'il faut conserver, protéger et développer.

Le SCoT propose ainsi de définir des principes d'aménagement cohérents avec la Loi Littoral afin de maîtriser le mode d'urbanisation et de protéger les espaces remarquables par des coupures d'urbanisation. Alors nous pourrions développer une politique touristique durable et organiser la croissance des activités liées à la mer.

Notre ambition métropolitaine se conjugue à la volonté d'engager le Pays de Brest dans un processus de développement durable bénéfique à l'ensemble de notre bassin de vie. C'est également l'occasion d'assurer l'efficacité des politiques sectorielles – pensons aux transports en commun par exemple – afin d'articuler des projets des sept Communautés du Pays de Brest dans un cadre commun mobilisateur.

Ainsi, la gouvernance que permet et qu'encourage le SCoT facilitera les choix collectifs exigeants qui seuls apporteront la réponse aux défis du futur.



1. UNE AMBITION MAJEURE : AFFIRMER BREST ET SON PAYS COMME MÉTROPOLE OCCIDENTALE DE LA BRETAGNE

Dès le début des années 1970, les réflexions et projets sur l'aménagement du territoire posaient déjà la nécessité d'une métropole à l'Ouest de la Bretagne pour asseoir le développement de l'ensemble de la région. Brest s'est ainsi construite comme métropole de la Bretagne Occidentale ; ses fonctions métropolitaines irriguent un large bassin de population et exigent une certaine taille du marché du travail. Leur développement nécessite que le territoire soit attractif pour l'individu et sa famille autant que pour les acteurs économiques.

Les fonctions métropolitaines que sont :

- les fonctions économiques, politiques et administratives de direction et de commandement,*
- les fonctions d'enseignement supérieur, de recherche et d'expertise,*
- les fonctions d'accessibilité, d'équipements et de services majeurs (santé,...),*
- les fonctions de rayonnement : culturelles, commerciales, de service ; doivent être pérennisées et développées.*

Une attention particulière devra être portée aux conditions permettant d'assurer le renouvellement des emplois métropolitains. En effet, la pyramide des âges de ces emplois supérieurs est parfois déséquilibrée. Il conviendra d'anticiper le vieillissement de cette population pour ancrer à long terme ces fonctions.

La sécurisation de l'alimentation en énergie devra également être assurée pour permettre le développement démographique et économique qu'ambitionne le Pays de Brest.

1.1 Une volonté : promouvoir le rayonnement international et national de Brest et de son Pays

Une ouverture au monde de longue date

Deuxième ville de Bretagne, de tradition portuaire et militaire, l'ouverture au monde de Brest repose de longue date sur sa position géographique à la pointe de la Bretagne et sur une forte dimension maritime. Depuis l'antiquité, Brest et son Pays ont été choisis pour assurer des missions de défense et de contrôle maritimes ; celles-ci perdurent et leur confèrent aujourd'hui un rayonnement international.

Le Pays de Brest est également une grande région agricole qui a connu comme l'ensemble de la Bretagne de forts bouleversements depuis la fin des années 1960. L'intensification de sa capacité de production lui a valu de devenir l'une des premières régions agricoles d'Europe. L'agriculture du Pays de Brest occupe non seulement plus de la moitié de l'espace du Pays, mais elle est aussi un secteur économique majeur, producteur de valeur ajoutée, d'emplois et

d'exportations Dans cette activité agricole et dans ses transformations récentes, prennent source d'autres fleurons du Pays de Brest, notamment un esprit coopératif qui décline des valeurs de progrès social et d'humanisme et qui s'est fortement affirmé dans le secteur bancaire. C'est également de cette activité qu'est née une filière agro-alimentaire, alimentant elle-même les exportations et le trafic du port de Brest.

De cette double filiation, maritime et rurale, le Pays de Brest devenu urbain tire son équilibre et son identité. Ceux-ci comptent aujourd'hui au nombre des atouts qui lui permettront de s'imposer dans la compétition européenne et internationale. À ce titre, les élus du Pays soulignent la nécessité du renforcement de la position maritime et de la compétitivité agricole par la création d'un environnement favorable à l'émergence de projets et par la coordination de la recherche, de l'enseignement et du portage industriel.

Les échanges et le positionnement international de Brest se traduisent notamment par :

- **Des secteurs économiques générateurs.**
d'exportations : électronique, systèmes de détection, groupes électrogènes, agro-alimentaire... ainsi qu'une compétence en matière de construction, de maintenance et de réparation navale, civile et militaire.
- **La présence d'organismes de recherche ou d'enseignement de renommée internationale** tels que : l'Université de Bretagne Occidentale, l'IFREMER, le CEDRE, l'Institut Universitaire Européen de la Mer et d'autres grandes écoles. Celle-ci a permis la labellisation du Pôle Mer Bretagne comme pôle à vocation mondiale. D'autres encore tels le Conservatoire National Botanique, 1^{er} établissement dans le monde dédié à la conservation de la flore menacée ou l'Agence Nationale des Aires Marines Protégées...

- **Les réseaux**, dont celui des villes portuaires européennes structuré par Brest.
- **La présence des grands équipements permettant l'accessibilité** : port de Brest, aéroport Brest-Bretagne...

Dans le but de conforter l'ouverture internationale, la création d'une maison et d'une résidence internationales constitue un projet important qui permettra de développer les fonctions d'accueil des visiteurs étrangers.

Le développement de l'investissement étranger dans le Pays de Brest notamment par le biais de coopérations internationales est encouragé. Des actions de promotion ciblées sont donc à mettre en place.

Des fonctions nationales affirmées

La situation géographique exceptionnelle du Pays de Brest et, notamment de sa rade, constitue un élément déterminant en matière de Défense mais aussi par la proximité d'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde.

Les activités de défense sont depuis longtemps au centre du positionnement national de Brest ; Brest est le siège de la Force Océanique Stratégique et la base française des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins. Le Préfet Maritime dont l'autorité s'étend sur les façades maritimes de la Manche et de l'Atlantique, du Mont Saint-Michel à Saint Jean de Luz, dans les domaines de la sécurité et la sûreté maritime mais aussi de la préservation de l'environnement, est un symbole fort du rôle que la ville peut jouer dans ces domaines.

Confortent également le rayonnement national du Pays de Brest, l'enseignement supérieur dont certaines filières recrutent à l'échelle nationale (École Nationale Supérieure des Télécommunications ; École Nationale

Supérieure des Ingénieurs des Études et Techniques d'Armement (ENSIETA) ; École Navale,...), la santé (Centre Hospitalier Universitaire) ainsi que certaines activités économiques : agriculture & agroalimentaire, finances, réseaux de distribution, informatique...

S'appuyer sur l'économie de la connaissance

La capacité de développement de l'économie de demain repose sur la recherche, l'innovation, la formation et sur les relations entre ces trois composantes du développement. Cette logique mondiale, instituée comme priorité par le sommet de Lisbonne sur la compétitivité européenne, est notre feuille de route.

C'est en effet par son investissement dans la matière grise que le Pays de Brest saura développer de nouveaux champs économiques, porteurs de croissance et de valeur ajoutée. Cet investissement particulier des années à venir dans l'économie de la connaissance porte sur la recherche et l'enseignement, sur le transfert des savoirs au sein des activités économiques, dans la formation de tous : élèves, actifs ou citoyens. Il renforcera la position internationale et nationale de la région brestoise.

Entrer dans l'économie de la connaissance, c'est aussi s'assurer d'un partage et d'une diffusion des savoirs à toutes les échelles de la société. Le niveau de formation exceptionnel atteint en Bretagne Occidentale illustre le fait que celle-ci est vécue comme un facteur essentiel du développement par toute une population.

Le Pays de Brest dispose de quelques atouts forts dans ce champ très concurrentiel entre métropoles, atouts sur lesquels il pourra s'appuyer :

- **L'appareil d'enseignement supérieur et de recherche** brestois qui figure en bonne place nationale, eu égard à la taille et au statut de Brest, grâce à la combinaison Université-Grandes Écoles et centres de recherche.
- **Le pôle de compétitivité Mer** qui consacre la place exceptionnelle de Brest dans les compétences marines et qui implique des avancées nouvelles :
 - > dans le développement et l'animation des réseaux européens,
 - > dans la fédération des compétences bretonnes dans les secteurs,
 - > d'avenir des sciences du vivant notamment,
 - > dans l'élargissement du spectre des compétences : T.I.C., intelligence embarquée, imagerie médicale.
- **Le Technopôle Brest-Iroise**, symbole d'une ambition de fertilisation de l'économie par la recherche et la fonction supérieure, qui organise la rencontre et le croisement des compétences matérialisés par des créations de « jeunes pousses ».

S'appuyer sur les valeurs culturelles, facteur de développement

Par son modèle de société, imaginative et attentive aux autres, le Pays de Brest construit au fil du temps, une identité originale et complexe. À partir de la cohabitation entre la cité industrielle et maritime et le pays rural, s'est construite progressivement sur l'ensemble du Pays, une « capitale culturelle » articulant des fonctions métropolitaines majeures autour d'un patrimoine historique fort.

Ces fonctions s'appuient sur l'affirmation des ressources identitaires, culturelles et linguistiques associées à des lieux majeurs de création, de savoir, de diffusion et de mutualisation d'une authentique modernité : le Quartz, le Centre de Recherche Bretonne et Celtique (CRBC), Océanopolis, l'Abbaye de Daoulas, etc....

Ces moteurs du développement, s'appuient, non seulement sur des événements emblématiques (rassemblements de Brest, festivals, etc...) mais surtout sur des lieux de formation, de création et d'échanges, autour de la langue bretonne, du spectacle vivant, du livre, etc. ; lieux répartis sur tout le territoire. Ce renforcement de l'identité, par la culture, s'appuie sur des valeurs originales ouvertes sur le monde.

1.2 Une stratégie : construire solidairement le développement métropolitain

C'est désormais à l'échelle mondiale et européenne que se joue la compétitivité des entreprises. L'élargissement récent de l'Europe, qui déplace ainsi son centre de gravité davantage à l'Est, excentre encore le Pays de Brest loin des grands couloirs de transports terrestres européens et des euros-métropoles de L'Union européenne.

S'affirmer sur la scène européenne, mettre en valeur ses atouts propres, attirer ainsi chercheurs, actifs qualifiés, innovateurs et entreprises est une condition essentielle du développement de demain.

Dans cette nouvelle compétition des territoires, Brest a choisi de ne pas rester isolée. S'allier avec d'autres villes, organiser dans de larges espaces des actions communes, valoriser les complémentarités et éviter les concurrences, ont pour objectif de favoriser une ambition et des projets communs.

Depuis 1992, la Conférence des villes portuaires périphériques, initiée par Brest, réunit des villes ayant à faire face à des contraintes socio-économiques comparables. Réunie une fois par an, elle a pour objectif de créer un outil commun de réflexion et d'action

Depuis 2000, les principales villes de l'arc atlantique, de l'Andalousie à l'Écosse se sont également constituées en Conférence, dans l'objectif d'affirmer la façade littorale ouest de l'Europe et de coordonner les villes pour favoriser les candidatures aux appels à projet européens.

C'est également dans un but de coopération que s'est constitué l'Espace Métropolitain Loire-Bretagne, réunissant les métropoles de Nantes – Saint-Nazaire, de Rennes, d'Angers et de Brest. En agissant ensemble pour atteindre une masse critique de taille européenne, les quatre régions urbaines affichent leur ambition de poursuivre un modèle de développement équilibré et solidaire tout en jouant un rôle moteur pour la croissance de l'ouest français.

Cette volonté de positionnement européen du Pays de Brest ne pourra se concrétiser que dans un espace local lui-même dynamique et organisé. C'est pourquoi un dialogue territorial a été engagé avec les villes de Quimper, Morlaix et Lannion afin de renforcer les grandes fonctions métropolitaines et de définir des positions communes quant aux sujets majeurs de l'aménagement du territoire. L'ensemble métropolitain Brest – Quimper – Morlaix – Lannion structure alors un espace de plus d'un million d'habitants et 300 000 emplois.

Le Pays de Brest affirme la nécessité de poursuivre les coopérations engagées et de les renforcer par l'implication plus forte des forces vives et des grands acteurs institutionnels tels que la Région.

1.3 Une obligation : conforter la compétitivité par une complète accessibilité au Monde, à l'Europe

Au vu de la situation péninsulaire du Pays de Brest, l'amélioration de l'accessibilité constitue un enjeu majeur en termes d'attractivité. La réduction des temps d'accès aux autres territoires, l'élévation du niveau de performance des principales infrastructures de transport et de communication et la complémentarité des différents modes de transport contribueront à cet objectif.

Développer la desserte aéroportuaire

Dans la connexion par l'aéroport de Brest-Bretagne au reste de l'Europe et du Monde, la desserte aérienne est actuellement irremplaçable. Brest joue un rôle majeur dans l'organisation de l'offre aéroportuaire bretonne : son aéroport se positionnant, avec 45 % du trafic régional, comme le 1er aéroport breton. Dans la seconde partie des années 2000, la demande aussi bien du monde des affaires que du tourisme, est en progression. La mise en service de la nouvelle aérogare constitue une véritable opportunité d'élargir l'offre, notamment à destination des principales villes européennes et d'augmenter la fréquence des vols avec les grandes plateformes régionales : Lyon, Marseille, Bordeaux...

Placer Brest et les villes de Bretagne Occidentale dans le réseau ferroviaire Grande Vitesse

Fédérateur, jugé stratégique par l'ensemble des collectivités et des acteurs socio-économiques bretons et attendu avec impatience, le projet Bretagne Grande Vitesse doit permettre de relier les villes bretonnes aux métropoles françaises et européennes dans des délais compatibles avec les rythmes et les coûts de la vie contemporaine ; il est

à ce titre estimé d'une importance majeure pour le développement économique de la région. L'objectif affiché est un démarrage des travaux en 2010 pour une mise en service en 2014 ou 2015. Le meilleur temps de trajet entre Paris et Brest sera alors de 3 h 08 ce qui représente une étape essentielle par rapport à l'objectif de relier à terme Paris à Brest et Paris à Quimper en trois heures (grâce à la LGV et à des aménagements complémentaires).

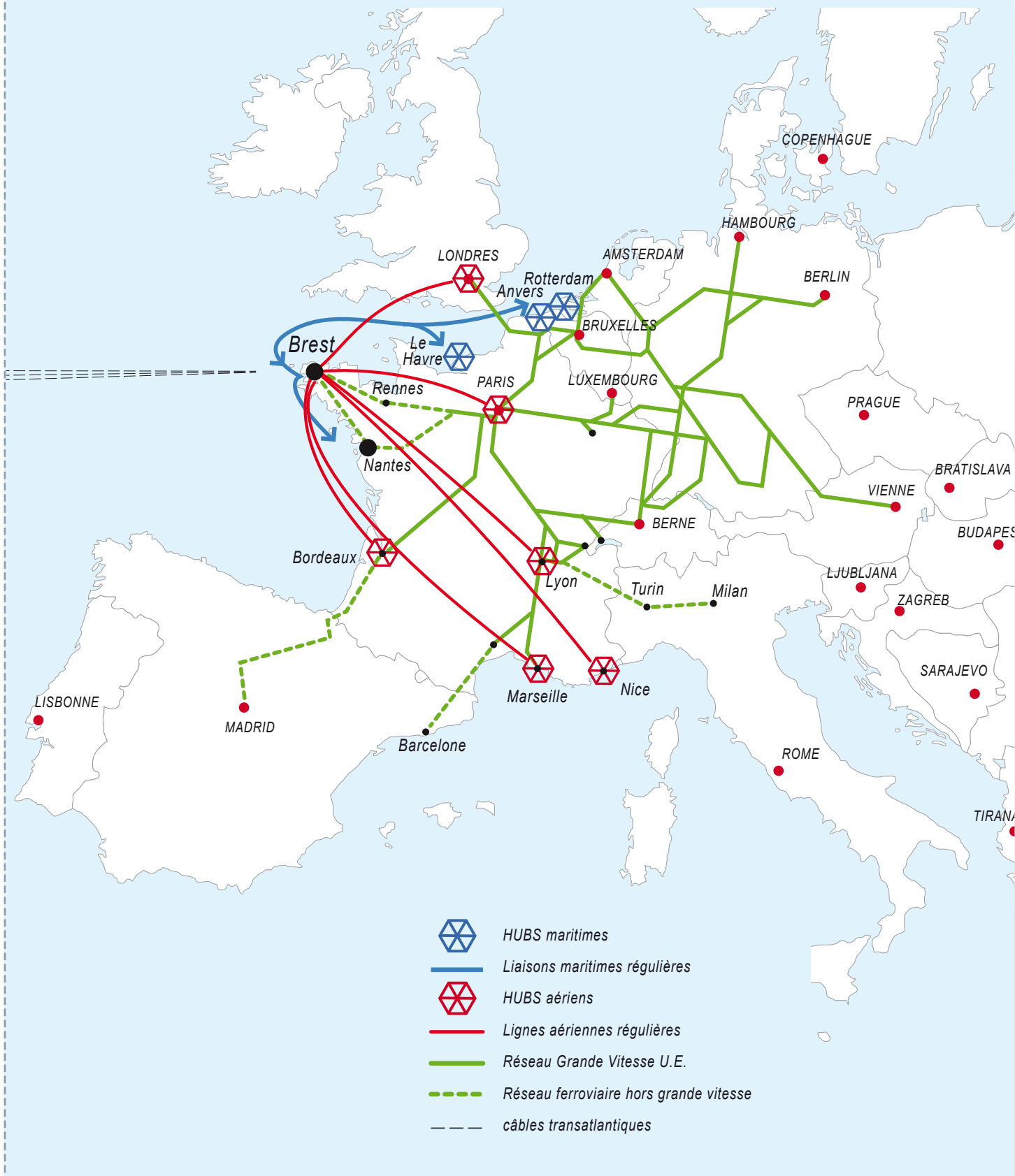
La réalisation de ce projet est une donnée majeure de la réorganisation de l'offre de déplacements et de l'amélioration de la connexion avec Rennes et Paris d'une part et avec les réseaux européens. L'objectif pour le Pays de Brest mais aussi pour l'ensemble des villes de Quimper, Morlaix et Lannion est d'utiliser « l'effet TGV » comme un moteur de la réflexion collective sur la dynamique urbaine et économique.

La modernisation du réseau ferré, induit par BGV, sur les axes Brest-Rennes et Brest-Nantes via Quimper permettra une dynamisation du trafic régional et une ouverture vers le sud. Dans cette optique la question d'un nouveau franchissement de l'Elorn sera déterminante.

L'ensemble du réseau à grande vitesse amènera une augmentation des trafics voyageurs dans les gares des principales villes desservies. La gare de Brest devrait connaître, selon les prévisions, une fréquentation de 2,5 millions de voyageurs à moyen terme. Pour s'y préparer, la réflexion sur un projet de régénération urbaine du quartier de la gare incluant la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal est lancée. Ainsi sera affirmée la fonction métropolitaine de l'équipement, comme porte d'accès ferroviaire du Pays de Brest.

L'amélioration de la liaison ferroviaire Brest-Quimper, et au-delà Brest-Nantes, est indispensable à la stimulation des

CONFORTER LA COMPÉTITIVITÉ PAR L'ACCESSIBILITÉ :
Connexion du Pays de Brest aux grands réseaux de transport



activités économiques entre les villes et à la limitation des déplacements motorisés. Une amélioration significative devra être apportée afin de réduire progressivement le temps de trajet afin d'atteindre une durée idéale située autour de la 1/2 heure.

Les trafics de fret locaux ont progressivement été délaissés par la SNCF. L'ouverture du marché européen du fret ferroviaire constitue une opportunité pour redynamiser le transport de marchandises à l'échelle régionale, en prenant en compte les évolutions du trafic maritime.

Adapter l'outil portuaire aux exigences logistiques

L'accessibilité maritime de la pointe de Bretagne doit être maintenue : plusieurs activités économiques (militaires, civiles, de réparation navale, commerciales) en dépendent. Le port de commerce en tant que maillon d'une chaîne logistique complexe, sert d'outil à l'approvisionnement et à l'ouverture internationale des entreprises de son hinterland. C'est pourquoi la politique d'adaptation et de modernisation de l'équipement portuaire doit se poursuivre.

Le port de Brest gère un trafic d'un peu plus de 2,8 millions de tonnes dont la moitié sont des trafics liés aux agro activités de la région Bretagne. Le « Schéma de développement portuaire » élaboré par la C.C.I., concessionnaire, et ses partenaires préconise l'amélioration de la compétitivité du port à l'horizon 2020. Le port doit à la fois consolider ses activités et trafics actuels et prendre position dans de nouveaux secteurs. Il s'agit de s'adapter aux évolutions des marchés (en améliorant les capacités de stockage et de manutention), des trafics (en prévoyant les espaces nécessaires), et des nouvelles conditions nautiques exigées par

la taille croissante des navires. L'ouverture de nouvelles lignes maritimes est un objectif majeur.

Améliorer les déplacements routiers

Le réseau routier national continuera à assurer au cours des prochaines années l'essentiel des flux vers le Pays de Brest ; il est à ce titre impératif que la gratuité et la sécurité des voies express soient maintenues.

Le réseau de voiries majeures se développe en étoile à partir de la ville centre, avec pour point de difficulté le passage de l'Elorn. L'amélioration des déplacements routiers à l'intérieur du Pays de Brest suppose une meilleure fluidité des liaisons dans la partie nord-est du Pays de Brest, soit entre Saint-Renan et la RN 12, via la RD 67. Elle nécessite des travaux de confortement de voiries existantes (notamment l'axe Lesneven/Landerneau/Daoulas).

Élargir l'accès au très haut débit

Si les transports de personnes et de marchandises sont fondamentaux pour l'avenir du Pays de Brest, il en est de même pour le transport de l'information. Pour maintenir les structures de recherche dans les réseaux internationaux, permettre le travail en réseau des chercheurs et des entreprises, développer la télé-médecine et assurer sur le territoire une offre permettant la diffusion de la télévision numérique, le très haut débit devra atteindre 1 gigabit pour les établissements de recherche en position de tête de réseaux internationaux et 50 méga-bits pour les particuliers (pour notamment la télévision haute définition et les services vidéo de demain).

1.4 Une politique partagée : renforcer l'attractivité de Brest et du Pays

Le diagnostic formulé par le SCoT du Pays de Brest montre la nécessité d'un développement démographique soutenu. Celui-ci n'est pas un objectif en soi mais la condition nécessaire au maintien d'une population active, elle-même indispensable à la dynamique économique. La compétition à venir entre les territoires portera de plus en plus sur leur capacité à attirer les populations, notamment d'âge actif.

Atteindre une « qualité de ville » : services, équipements, espaces publics

Mettre en valeur les éléments forts de l'identité du Pays de Brest, valoriser ses atouts et améliorer la qualité résidentielle aujourd'hui proposée sont donc des impératifs pour le développement du Pays.

Dans cette stratégie, le confortement du cœur de la métropole est essentiel. Le renouvellement de la population de la ville centre n'est en effet plus assuré. Brest a souffert, comme l'ensemble des villes de la reconstruction, d'une image de ville « dure », au bâti rigide et sans grâce, peu valorisante pour ses habitants. Une politique active est en cours portant à la fois sur l'amélioration de l'habitat et sur une meilleure appréhension de la ville par sa population. Rappeler l'objectif d'une véritable « qualité de ville » brestoïse et affirmer la nécessité que la ville centre redevienne un moteur de la dynamique démographique est un élément fort de la stratégie du Pays de Brest.

Cette qualité de ville passe en premier lieu par l'amélioration du traitement des espaces publics et par la poursuite des actions engagées sur la rénovation et l'amélioration du bâti. En matière d'espaces publics, le projet

de tramway doit permettre une amélioration importante du traitement et de l'usage des espaces de ville, y compris dans leur fonctionnalités usuelles. La poursuite des travaux engagés visant à mettre en valeur la façade portuaire et maritime ainsi que la

reconquête d'espaces stratégiques tels le Plateau des Capucins, vont également dans le sens d'une évolution en profondeur de l'espace urbain et par là même de l'image internationale de la ville.

La satisfaction de certains services plus ou moins rares se doit d'être assurée dans une métropole. L'implantation d'enseignes commerciales majeures en constitue un élément au même titre que d'autres grandes fonctions métropolitaines comme la santé ou l'enseignement. L'objectif doit donc être de développer de nouveaux équipements et de conforter l'existant.

La valorisation de la ville passe aussi par la multiplication de ses lieux d'échanges et de rencontres. À ce titre, la politique d'appui aux équipements culturels et aux grandes manifestations porteuses d'une identité forte et valorisante pour le Pays sera confortée.

Veiller au traitement des espaces urbains, littoraux et ruraux

Le Pays de Brest dispose d'un riche patrimoine naturel : côtes rocheuses, côtes sableuses, estuaires, nombreux cours d'eau, végétation littorale, faune aquatique... La rade, les abers, la presqu'île de Crozon... en sont les paysages majeurs et emblématiques.

À l'interface entre ceux-ci et le paysage urbain dense, se trouvent «... des zones de rupture, où la transformation insidieuse ou rapide des paysages induit un risque de banalisation, qu'il s'agisse de la requalification des entrées de bourgs, de l'intégration des zones d'activités, du traitement des axes

routiers, ... » [Charte du parc Naturel Régional d'Armorique 2009-2021 ; p. 70]. La prise en compte et le soin apportés au traitement paysager de ces zones sont essentiels dans l'amélioration paysagère.

En effet, dans leur existence quotidienne, les habitants du Pays fréquentent pour la plupart toutes sortes de paysages, moins majestueux, plus urbains, et qui composent la réalité de leur cadre de vie. Les intercommunalités constitutives du Pays de Brest ont le souci, chacune à son échelle, d'aménager leurs centres de communes. Le traitement d'espaces plus excentrés tels que les entrées de ville et de communes et les zones d'activité, économiques ou commerciales, fait également partie de leurs préoccupations. Il devra faire l'objet de politiques d'aménagement renforcées en intégrant les éléments paysagers caractéristiques existants et les impacts visuels.

Prendre en compte la diversité des paysages et l'aménité du cadre de vie suppose de valoriser les caractéristiques du patrimoine bâti, historique et récent, dont les collectivités s'attacheront à la mise en valeur. Une attention particulière devra y être portée dans les documents d'urbanisme.

Améliorer le confort de vie et la santé des habitants

Le Pays de Brest subit un certain nombre de nuisances et de risques qui peuvent influencer sur son attractivité en dévalorisant son image.

En ce qui concerne la qualité de l'air, le climat est favorable à l'atténuation des pollutions atmosphériques. Conformément aux principaux objectifs du Plan régional pour la qualité de l'air, l'attention portera à la fois sur la réduction des émissions à la source et sur le suivi des polluants. La priorité sera donc de lutter contre la pollution liée aux transports

routiers en favorisant des alternatives (transport en commun urbain, réseau Penn ar Bed, train, déplacements doux...).

D'une façon générale, les nuisances liées au bruit sont principalement concentrées à proximité des voies routières et des aéroports. Le Plan d'Exposition aux Bruits de l'aéroport de Brest-Bretagne permet de maîtriser l'urbanisation alentour. Le développement des transports collectifs, mais aussi les actions visant à la maîtrise de la vitesse en zone agglomérée ainsi que la requalification des boulevards et voiries passantes, participeront à la réduction des nuisances sonores.

La dégradation de la qualité de l'eau est la nuisance la plus médiatisée. Elle confère une image négative au territoire en conjuguant les conséquences sur la santé et les désagréments pour le cadre de vie ou la pratique de loisirs.

Les pollutions industrielles, urbaines, domestiques et agricoles participent conjointement à la dégradation de la qualité des cours d'eau et des nappes phréatiques, de la qualité des eaux conchylicoles, de la qualité des zones de baignades et des zones de pêche à pied ainsi que des milieux marins. Elles mettent en jeu aussi bien la biodiversité en déstabilisant le fonctionnement des écosystèmes, que la santé des populations, l'approvisionnement en l'eau potable et les activités économiques littorales et maritimes. Elles peuvent être un frein à la présence ou à l'installation des activités économiques qui dépendent avant tout d'une qualité de l'eau irréprochable.

La préservation de la ressource en eau, des milieux aquatiques et des activités qui y sont liées, passe par la mise en place de périmètres de protection sur tous les points de prélèvement, par la maîtrise des pollutions industrielles, agricoles et domestiques, ainsi que par le recensement et la préservation

des zones humides. Les dispositions déjà prises par le monde agricole pour observer la réglementation et améliorer les pratiques doivent être renforcées. Les collectivités territoriales devront restructurer leurs équipements de collecte et de traitement des eaux usées, adapter les modes d'assainissement au contexte, mettre en œuvre les contrôles des SPANC sur l'ensemble de l'habitat neuf et existant et imposer les mises aux normes nécessaires, avec un objectif de performance et de qualité.

Par ailleurs, le territoire du Pays de Brest est soumis à :

- des risques naturels, principalement liés à la présence de l'eau : inondations et submersions marines,
- des risques technologiques, en particulier sur l'espace portuaire du fait de la présence de deux entreprises classées Seveso (dépôts de gaz ou d'hydrocarbures), d'activités ou de stockages potentiellement dangereux...
Le travail engagé de réduction des risques à la source devra permettre de restreindre le périmètre de sécurité,
- des risques nucléaires à l'Île longue et dans le port de Brest, liés à l'installation de la base des sous-marins nucléaires lance-engins.

L'ensemble de ces contraintes devra être pris en compte dans les projets de développement urbain afin de limiter la vulnérabilité des résidents et de préserver la santé publique.

2. UN PROJET : ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT DU PAYS DE BREST DANS UN OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

2.1 S'appuyer sur les centres urbains structurants, pour renforcer le socle de la métropolisation

Le Pays de Brest bénéficie d'une organisation spatiale polycentrique autour d'un pôle central, l'agglomération brestoïse et de différents pôles d'appui comme Landerneau et Saint-Renan ainsi que des pôles touristiques du littoral.

Fruit d'une histoire longue, cette armature a encore été renforcée par le développement urbain récent. Elle représente un atout majeur pour le Pays car elle lui a permis de préserver la distinction ville / campagne et l'identité des communes. Elle laisse une large part aux espaces agricoles et naturels, notamment littoraux, ce qui assure au Pays de Brest une qualité paysagère reconnue. Celle-ci, conjuguée avec le bon niveau de services présents sur l'ensemble du territoire, est un facteur d'attractivité.

Le Pays de Brest entend, au travers de son SCoT, maintenir les vertus de l'équilibre territorial polycentrique en proposant un parti d'aménagement du territoire s'appuyant sur cette armature. En effet le confortement du maillage urbain du Pays de Brest, notamment par un développement de l'habitat adossé aux polarités existantes, est une condition à une desserte en transports en commun performante et attractive. C'est parce qu'il sera adossé à un « réseau urbain » structuré qu'un réseau de transports intermodal et performant pourra se développer.

En parallèle, le diagnostic pointe également l'enjeu que représentent pour le Pays de Brest

l'étalement urbain et ses conséquences. La réduction de la consommation foncière et donc l'économie d'espace sont des objectifs essentiels à la préservation des espaces agricoles et naturels et des paysages du Pays de Brest.

Quatre niveaux de fonctions urbaines à organiser et structurer

Un niveau métropolitain central (Brest et son agglomération) doté d'équipements majeurs desservant tout le Pays et au-delà (aéroport, port, gare TGV...), de services rares de niveau régional (enseignement supérieur, CHU), d'une gamme étendue de services marchands ou publics (services administratifs, offre culturelle, enseignes commerciales,...).

Des pôles structurants à vocation urbaine, répartis et desservant une population de 30 000 à 50 000 habitants (Landerneau, Lesneven-Le Folgoët, Saint-Renan, Plabennec, Crozon), dotés de services publics développés et spécialisés (palette médicale, collèges, lycées), d'une offre commerciale attractive de centre-ville ou de périphérie.

Des pôles d'équilibre à consolider répondant aux besoins habituels d'une population de l'ordre de 15 000 habitants tant pour les services marchands courants que les services de santé, éducatifs (collèges) et commerciaux (Lannilis, Plouguerneau, Ploudalmézeau, Daoulas).

Des pôles de proximité que sont les centralités des autres communes.

S'APPUYER SUR LES CENTRES URBAINS



Conforter le développement multipolaire

Les pôles urbains (métropolitains, structurants, et d'équilibre) :

- constituent des références pour la gestion future de l'offre commerciale.
- s'imposent naturellement comme lieux d'accueil d'équipements d'une certaine rareté dans les domaines aussi divers que l'enseignement, la culture, le sport, l'accueil de personnes âgées...
- riches en services, ces centralités réunissent les conditions d'accueil d'une population diverse dans ses besoins d'habitat, sociaux, et de mobilité.
- ces pôles ont naturellement vocation à constituer l'armature d'un réseau de transports en commun maillant la structure urbaine multipolaire du Pays de Brest.

Le respect de cette armature permettra aussi de guider le redéploiement des transports collectifs en assurant une meilleure cohérence entre l'urbanisme et les déplacements. Ce sera notamment le cas grâce au développement du tramway dans l'agglomération brestoise, au train aux abords de l'Elorn jusqu'à Landerneau, ainsi que par un transport interurbain entre les pôles. Dans les communes concernées, l'urbanisation sera favorisée dans les sites proches des dessertes. L'accent mis sur le développement multipolaire favorise enfin l'agriculture car il évite le mitage des espaces agricoles et les conflits d'usage avec les citadins.

Renforcer les centralités

Le phénomène dit de « l'étalement urbain » banalise les paysages et conduit à une consommation non maîtrisée de l'espace. Il peut induire une dispersion telle que les bourgs ou centres de communes ne sont plus en mesure de proposer une offre de services à la mesure des besoins de leur population.

Par ailleurs, les objectifs de production de logements, s'ils doivent être compatibles avec la volonté d'économie de l'espace, supposent de privilégier la construction neuve dans les tissus urbains déjà constitués.

Le renforcement des centralités qui concerne toutes les communes du Pays de Brest a pour objectifs :

- de redynamiser le cœur des communes,
- de participer à la diversification des propositions d'habitat en offrant des formes plus denses et plus compactes,
- de proposer des solutions de logements proches des services, des équipements et de la desserte en transport collectif.

Il s'agit de valoriser en priorité les lieux qui vont revivifier les centralités existantes, centre-ville, bourg, village. On s'attachera donc à privilégier les opérations qui réutilisent le tissu urbain et le bâti existant et sont porteuses de valeur patrimoniale tout en favorisant l'innovation architecturale. Le respect du paysage ainsi que le souci de l'insertion sont les garants de l'acceptabilité par tous d'une certaine compacité et densité, nécessaire à la gestion économe de l'espace. Le traitement des espaces publics est également un élément fort de l'attractivité des centres.

Les extensions à proximité des centres et des dessertes en transport collectif seront retenues en priorité. Elles devront être reliées aux quartiers existants par des cheminements doux.

Le recentrage a également pour objet de favoriser la rationalisation des réseaux et des équipements collectifs : réduction des extensions de linéaires des réseaux d'eau potable et d'assainissement, optimisation des équipements d'assainissement, de collecte et de traitement des déchets, renforcement de l'accès au numérique... L'objectif est de réduire les coûts de fonctionnement pour les collectivités, les prélèvements sur les ressources et les impacts sur les milieux.

2.2 Maintenir un niveau de production de logements élevé et recentrer cette production

Maintenir un niveau de production élevé pour les 15 prochaines années.

Les analyses conduites dans le diagnostic du SCoT et la prospective population-ménages qui y est élaborée, aboutissent au choix d'une hypothèse d'accroissement des ménages de 34 000 en 15 ans. Cette hypothèse haute est la seule qui permette de garantir une population active numériquement suffisante pour satisfaire l'offre d'emploi escomptée. Ne pas y parvenir serait un handicap pour une croissance durable du territoire. Les évolutions constatées depuis 1999 montrent une évolution en deçà de ces prévisions, néanmoins l'hypothèse haute reste d'actualité et il convient donc de situer notre objectif à hauteur de 2 300 ménages supplémentaires par an jusqu'en 2020.

Cette hypothèse conduit à un objectif de population de l'ordre de 400 000 habitants.

La part dédiée à la croissance de la population générera une demande supplémentaire en eau potable et en énergie. Il conviendra par conséquent d'assurer l'approvisionnement de ces ressources en les mettant en adéquation avec l'évolution de la population. Cela suppose de protéger et restaurer les ressources en eau existantes, d'assurer la qualité et la sécurité de l'approvisionnement en eau, de développer les ressources énergétiques en favorisant les énergies renouvelables et en augmentant la performance énergétique des bâtiments ainsi qu'en développant les dispositifs d'économie d'eau et d'énergie.

Maintenir la population de chaque commune

La croissance démographique est garante de l'existence d'un niveau de service à la population atteint dans chaque commune du Pays. Les équilibres démographiques du Pays et l'équité du service à la population ont conduit à affirmer une priorité au maintien de la population de chaque commune.

Cet objectif est quantifiable et amène de scinder les besoins stricts de croissance des ménages en deux catégories :

- ceux nécessaires au strict maintien de la population,
- ceux contribuant à la croissance démographique.

OBJECTIFS DE PRODUCTION ANNUELLE DE LOGEMENTS PÉRIODE 2007 - 2020

Ménages	Nb de ménages nécessaires à l'équilibre démographique	Nb de ménages contribuant à la croissance démographique au prorata de la répartition des ménages en 2006	Total des ménages
Ville de Brest	500	450	950
Communes Bmo	250	150	400
CC du Pays de Brest	450	500	950
Pays de Brest	1 200	1 100	2 300

Traduction en logements à finalité de résidence principale (ratio ménage/logement = 0,9)

Bmo	800	650	1 450
CC du Pays de Brest	500	550	1 050
Total	1 300	1 200	2 500

Renforcer la production de logements sur l'agglomération brestoise

L'application de ce principe conduit naturellement à un renforcement de l'effort de construction sur l'agglomération brestoise tout en proposant un partage équitable de la croissance démographique. L'agglomération brestoise est confrontée à une forte érosion de sa population résidente résultant d'une présence majoritaire de ménages d'une ou deux personnes. Elle a besoin d'un volume important de constructions pour seulement maintenir sa population. Elle a également besoin de diversifier sa production pour proposer des logements adaptés aux besoins des familles. La capacité de Brest métropole océane à mobiliser l'offre foncière nécessaire et à produire les logements adaptés est cruciale dans la recherche des équilibres territoriaux.

2.3 Diversifier l'offre en matière d'habitat, en favorisant solidarité, cohésion sociale et accessibilité

La structure de l'offre résidentielle dans le Pays de Brest est spatialement déséquilibrée. Cette offre localise très majoritairement à Brest les logements collectifs, locatifs et sociaux. Dans les communautés de communes, l'habitat se conjugue pour l'essentiel avec accession à la propriété et habitat individuel sous forme pavillonnaire.

Cette situation ne répond plus à la diversité des besoins.

Un rééquilibrage et une diversité des offres immobilières deviennent nécessaires. La proximité d'une offre adaptée est en effet déterminante pour les ménages modestes, notamment les jeunes actifs, qui pourront ainsi limiter leurs besoins de déplacement. La gamme des logements proposés doit donc partout se diversifier.

Garantir dans les pôles structurants du Pays une offre diversifiée pour répondre aux besoins des populations

L'organisation urbaine polycentrique doit être le premier support de cette inflexion dans la production de logements. Les pôles structurants qui assurent des fonctions de centralité et proposent une desserte en transports collectifs doivent pouvoir :

- répondre aux besoins des jeunes ménages en logements locatifs ou en accession à la propriété à des conditions compatibles avec leurs moyens financiers,
- offrir des solutions aux ménages en situation fragile économiquement et socialement,
- proposer une offre spécifique pour des populations âgées ou handicapées.

Une offre plus importante et mieux répartie en logements sociaux sera nécessaire. Amener l'offre sociale des pôles urbains à 10 % au moins des résidences principales à moyen terme paraît un objectif raisonnable.

Mettre en œuvre une politique foncière et de programmation

La spécialisation spatiale à laquelle est aujourd'hui confronté le Pays de Brest est liée pour une part à la question foncière. Les mécanismes d'évolution des prix du foncier à l'œuvre ont conduit une part des ménages à rechercher loin de Brest une offre foncière attractive. Le rééquilibrage de l'offre de logements suppose que soit proposée à Brest une offre foncière à des prix proches de ceux pratiqués en périphérie. De même les communes littorales sont de plus en plus confrontées au problème d'une augmentation forte des prix fonciers.

À l'échelle de chaque intercommunalité et à l'échelle du Pays, une réflexion sur une politique foncière active et anticipatrice doit être conduite. La création au niveau régional, d'un Établissement Public Foncier, est à ce titre une opportunité à saisir pour se doter de nouveaux moyens d'intervention.

Une urbanisation maîtrisée cohérente et économe suppose une gestion pondérée dans le temps, donc une programmation autant qu'une planification. Le SCoT préconise une application de ces dispositions-cadres pour l'urbanisation à travers la mise en œuvre de Programmes Locaux de l'Habitat dans l'ensemble des intercommunalités du Pays de Brest. Ces PLH devront :

- préciser l'application adaptée des directives du SCoT ;
- gérer la fluidité de l'offre de logements dans le temps, afin d'éviter les effets de surchauffe ou de refroidissement des besoins d'équipements associés à l'urbanisation.

2.4 Promouvoir la qualité environnementale et l'innovation dans l'urbanisme et l'habitat

Assurer une meilleure économie de l'espace

La périurbanisation comme le développement des zones d'activités périphériques se traduit par une consommation d'espace croissante. Or cette consommation se fait surtout au détriment de l'espace agricole, facteur de dynamisme économique et élément de gestion du territoire dans le Pays de Brest. De plus, ces extensions banalisent le paysage et font perdre aux bourgs une part de leur identité.

Les élus du Pays de Brest, conscients des risques que font peser ces évolutions sur leur territoire, souhaitent limiter la consommation d'espace en maîtrisant l'étalement urbain. Il s'agit de composer les futurs espaces de développement à partir de l'armature urbaine des bourgs et de l'armature environnementale. Ces extensions contrôlées doivent se faire en priorité par des schémas d'aménagement d'ensemble qui facilitent une approche concertée de l'urbanisation.

Promouvoir de nouvelles formes urbaines

Même si le pavillon isolé sur sa parcelle possède un certain nombre de qualités, cette façon d'habiter ne correspond pas à la grande diversité des besoins, notamment ceux des jeunes célibataires, des couples sans enfant ou des personnes âgées. De plus la proximité des services, des commerces et des équipements est recherchée par tous alors que les lotissements traditionnels ne la favorisent pas.

La maîtrise de l'étalement urbain passe donc par la promotion de nouveaux modèles de quartier et de formes d'urbanisme plus compactes. Les principes sont connus :

habitat intermédiaire disposant de certains attributs de la maison individuelle (entrée individuelle, terrasse, jardin privatif, accès au garage, habitat – terrasses dans les zones pentues, maisons de ville ...). Ces typologies urbaines sont économes en espace, elles favorisent la mixité des fonctions (habitat, activités, services, loisirs ...) et mutualisent les coûts du foncier, de la construction, et de fonctionnement notamment énergétique. Elles favorisent enfin la mise en place de transports en commun en optimisant le nombre d'usagers potentiels.

Rechercher l'innovation architecturale et environnementale

Si l'habitat doit répondre aux nouvelles attentes des ménages marquées par l'évolution des modes de vie et par la complexité des « parcours résidentiels », il s'agit aussi de favoriser les logements et les constructions qui permettent de mieux répondre au défi climatique du XXI^e siècle et au nouvel enjeu énergétique (raréfaction du pétrole et du gaz à plus ou moins long terme). Le parc immobilier français est responsable de 20 % des émissions de CO² et de près de 50 % de la consommation énergétique en France.

Le Pays, au travers de son SCoT, souhaite promouvoir l'efficacité énergétique dans le bâtiment. Il s'agit donc de concevoir un habitat et un urbanisme dans une logique de développement durable qui mette l'accent sur un bâti fortement isolé, une bonne aération, un niveau d'éclairage naturel plus élevé, des équipements moins gourmands en énergie. Cela concerne autant la réhabilitation que la construction neuve.

En conséquence les bâtiments devront viser la basse consommation, l'énergie passive ou positive, et favoriser la gestion des eaux pluviales et leur récupération.

Au-delà de la réponse technique il faut

aussi encourager la recherche de nouvelles typologies architecturales aptes à répondre à l'évolution des modes de vie (logement évolutif, transformable). L'innovation est également à rechercher au niveau du projet d'urbanisme opérationnel qui doit intégrer une approche durable de l'aménagement : approche environnementale de l'urbanisme, quartier durable...

Enfin, l'ensemble de la chaîne professionnelle de l'urbanisme devra être mobilisée sur cet objectif d'une production durable des bâtiments, en concertation étroite avec les acteurs consulaires.

Structurer les continuités vertes et bleues

Le Pays de Brest a la chance de posséder une armature naturelle en lien direct avec la bordure littorale et le réseau hydrographique. Composée par le littoral naturel, les principaux cours du chevelu hydrographique, par les prairies humides et les coteaux boisés associés, ces **continuités vertes et bleues**, qui pénètrent jusqu'au cœur de Brest, doivent permettre de préserver la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de couloirs biologiques et être le support de projets d'amélioration de la qualité de vie pour les habitants et les visiteurs.

Les **continuités vertes et bleues** forment **l'infrastructure à dominante naturelle** caractérisée par la **continuité** des espaces présentant une certaine densité d'intérêts environnementaux. Elles concourent à remplir **trois grands types de fonctions** :

- **Écologiques** : groupements végétaux, richesse floristique et faunistique, couloirs de circulation des espèces...
- **De services** : régulation naturelle de l'érosion, des crues, prévention des pollutions, production de ressources, espaces-tampons de l'agriculture (échanges hydriques, protection des sols)

et des récoltes...]).

- **Sociales et paysagères** : sport/santé, loisirs de proximité, jardinage, tourisme, culture, chasse, pêche, détente, vues...

Les projets d'aménagement d'espaces publics ou paysagers seront inclus dans un cadre global de mise en valeur du territoire à l'échelle du Pays de Brest et consisteront en :

- des lieux et des espaces tampons entre la ville, les bourgs et la campagne, à fonction récréative ou sportive,
- des continuités entre les milieux naturels assurés par des cheminements doux,
- des coupures vertes (protection et mise en valeur du littoral).

2.5 Pérenniser un espace large et cohérent, à vocation agricole

L'activité agricole tient une place importante dans le Pays de Brest, d'un point de vue économique et de l'emploi. Cette agriculture est caractérisée par l'élevage bovin et porcin et la culture légumière. Ce modèle côtoie de plus en plus de nouvelles pratiques qui misent sur le respect de l'environnement. Les difficultés rencontrées par le monde agricole, générées par les variations des marchés et les contraintes réglementaires, poussent également à une diversification en direction de l'éducation ou des loisirs : gîtes, chambres d'hôtes, portes ouvertes, visites...

Maintenir l'outil agricole en évitant la fragmentation

L'agriculture du Pays de Brest est caractérisée par trois grands ensembles dont il conviendra de confirmer les vocations agricoles.

- Un grand espace agricole où le modèle intensif domine, comprenant le cœur du Bas-Léon et les plateaux au Sud de l'Elorn. L'avenir de l'agriculture y est sans conteste et le maintien de l'outil agricole sera un objectif prépondérant.
- Une agriculture pratiquée en espace

littoral qui connaît des difficultés du fait de la pression foncière importante, de l'inadéquation des tailles des parcelles et des contraintes environnementales. Des solutions devront être étudiées par l'ensemble des partenaires pour maintenir des entités viables, trouver des types d'exploitations plus adaptées à l'imbrication avec le bâti et à la proximité de milieux sensibles, proposer de nouveaux modes de gestion.

- Une agriculture pratiquée en espace périurbain qui subit également une pression foncière. Fortement concurrencée par d'autres activités, elle devra faire l'objet de mesures adaptées dans les documents d'urbanisme.

D'une manière générale, l'agriculture est fragilisée par le démantèlement des exploitations au profit de l'urbanisation (extension de zones urbaines, mitage en zone rurale, infrastructures de transport) et par la transformation de bâti agricole en habitat résidentiel ou de loisir qui accroît les sources de conflits entre les différents occupants. Le devenir de l'agriculture du Pays de Brest dépend notamment de la capacité du territoire à conforter l'outil agricole en place et à permettre son évolution. La réduction de la consommation foncière par l'habitat au bénéfice du maintien des terres agricoles est un objectif fort du PADD que le DOG quantifie.

Choisir de regrouper l'habitat et de stopper son implantation diffuse est une des actions qui permettront de maîtriser la consommation de l'espace agricole.

Favoriser l'évolution vers un mode de production durable

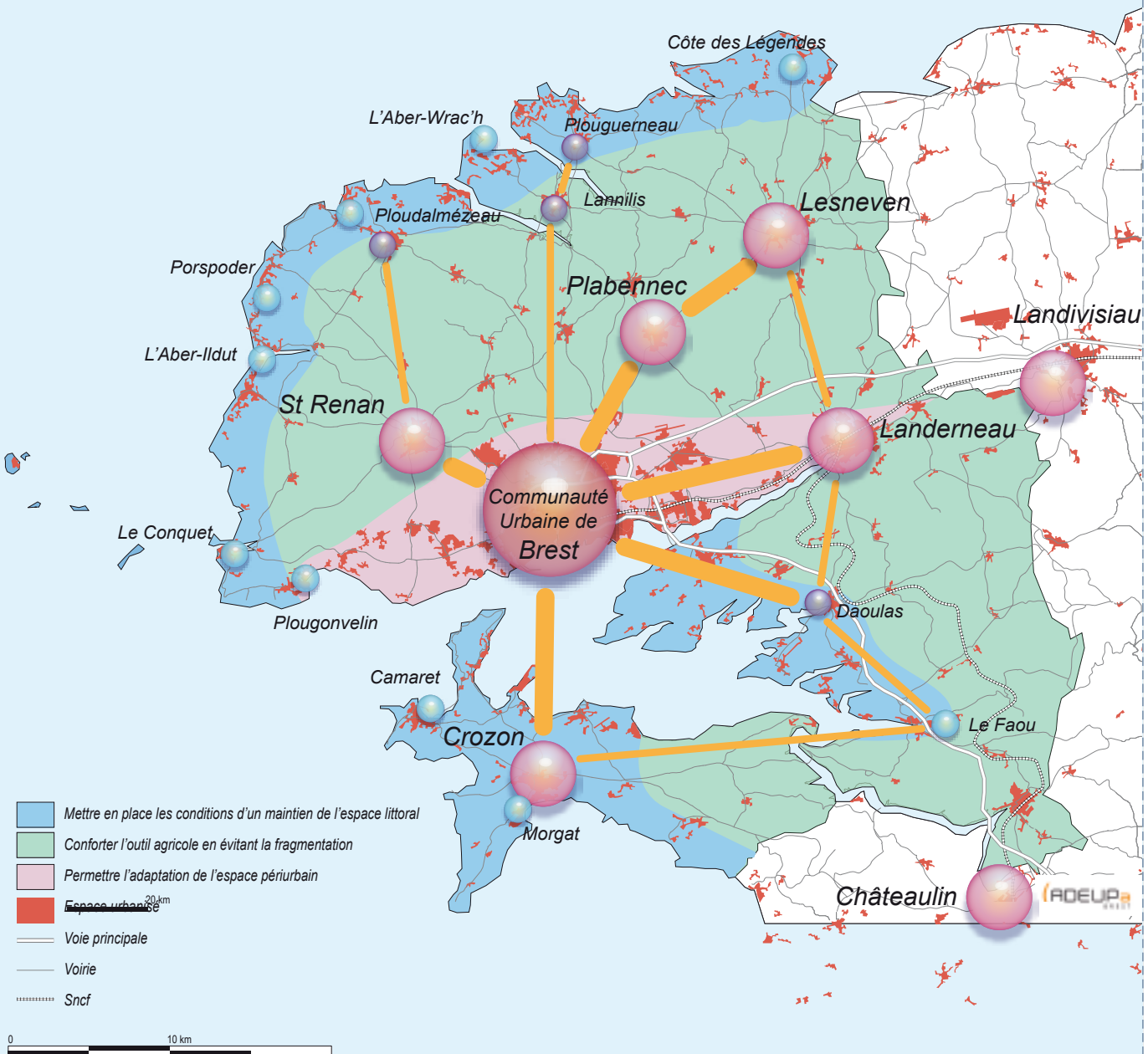
L'outil agricole du Pays de Brest n'est pas seulement fragilisé par la pression foncière, mais également par le partage de la ressource en eau. La dégradation des eaux prélevées pour l'alimentation en eau potable est le résultat de plusieurs décennies

de pollution. Elle fait désormais peser d'importantes contraintes réglementaires environnementales sur les exploitations agricoles.

La mise en œuvre de la Directive Cadre sur l'Eau est nécessaire tant pour la pérennisation

des exploitations que pour leur intégration dans leur environnement spatial (cohabitation sur le territoire) ; elle induit une meilleure intégration des normes réglementaires, une poursuite de l'évolution des structures, le développement des agricultures alternatives...

PÉRENNISER UN ESPACE A VOCATION AGRICOLE



Maintenir la structure bocagère

Le bocage est issu d'une pratique agricole fondée sur la juxtaposition et la rotation des cultures et des pâtures. Le maillage des haies, particulièrement dense dans sa phase d'extension maximale, a connu un recul important depuis les années 1950 lors des remembrements. Cette déstructuration, qui s'est poursuivie jusqu'à la fin du XX^e siècle, a mis en lumière un certain nombre d'usages et de rôles des talus plantés qui dépassent la simple délimitation physique des parcelles et le motif paysager indissociable de la Bretagne.

Le maintien de la structure bocagère, voire sa restauration dans les secteurs endommagés, est importante pour la cohésion et l'équilibre des paysages, mais encore plus pour la régulation des eaux de ruissellement et la réduction des pollutions vers les cours d'eau.

Par ailleurs, les talus plantés sont un écosystème à part entière dans un espace rural très cultivé. Ils servent de refuge à une petite faune et au gibier et sont le support d'une flore spécifique. Sur un territoire où les boisements sont rares, ils s'y substituent en partie et forment des corridors entre les bosquets et les fonds de vallées.

Les talus sont également une source de production du bois.

Le bocage recèle enfin des chemins creux, supports des cheminements piétons à l'intérieur du Pays de Brest, qu'il importe de préserver et de valoriser.

Le bon fonctionnement du maillage bocager nécessite un maintien du linéaire existant, voire une restauration dans les secteurs où il fait défaut, notamment sur les pentes et les versants des vallées, ainsi qu'un entretien adapté et respectueux de la végétation et de la faune associée.

Entretenir un espace rural de qualité, entre espace agricole et milieux naturels

L'espace rural ne peut s'appréhender que globalement comme un ensemble dans lequel les éléments naturels se combinent avec les éléments humains. L'espace rural ne doit donc pas être opposé au milieu naturel, il lui a succédé en intégrant une part importante de ses éléments qui participent à sa dynamique d'ensemble. Aménagé pour la production agricole au sens large, l'espace rural forme une « structure » dont la partie apparente est le « paysage rural » au sens banal du terme (bocage, lande, étang, taillis). Il constitue aussi un « système » qui évolue sous l'action combinée des agents et processus physiques et humains.

De ce fait, l'agriculture constitue la meilleure gestion des espaces ruraux. Il convient néanmoins qu'au sein de sa production, elle considère la place à donner au milieu naturel afin qu'il puisse fonctionner de manière satisfaisante. Malgré les évolutions qu'elle sera amenée à suivre pour répondre aux marchés, elle devra intégrer son rôle de garant des paysages et de production d'espace d'aménité pour les résidents.

2.6 Favoriser un développement économique innovant ancré sur les filières historiques majeures

Conforter l'économie industrielle

Historiquement, l'économie du Pays de Brest s'est développée de façon duale : agriculture (et pêche) dans la partie rurale, construction et réparation navale dans la ville centre. La transformation des produits issus de l'agriculture et de la pêche est assurée par la filière agroalimentaire, majoritairement fondée sur le modèle coopératif. La construction et la réparation navale, civile et militaire, autre pilier de l'industrie locale, conservent un effet levier et démultiplicateur sur l'emploi du bassin.

D'autres activités industrielles se sont fortement développées depuis, au point d'atteindre un niveau mondial (électronique, groupes électrogènes, airbag, industrie agro-alimentaire...).

Les transferts de technologie vers des pays à faible coût de main-d'œuvre peuvent constituer une menace pour des entreprises du bassin. Il convient donc de mettre en place l'environnement propice au développement des entreprises industrielles présentes sur le territoire, mais aussi d'accompagner la création et la reprise d'entreprises.

Un des objectifs du Pays de Brest est de conforter son tissu industriel en prenant appui sur les fonctions de recherche et développement, pour accroître la valeur ajoutée des productions. Cela passe par une stimulation et un renouvellement de la culture partenariale entre entreprises, structures de recherche et d'enseignement supérieur.

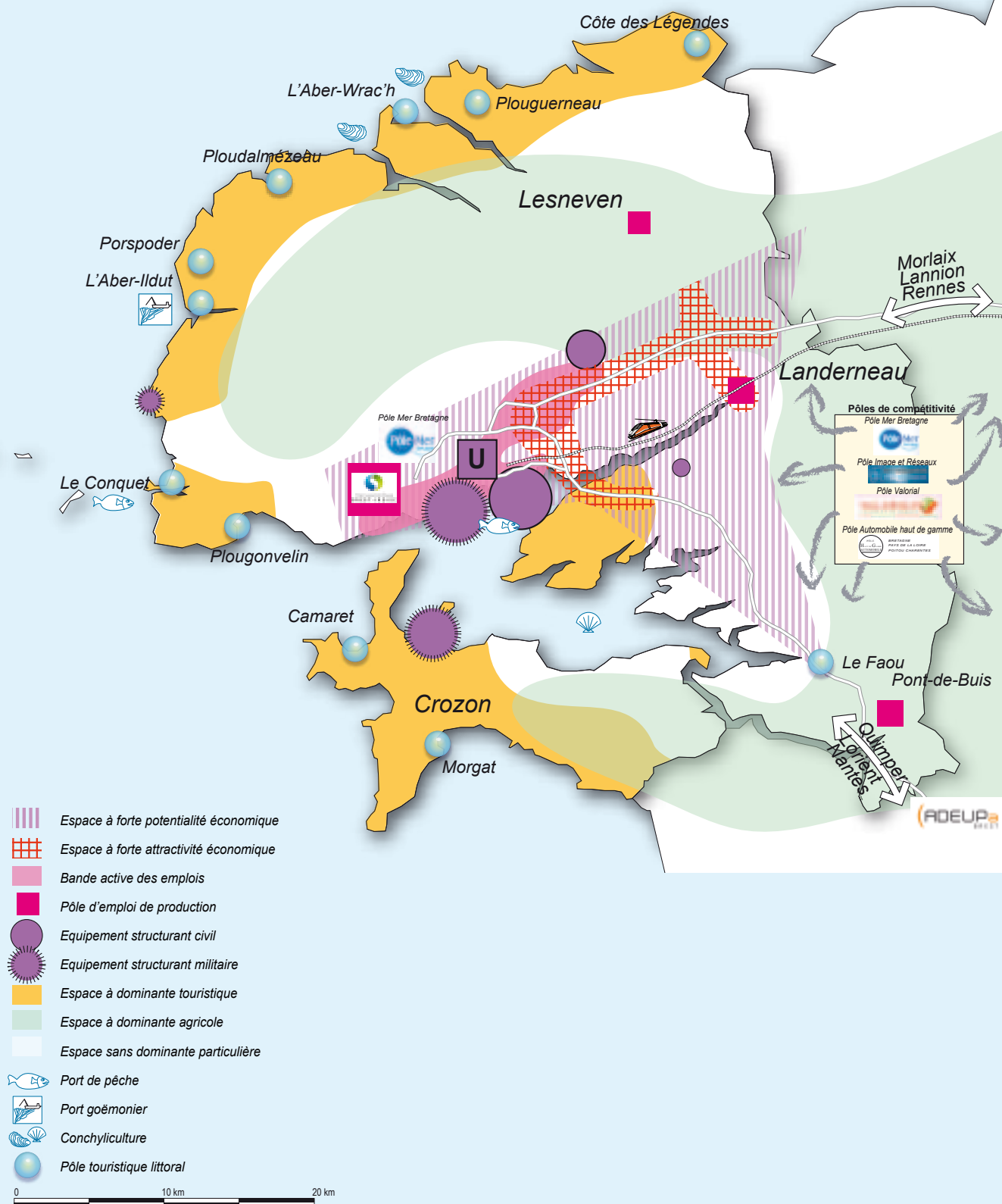
Attirer une population active et accompagner sa qualification

Le niveau de main-d'œuvre disponible constitue un enjeu majeur pour l'avenir de l'économie du Pays de Brest. Le vieillissement de la population active est inéluctable ; les entreprises comme les territoires vont connaître une situation concurrentielle vis-à-vis de la main-d'œuvre. Il est donc crucial que le marché de l'emploi du Pays soit particulièrement attractif pour une population active qualifiée et favorise l'évolution des ressources humaines du territoire ce qui suppose de :

- faciliter l'activité féminine par le développement de modes de gardes souples et innovants afin de répondre aux besoins d'emploi croissants des services à la personne,
- accompagner et faciliter le développement de la formation continue « tout au long de la vie »,
- faciliter l'insertion des personnes éloignées de l'emploi notamment en favorisant la constitution de réseaux de coopération,
- améliorer l'image de certains métiers en accompagnant les entreprises et leurs représentants dans leurs démarches de communication,
- favoriser les passerelles entre les études et le monde du travail.

Dans l'objectif d'assurer une formation et une qualification de qualité, l'ensemble du dispositif de formation, initiale et continue, du Pays de Brest mérite d'être développée.

FAVORISER LE RAYONNEMENT DES ESPACES ÉCONOMIQUES



Favoriser la diversification de l'économie

Les efforts entrepris par les collectivités et institutions pour diversifier les activités industrielles ont porté leurs fruits : ainsi en proximité des activités traditionnelles de construction et réparation navale, les technologies de l'information et de la communication se sont développées.

La diversification doit être poursuivie pour diminuer les risques de crise structurelle de l'économie du territoire. Elle suppose en premier lieu un investissement lourd pour le développement de la « matière grise » locale. Cela passe également par des actions de promotion économique destinées à valoriser les atouts de l'économie locale, à attirer de nouveaux entrepreneurs et à ancrer durablement les sociétés déjà implantées. L'essaimage constitue également un puissant levier de la création d'entreprises.

Plusieurs secteurs d'activité pourraient prendre plus d'importance dans l'économie du Pays de Brest et ainsi contribuer à sa diversification. C'est, par exemple, le cas pour les biotechnologies, le tourisme, l'imagerie virtuelle, l'aéronautique, l'espace et l'électronique de défense et de sécurité, l'exploitation des ressources énergétiques marines... D'autres pistes restent à explorer.

Développer la tertiarisation

L'emploi tertiaire constitue une part importante de l'emploi du bassin de Brest en raison notamment du poids de l'emploi public. Cela s'explique par la présence des équipements métropolitains (Préfecture maritime, C.H.U., université...). L'affirmation de la fonction métropolitaine passe par la création de nouveaux équipements et par le renforcement de ces emplois.

Le développement de l'emploi tertiaire s'explique en partie par une externalisation de certaines fonctions traditionnellement intégrées dans les entreprises industrielles, mais aussi par la croissance de la population qui induit un élargissement de la gamme de services proposés.

Les activités de services aux entreprises et à la population emploient un nombre important de personnes. Il s'agit d'emplois plus ou moins qualifiés, voire très qualifiés. Cela concourt à l'attractivité du Pays de Brest : les entreprises et les particuliers peuvent trouver une gamme de services étendue, la palette des métiers disponibles sur le bassin d'emploi est large.

Les fonctions financières et bancaires représentent l'une des forces de l'économie du Pays de Brest. La pérennité de ces fonctions passe par des possibilités d'extension foncière et la présence sur le territoire d'une main-d'œuvre qualifiée.

Organiser l'offre commerciale

Ces dernières décennies ont vu le développement rapide du commerce de périphérie porté par la croissance du commerce de grande et de moyenne surface. Cette nouvelle organisation est génératrice de nombreux déplacements motorisés. Elle peut s'avérer destructrice pour le tissu commercial de centre-ville qui assure aux habitants une offre de proximité.

Par ailleurs la dynamique commerciale est un facteur important d'emploi et un support essentiel à l'animation des centres.

Dès lors les décisions prises en matière de localisation des commerces, de création ou d'extension de zones commerciales peuvent entraîner des effets importants pour l'aménagement du territoire. Il appartient donc au SCoT de les encadrer.

L'urbanisme commercial a peu été traité dans les documents d'urbanisme, sauf à de rares exceptions dont celle de la communauté urbaine de Brest qui intègre dans son POS, dès 1995, des dispositions propres à orienter la localisation des commerces. Ces dispositions réglementaires s'inscrivaient en application d'une charte établissant les orientations majeures du développement commercial de l'agglomération brestoise, traduisant par là une prise de conscience que l'appareil commercial est un facteur puissant d'organisation de l'armature urbaine des services et, ce faisant, du fonctionnement urbain dans son ensemble.

Forts de l'expérience positive conduite en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest et la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Finistère lors de l'élaboration des chartes commerciales, les élus du Pays de Brest souhaitent définir des orientations communes d'évolution spatiale du commerce, en cohérence avec les objectifs de développement urbain définis dans le SCoT et les principes du développement durable :

- optimiser les déplacements de façon à réduire le trafic automobile et les pollutions engendrées ;
- favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux.

Il s'agit d'assurer au plus près de la population les services répondant aux besoins les plus courants et de réserver les déplacements plus longs à des achats plus exceptionnels. La desserte des pôles commerciaux par les réseaux de transport collectif doit être recherchée.

Deux objectifs complémentaires sont poursuivis :

- rechercher une qualité urbaine et architecturale des commerces, respectueuse de l'environnement et réduisant la consommation énergétique et les pollutions,
- assurer une meilleure économie de l'espace.

La création et le développement de zones commerciales périphériques contribuent à une consommation d'espace au détriment des espaces naturels et agricoles. Une rationalisation de l'organisation et du fonctionnement de ces zones devient nécessaire.

Aménager des espaces pour le développement économique

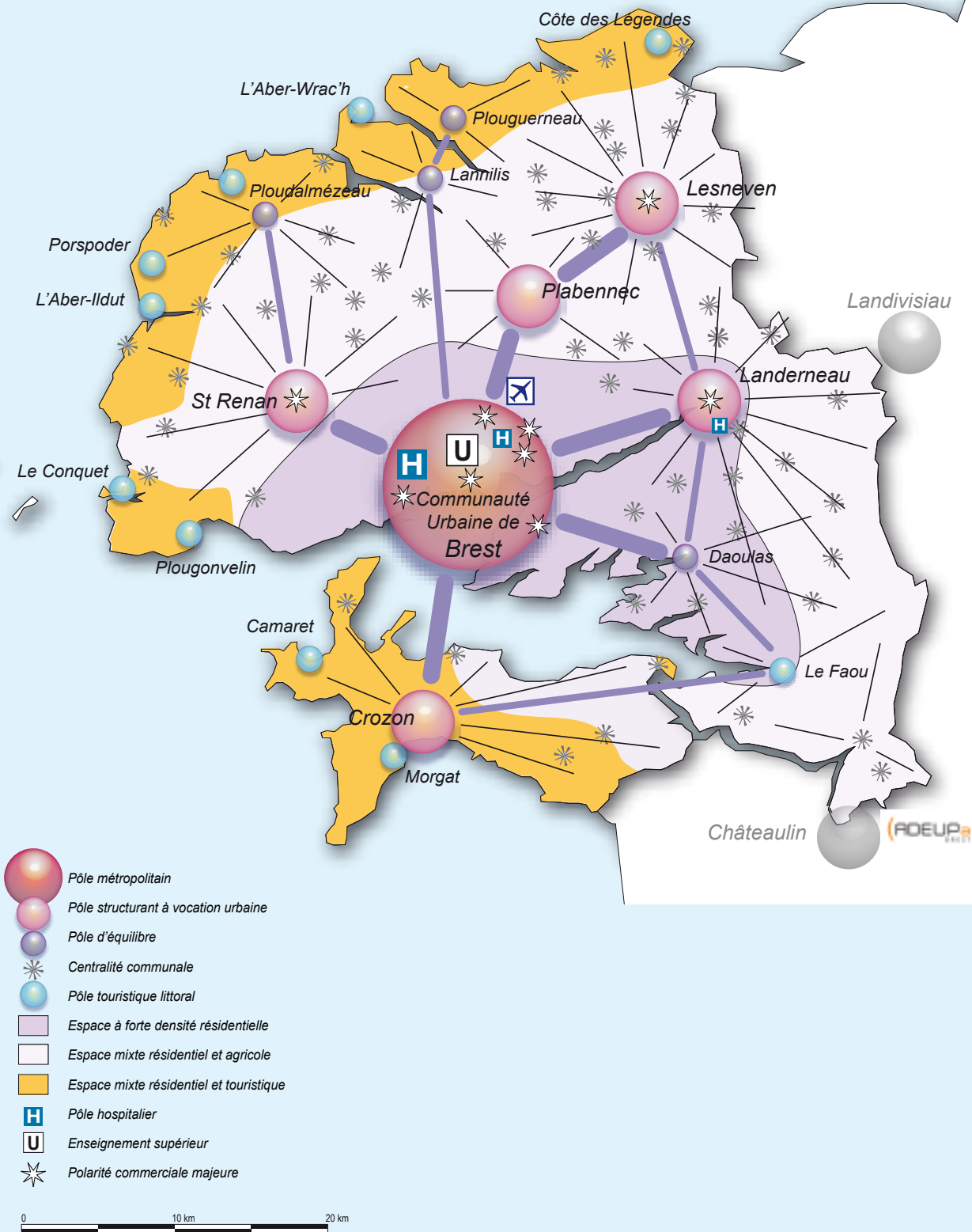
Le SCoT constitue une véritable opportunité pour planifier dans la durée et dans l'espace les projets d'aménagements dédiés à l'accueil d'activités économiques. Une planification à moyen-long terme des espaces nécessaires aux besoins économiques devra être mise en œuvre à l'échelle du Pays.

Certains espaces sont particulièrement attractifs sur le plan économique : ils sont directement connectés au réseau de voies express (ou bénéficient de l'effet vitrine de ces dernières) et se situent à proximité des grands bassins de population. Ces espaces sont rares et sont convoités par un nombre important d'acteurs économiques. Il convient donc de ne pas les gaspiller et de les réserver à des activités majeures, à forte valeur ajoutée ou emblématiques du territoire. C'est en particulier le cas pour les entreprises localisées le long des voies express et notamment de la RN 12.

Il est souhaitable que l'ambiance actuelle marquée par une alternance entre espace naturel, espace agricole et espace urbain soit maintenue. Il s'agit, en termes d'image, d'une situation que nous envient de nombreux territoires urbains. Le maintien de cette qualité passe également par un bon niveau d'exigence en haute qualité environnementale à l'instar de ce qui se fait pour l'habitat, en soignant particulièrement les accès, la desserte interne, la gestion des déchets, de l'énergie ...

Les zones d'activités sont un outil majeur d'aménagement de l'espace économique du Pays de Brest. Le SCoT préconise une

ORGANISER UNE ÉCONOMIE RÉSIDENTIELLE DYNAMIQUE



spécialisation qui permette une meilleure lisibilité du territoire et favorise les synergies entre entreprises.

Les zones d'activités structurantes pour le Pays de Brest doivent viser un certain niveau de qualité et d'équipement qui offre aux entreprises les conditions optimales de leur développement tout en contribuant aux objectifs de moindre impact sur l'environnement :

- connexion très haut débit,
- gestion environnementale et paysagère,
- gestion économe de l'approvisionnement en eau potable et en énergie (performance énergétique des bâtiments).

L'extension de l'urbanisation propre à l'activité économique veillera à être économe en espace et en artificialisation des sols. La gestion des eaux pluviales par les techniques alternatives devra notamment être favorisée. L'élimination des déchets devra être optimisée par des actions de réduction à la source, de recyclage, de réutilisation ou de valorisation des matériaux issus des déchets.

Les zones d'activité se situent, le plus souvent, en périphérie des zones d'habitat. Afin de limiter les déplacements domicile / travail, le SCoT préconise la desserte par les transports collectifs.

Les activités de services aux entreprises devront être localisées en tenant compte de l'emplacement des entreprises industrielles.

Les services proposés aux consommateurs (services publics, commerce, santé...), devront être facilement accessibles à la population et bien intégrés dans le tissu urbain.

2.7 Structurer l'offre globale de transports, en privilégiant les transports collectifs

Lier urbanisation et transports collectifs

L'analyse des déplacements, issue de l'enquête ménages effectuée en 2004, confirme l'importance du facteur résidentiel dans l'organisation urbaine.

Maîtriser l'étalement urbain et favoriser les urbanisations accessibles par les transports collectifs est donc un objectif central pour le SCoT du Pays de Brest. La mise en œuvre de cette politique ambitieuse, conforme à la loi sur l'air, doit permettre de limiter la demande de déplacements en voiture individuelle et la nécessité de créer de nouvelles voies routières.

Les pôles urbains structurants, appelés à accueillir en priorité les secteurs importants d'urbanisation sont définis dans le chapitre 2.1. Dans l'ensemble des communes du Pays de Brest, les extensions urbaines seront localisées de préférence dans des espaces desservis par le transport collectif.

Renforcer l'offre et l'attractivité des transports collectifs

L'amélioration de la compétitivité des transports collectifs routiers est une priorité. Pour atteindre une meilleure efficacité, il convient de mettre en œuvre plusieurs actions : donner la priorité aux transports en commun sur les principaux axes à fort trafic, contenir l'espace réservé à la voiture et la vitesse autorisée.

Ces mesures devront s'accompagner d'une amélioration qualitative (confort, sécurité, régularité) et quantitative (fréquence) de l'offre collective.

Le transport ferroviaire est un élément structurant de l'offre en transports collectifs pour le Pays de Brest. Dans ce cadre, le renforcement de la liaison Brest / Quimper / Nantes est une priorité.

Le transport collectif périurbain bénéficie du réseau ferroviaire sur les axes Brest / Landerneau / Morlaix et Brest / Landerneau / Quimper. L'amélioration programmée du TER (l'infrastructure, matériel roulant, aménagement des gares) par la Région Bretagne viendra enrichir et compléter l'offre sur le Pays. D'une manière générale, tous projets permettant une meilleure utilisation de la voie ferrée pour la desserte en transport du Pays sont jugés prioritaires pour le Pays de Brest.

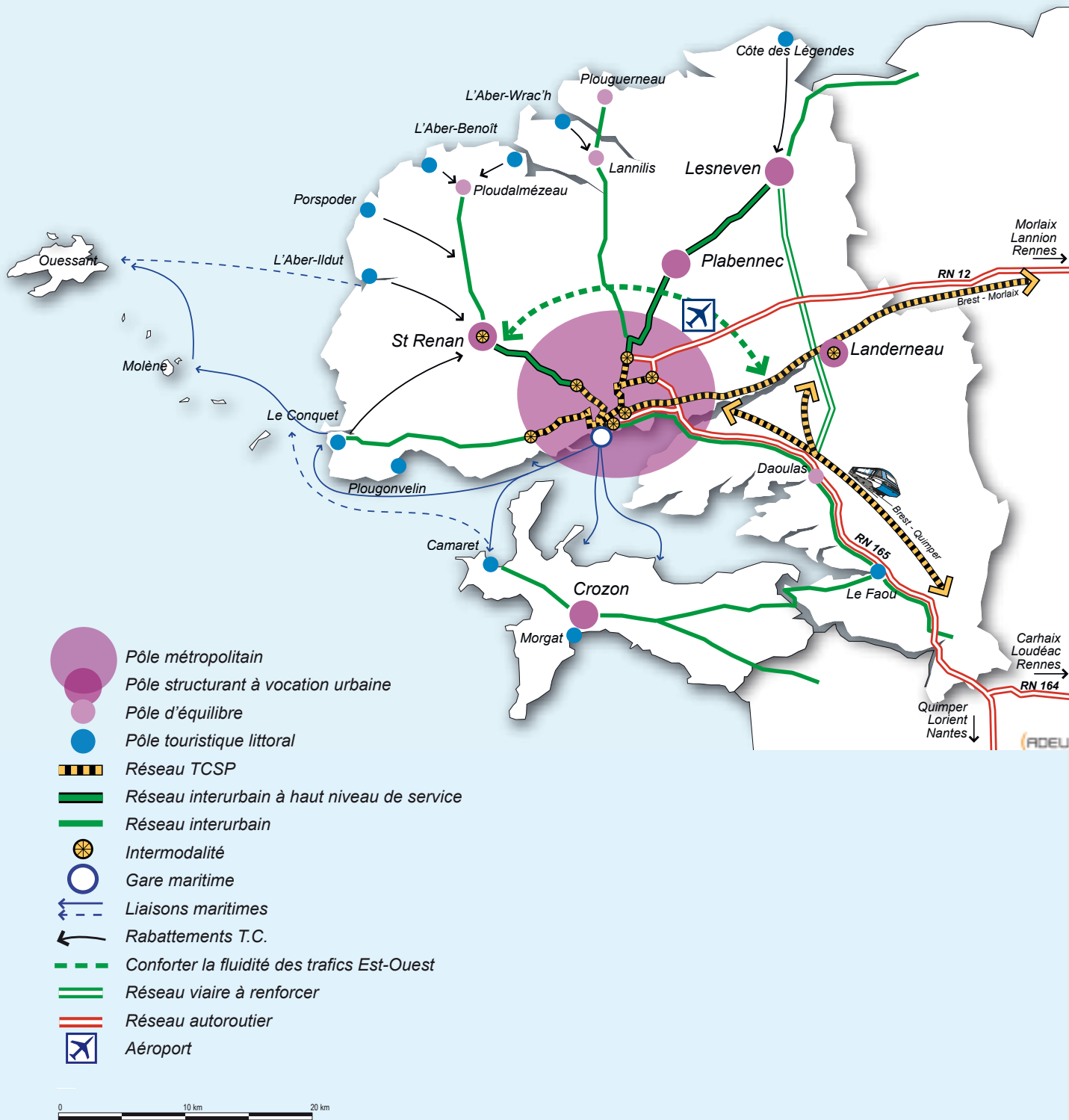
En complément des transrades militaires, le transport maritime des civils devra être renforcé.

Enfin, la simplification de l'usage des transports collectifs pour l'usager passe par le développement de l'information, notamment sur les possibilités multimodales.

Articuler les principaux schémas de transport collectifs en partenariat avec l'État, la Région, le Département et Brest métropole océane, en associant les pôles urbains du Pays

Les politiques concertées des autorités organisatrices de transports au cours de ces dernières années se traduisent par une hausse significative de la fréquentation. Cette politique montre que la clientèle potentielle existe. Elle se doit d'être poursuivie par l'amélioration de l'interconnexion des réseaux urbains et interurbains, en fiabilisant les correspondances. La poursuite du processus de simplification tarifaire, déjà largement réalisée à l'échelle du Pays, évoluant vers un titre de transport unique, peut y contribuer.

STRUCTURER L'OFFRE GLOBALE DE TRANSPORT A L'ÉCHELLE DU PAYS



2.8 Organiser et hiérarchiser les infrastructures de déplacements pour faciliter la circulation des personnes et des marchandises

Mailler et hiérarchiser les voiries pour rendre lisible la structuration du territoire

La hiérarchisation et la requalification des voies constituent une approche efficace pour une régulation des flux automobiles. En modérant la vitesse de circulation sur le réseau, et surtout en « écrêtant » les vitesses là où elles sont estimées excessives, il est possible de limiter l'accroissement des déplacements motorisés. Ceci exige en parallèle des offres alternatives à la voiture performantes et attractives.

Dans cet objectif une meilleure lisibilité de l'organisation du réseau de voirie est proposée. Elle se décline selon une classification des voies par fonction : voie nationale, voies structurantes d'intérêt Pays, voirie principale urbaine, desserte quartier, desserte riveraine.

Optimiser le réseau de voirie pour répondre à l'évolution du trafic automobile

Il s'agit ici d'un changement de stratégie par rapport à la tradition de l'adaptation de l'offre à la demande : plus de voitures = plus de routes. Ce principe ne correspond plus aux objectifs de développement durable maintenant adoptés dans les politiques d'aménagement.

Le principe de l'optimisation consiste à utiliser dans les années futures, le réseau de voirie dans sa configuration actuelle, en n'y apportant que le minimum de linéaire supplémentaire.

Organiser la complémentarité des moyens de déplacements et le stationnement

La complémentarité entre les transports collectifs et les transports individuels (automobile, vélo, marche) passe par la création progressive d'aménagements spécifiques comme les parcs relais (covoiturage) ou les aires de stationnement pour vélos, ainsi que par des corridors de déplacements doux, acceptant les transports en commun et permettant des traversées piétons et vélos, vers les points d'arrêts des bus et les gares.

La gestion du stationnement automobile devra être prise en compte à toutes les échelles de centralité de façon à faciliter l'accès aux services et aux commerces tout en préservant la qualité des déplacements doux. Les modalités d'anticipation des besoins de stationnement au regard des projets d'habitat sont du ressort des PLU.

Promouvoir les déplacements doux

Dans les déplacements de proximité, la priorité doit être accordée à l'habitant ou au visiteur piéton ou cycliste (même si la topographie accidentée dans certaines parties du Pays de Brest rend cette dernière modalité plus difficile qu'ailleurs). La reconquête de l'espace urbain (à toutes les échelles de celui-ci) par le piéton et le cycliste sont souhaitées par les habitants. Il est nécessaire d'intégrer cet objectif notamment dans la conception des nouveaux secteurs d'urbanisation, en choisissant des aménagements qui sécurisent et rendent attractifs ces modes de déplacement. À l'échelle intercommunale, la constitution de réseaux de types pistes cyclables est souhaitable.

Cette préoccupation constante se traduira

par :

- la création de bandes ou de pistes cyclables,
- la conception de « zones 30 » avec des espaces suffisamment dimensionnés pour les piétons,
- la prise en compte des cyclistes et des piétons dans les aménagements de carrefour et dans la conception des feux tricolores et/ou des giratoires,
- la mise en place de parcs de stationnement sécurisés pour les deux roues en tous points où des rabattements sur les transports collectifs (gares parcs relais...) peuvent être organisés.

Le développement des pratiques alternatives participera à la réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores produites par la circulation routière.

2.9 Préserver dans les politiques d'aménagement, les milieux sensibles et la bio diversité

Le Pays de Brest est très aménagé par l'urbanisation et mis en valeur par l'agriculture. Les milieux proprement naturels ne sont plus présents qu'en espaces limités : fonds humides et pentes de vallées, landes des sommets et du littoral, zones humides. Ils recèlent néanmoins des trésors du patrimoine floristique et faunistique et sont reconnus par les diverses mesures de protection existantes. La rade de Brest est un milieu marin remarquable présentant une grande diversité d'éléments naturels. Cependant, elle est particulièrement sensible à la dégradation de son milieu du fait de sa configuration et de l'ensemble des activités qui se trouvent sur les bassins versants.

Ces milieux fragiles et devenus rares subissent des pressions de deux types : la destruction ou la dégradation par disparition physique, souvent irrémédiable et la pollution de l'eau et des sols qui diminue la richesse de la biodiversité. La bonne gestion des déchets est primordiale pour éviter la dégradation des milieux naturels.

Maîtriser l'altération et la fragmentation des milieux naturels

L'artificialisation importante des sols que génère l'urbanisation, de même les terres agricoles laissées à nu en période hivernale, produisent un ruissellement vers les cours d'eau qui subissent alors de véritables chocs hydrauliques et des pollutions. Si l'agriculture améliore ses pratiques (plantation de haies, cultures intermédiaires..), des efforts importants dans la gestion des eaux pluviales restent à réaliser par les collectivités. Dans tout projet d'aménagement et d'extension urbaine, le recours aux techniques alternatives permettant l'infiltration sur place plutôt que l'évacuation des eaux pluviales par les réseaux doit devenir la règle.

Par ailleurs des espèces exotiques envahissantes bouleversent l'équilibre des milieux naturels.

La maîtrise de la dégradation et de la destruction des milieux naturels passe par une identification de ceux-ci dans les documents d'urbanisme, mais aussi par une prise de conscience des impacts des aménagements réalisés sur le milieu naturel ou dans les abords. Le SCoT préconise un effort porté sur la notion de continuité des milieux afin d'assurer le bon fonctionnement des habitats.

Veiller à l'amélioration de la qualité de l'eau

La dégradation des milieux par la pollution de l'eau, responsable d'une réduction de la biodiversité terrestre et marine, dépend des performances de l'assainissement collectif et non collectif, de l'usage des produits phytosanitaires par les communes et les particuliers, du traitement des effluents industriels, des rejets agricoles mais aussi des pollutions portuaires et en mer. La faune aquatique est particulièrement sensible aux pollutions diffuses et accidentelles.

La restauration de la qualité de l'eau est une condition essentielle à la préservation de la biodiversité. Elle est également un élément fondamental du maintien des activités de la mise en valeur de la mer (pêche, conchyliculture) et du tourisme littoral (marées vertes, qualité des eaux de baignades).

La politique de préservation de la ressource en eau doit s'inscrire dans la perspective de la Directive Cadre de l'Eau, du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne et des trois Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Elorn, de l'Aulne et du Bas Léon. Elle devra être particulièrement exigeante sur le renforcement des dispositifs en place de maîtrise des pollutions maritimes et terrestres.

Organiser la gestion des déchets

Les collectivités sont responsables de la collecte, du tri et du traitement des déchets ménagers en application du Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés. Les principaux objectifs en matière de déchets sont d'en réduire la production et la nocivité, de limiter les distances de déplacements, de valoriser les déchets par le recyclage et la production d'énergie, de réduire les déchets ultimes.

La prise de conscience de l'enjeu environnemental par les intercommunalités constitutives du Pays de Brest a déjà permis de faire fortement progresser les collectes sélectives, de développer le réseau des déchetteries... Les collectivités doivent cependant toujours faire face aux coûts élevés et au rejet des populations locales devant les nuisances réelles ou supposées générées par la gestion des déchets.

La poursuite de l'organisation de la collecte et de la gestion des déchets s'appuiera sur une réduction de la production, sur une meilleure valorisation des déchets résiduels (recyclage matière, valorisation organique...), sur une meilleure gestion des outils existants, voire sur la création de nouveaux outils pour réduire le transport des déchets sur de longues distances.

Les collectivités constituant le Pays de Brest sont conscientes de la nécessité de disposer sur place d'une filière complète de traitement des déchets. Un accord a été trouvé pour l'emplacement d'une plateforme de maturation des mâchefers à Plabennec. Une même réflexion devrait aboutir à la création d'un centre de stockage de classe II à l'échelle de l'espace Centre et Nord Finistère. Enfin, il serait souhaitable que la réhabilitation des anciennes décharges se poursuive activement.

Poursuivre la sensibilisation des populations et la valorisation du milieu naturel

La préservation de l'environnement ne sera possible que si chacun – collectivité, entreprise ou simple citoyen – y participe selon ses compétences. L'enjeu pour les années à venir est de parvenir à une modification du comportement par une meilleure connaissance des milieux, de leur rôle et des risques qui pèsent sur eux. Il conviendra de soutenir les actions des différents acteurs dans ce domaine et d'assurer une sensibilisation et une information du public.

3. UNE VOCATION MARITIME : PROMOUVOIR ENSEMBLE UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DU LITTORAL

Avec 370 kilomètres de côte, le Pays de Brest est par nature un Pays maritime. Le littoral est sans doute l'espace du Pays qui connaît les évolutions les plus rapides, avec une attraction résidentielle, touristique et économique qui ne se dément pas. Son rôle croissant de « moteur économique » repose sur les fonctions multiples qu'il assume ou va assumer mais aussi sur l'important investissement affectif et symbolique dont il est l'objet. En effet, l'espace littoral est l'espace de tous les résidents et de tous les visiteurs du Pays de Brest. Porteur de l'ouverture au monde, apporteur de richesses, il est aussi le lieu de la promenade et des vacances, de la randonnée et de la pêche, de la fête et de la compétition...

Pour que le littoral puisse rester cet espace de liberté, de loisirs et de ressourcement, la préservation de son caractère naturel, des accès à la mer, de la diversité des espaces et des paysages et de la qualité de ses eaux, est une priorité.

Cette préservation n'a de sens que portée par l'ensemble des habitants et des collectivités du Pays : diffusion urbaine, migrations hebdomadaires ou saisonnières, bassins versants..., tout converge vers la mer.

La capacité du territoire à effectuer la transition entre une société fortement marquée par les activités maritimes traditionnelles et une société « nouvelle » issue du tourisme et des loisirs, de l'installation croissante des retraités, mais aussi du développement des activités

tertiaires, de la recherche et de l'industrie de pointe est un enjeu partagé. Le littoral doit trouver un mode d'occupation de l'espace plus adapté à la rareté et à la fragilité des zones côtières – notamment en maîtrisant la croissance de l'urbanisation – ainsi qu'un mode de valorisation novateur qui pourra répondre aux besoins des populations actuelles et futures.

3.1 Assurer le développement et la complémentarité des activités littorales, maritimes et portuaires

Mettre en place les conditions d'un maintien de l'agriculture pratiquée en espace littoral

Bien qu'elle occupe encore une surface importante par rapport à d'autres secteurs du littoral français, l'agriculture pratiquée en espace littoral dans le Pays de Brest est en net recul depuis 25 ans, soit par abandon de parcelles plus difficiles à exploiter, soit en raison de la pression foncière rendant difficile les reprises des exploitations. Pourtant le rôle essentiel que l'agriculture pratiquée en espace littoral joue dans la production de valeur, la construction des paysages et l'identité de l'espace, ainsi que l'entretien des milieux naturels devrait être favorable à son maintien. Toutefois, toutes les agricultures ne sont pas adaptées à l'espace littoral et les pratiques extensives, générant moins de rejets, nécessitant moins d'épandage lui sont plus favorables.

Pour résoudre cette ambivalence et trouver les moyens de maintenir une agriculture durable sur le littoral, il s'agira à la fois de conserver l'appareil des exploitations en maîtrisant l'extension et le mitage de l'urbanisation sur le littoral ainsi qu'en adaptant les pratiques agricoles aux sensibilités du milieu et aux usages aval. Il s'agit d'éviter le morcellement des exploitations pour rendre leur reprise et leur réorientation possibles et de favoriser les modes d'exploitations moins intensifs ou ayant élaboré des gestions et des pratiques plus spécifiques à la problématique littorale.

Assurer l'évolution des activités maritimes et côtières

Avec l'avènement du tourisme, de la croissance résidentielle et avec la difficulté à exploiter des ressources devenues rares ou inexploitable en raison de la surproduction ou de la qualité déficiente des milieux marins, les activités maritimes sont confrontées à deux logiques qui s'affrontent : une marginalisation économique et une logique d'identité du littoral. La pêche est particulièrement visée par la récession mais les activités conchylicoles éprouvent de plus en plus de difficultés à résister aux fermetures récurrentes de vente. Pourtant, les cultures marines, la pêche d'algues, la pêche en mer sélective et la pêche à pied professionnelle sont des activités de valorisation importante.

Dans ce contexte de fragilité des activités marines, mais de potentiel développement pour la conchyliculture (extension des surfaces) et la transformation des algues, il faudra veiller à maintenir les espaces et les outils de production à terre et en mer pour permettre aux activités de pouvoir subsister et évoluer : préserver des espaces à terre spécifiques au fonctionnement des activités, maintenir les bâtiments d'exploitation et de réparation in situ, assurer les accès terre/mer, définir des espaces de production en mer...

Par ailleurs, face aux difficultés sanitaires que rencontrent les activités conchylicoles, des évolutions sont attendues tant sur le plan de l'adaptation aux contraintes

environnementales ou zoosanitaires que sur celui des recherches de diversifications (filières existantes telles que la mytiliculture comme nouvelles filières telles que cultures d'algues, de vers marins...). Ces perspectives d'évolution passeront par de nouvelles modalités d'exploitation, y compris une redéfinition des espaces dédiés à la production. Afin d'évaluer les potentiels de développement à venir et préparer un éventuel remaniement du foncier conchylicole, le Pays de Brest ouvre en 2011 dans le cadre de sa démarche Gestion intégrée des Zones Côtières (GIZC) un groupe de travail qui aura pour mission d'élaborer des réflexions sur une prospective économique (cultures existantes et diversifications), les localisations des concessions et des occupations à terre, et la qualité des eaux.

Enfin, le littoral est le support d'activités non marchandes qui occupent pourtant une large place dans l'usage de l'espace. La qualité des paysages littoraux, l'attraction des espaces naturels, le dynamisme de l'élément marin sont le prétexte à la promenade à toute période de la journée et de l'année. L'estran et la mer sont également des espaces de liberté pour la pratique de la « cueillette » des coquillages, des crustacés et du poisson, qui peuvent aller jusqu'à exercer une véritable concurrence avec les activités professionnelles. Il faudra par conséquent être soucieux de maintenir cet aspect patrimonial et identitaire dans les projets d'aménagement du territoire.

Prévoir un renforcement du transport maritime

Le transport maritime représente une activité structurante du littoral pour certaines entreprises locales et un enjeu important d'aménagement pour l'ensemble du territoire français en termes de compétitivité (cf. chapitre 1.4) mais également en termes d'environnement.

Bien que la situation géographique du port de Brest ne soit pas favorable à un développement important du transport, il ne faut pas négliger

l'intérêt qu'il représente en pouvant se substituer pour une part aux autres modes de transport de marchandises dans le cadre de la recherche de transports plus économiques et plus écologiques.

À l'inverse, cette même situation géographique est propice aux activités de sécurité en mer. Les rôles multiples de l'équipement portuaire (accessibilité, réparation navale, transports « propres », transport de passagers, sécurité) prônent pour le maintien de sa capacité d'adaptation.

Développer des activités littorales novatrices

La proximité de la mer contribue favorablement au cadre de vie ; pour autant, les potentialités d'utilisation de la mer ne semblent pas totalement mobilisées. L'affichage de Brest comme capitale des sciences et techniques de la mer et la présence locale de structures de recherche constituent pourtant un environnement particulièrement favorable à l'émergence de nouvelles applications des produits issus de la mer.

Plusieurs domaines peuvent faire l'objet d'une valorisation novatrice des produits de la mer : la production d'énergie, les biotechnologies marines et la valorisation de ressources vivantes (pêche et cultures marines).

L'espace maritime recèle de nombreuses possibilités de valoriser des sources d'énergie spécifiquement marines. Le principal avantage de cette ressource est qu'elle est renouvelable et non génératrice d'effet de serre. Plusieurs technologies existent : c'est par exemple le cas de l'hydrolien (transformer l'énergie cinétique des courants de marée en énergie électrique renvoyée par un câble vers la côte). L'énergie éolienne en mer (offshore) constitue une autre possibilité de production énergétique. Les vagues et la houle peuvent également être valorisés. Ces nouvelles pratiques peuvent provoquer des conflits d'usage, il convient donc d'anticiper leur impact sur le milieu.

La valorisation biotechnologique des ressources vivantes marines dispose d'un grand nombre d'applications qui restent pour l'instant peu développées et qui concernent des domaines très variés.

La qualité des eaux est fondamentale pour de nombreuses activités (pêche, tourisme...). Il s'avère donc désormais primordial de pouvoir mesurer en temps réel les variations de qualité. De nouvelles méthodes sont actuellement expérimentées qui permettraient une meilleure évaluation et une meilleure gestion des risques environnementaux. De nouvelles pratiques de gestion du milieu sont à prévoir ; c'est par exemple le cas pour le champ goémonier de la mer d'Iroise (le plus important d'Europe) qui doit être préservé. La préservation des champs d'algues et de la qualité des milieux marins est nécessaire aux filières de valorisation des algues dans les nombreuses applications déjà connues comme l'alimentaire (animale et humaine), la cosmétique, la pharmacie, la médecine..., mais aussi au maintien d'un potentiel de développement pour de nouvelles valorisations.

3.2 Enrichir le patrimoine commun d'un littoral exceptionnel et fragile

Interface entre les terres et le milieu marin, le littoral joue un rôle écologique considérable. Ces milieux sont très spécifiques et originaux. Ils assument des fonctions écologiques qui dépassent le simple espace littoral (espace de migration, de nurseries, épuration de l'eau...). Mais ces milieux très restreints dans l'espace sont aussi les plus menacés du fait de leur attractivité et des pressions de plus en plus marquées qu'ils subissent.

Préserver les espaces littoraux

La préservation des espaces littoraux passe par une urbanisation plus resserrée et plus économe en espace ainsi que par la délimitation et le respect de coupures d'urbanisation. Les principes d'un tel

aménagement doivent notamment s'appuyer sur les objectifs de la loi Littoral. Les modes d'urbanisation devront permettre l'accueil des populations tout en limitant la consommation d'espace par le bâti et par les surfaces dévolues aux aménagements de voirie. Ils devront veiller à ne pas constituer de barrière d'urbanisation ou d'aménagement (vision linéaire du rivage) qui ne permettraient plus d'assurer les continuités naturelles entre la terre et la mer. Le principe de l'urbanisation rétro-littorale doit devenir prioritaire.

Le caractère remarquable et la richesse patrimoniale de l'espace littoral sont pris en compte à travers les nombreuses mesures de protection et de gestion. Néanmoins, ce panel présente des insuffisances. Dans les secteurs les plus sensibles à forte pression foncière et touristique, les mesures de protection environnementale pourraient être renforcées ou étendues à l'aide des divers outils réglementaires, foncier ou de gestion (acquisition d'espaces naturels sensibles par les départements et le Conservatoire du Littoral, espaces remarquables de la Loi Littoral et coupures d'urbanisation...).

L'objectif est de contribuer à la préservation de la biodiversité et des équilibres naturels du littoral d'une part, et de garder des espaces naturels ouverts à la fréquentation du public d'autre part.

Prémunir les milieux naturels contre la dégradation

La préservation spatiale doit être complétée par une meilleure gestion des espaces littoraux. Les politiques d'aménagement des sites doivent répondre à la demande d'accès du public à la nature (populations résidentes et clientèles touristique) tout en évitant une sur-fréquentation qui les détériorerait irrémédiablement. La gestion des sites protégés doit être améliorée, notamment par le développement des partenariats à l'échelle locale, comprenant collectivités territoriales, organismes nationaux, services de l'État, représentants socio-professionnels, usagers.

La mise en place des documents d'objectifs des sites Natura 2000 est une priorité pour les années à venir.

La protection et la gestion des espaces naturels littoraux subissent la lente application de la loi Littoral, la superposition d'outils de protection, de gestion et de planification et la progression de logiques contradictoires. Les évolutions en cours montrent la nécessité d'une approche globale du littoral. La mise en œuvre de gouvernances spécifiques adaptées à l'espace littoral (Parc Naturel Marin d'Iroise, Parc Naturel Régional d'Armorique, Gestion Intégrée des Zones Côtières du Pays de Brest) permettra d'améliorer la situation.

3.3 Définir des principes d'aménagement cohérents avec la loi Littoral

« Le schéma de cohérence territoriale constitue, à une échelle intercommunale, le document de planification territoriale adéquat permettant de préciser les notions de la loi Littoral en fonction des circonstances locales. Cet outil permet donc de clarifier, à une échelle pertinente, les notions de la loi Littoral : coupures d'urbanisation, protection des espaces remarquables ou caractéristiques, densité d'urbanisation notamment dans les espaces proches du rivage ». Cet extrait du rapport d'information de l'Assemblée nationale sur l'application de la loi Littoral (juillet 2004) précise utilement le rôle du SCoT dans l'espace littoral. Il lui appartient de donner un sens local aux notions affirmées par la loi Littoral.

L'objectif du Pays de Brest est de permettre une coexistence harmonieuse du développement des atouts nombreux dont dispose l'espace littoral et de la nécessaire préservation du capital naturel qui en fait sa richesse. Quelques définitions préalables de notions essentielles sont nécessaires :

- Le champ d'application de la loi : **les communes littorales** dont la liste est arrêtée par décret. 49 communes sont

concernées dans le Pays de Brest (voir carte page 44).

- **L'espace proche du rivage**, notion issue de la loi comporte des dispositions réglementaires spécifiques. Les critères de définition de l'espace proche du rivage sont identifiés (distance du rivage, co-visibilité, nature de l'espace). La jurisprudence est venue ponctuellement préciser ces notions. La définition d'ensemble de l'espace proche du rivage exige d'harmoniser les définitions déjà apportées dans le cadre des POS et PLU et les critères qui les ont justifiés, au regard de la jurisprudence, dans le cadre d'une cohérence et de principes communs.
- À l'intérieur de cet espace proche du rivage, **la bande des 100 mètres** interdit toute construction hors des espaces urbanisés. Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Leur réalisation est toutefois soumise à enquête publique suivant les modalités de la loi n°82-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

L'analyse territoriale précise permet de circonscrire plus finement, à partir des caractéristiques physiques et socio-économiques du territoire, un espace à « vocation littorale » plus restreint que la totalité des territoires communaux. La démarcation avec l'espace voisin à caractère plus rural s'appuie sur la ligne de rupture de pente du plateau. La covisibilité qui s'exerce dans l'espace à vocation littorale devient un critère prépondérant de distinction avec le reste du territoire communal.

Dans le cadre de ces définitions territoriales, viennent s'inscrire les capacités d'accueil et leurs modalités, les volontés de protection d'espaces remarquables et naturels à préserver.

L'évaluation de la capacité d'accueil et de développement des communes littorales

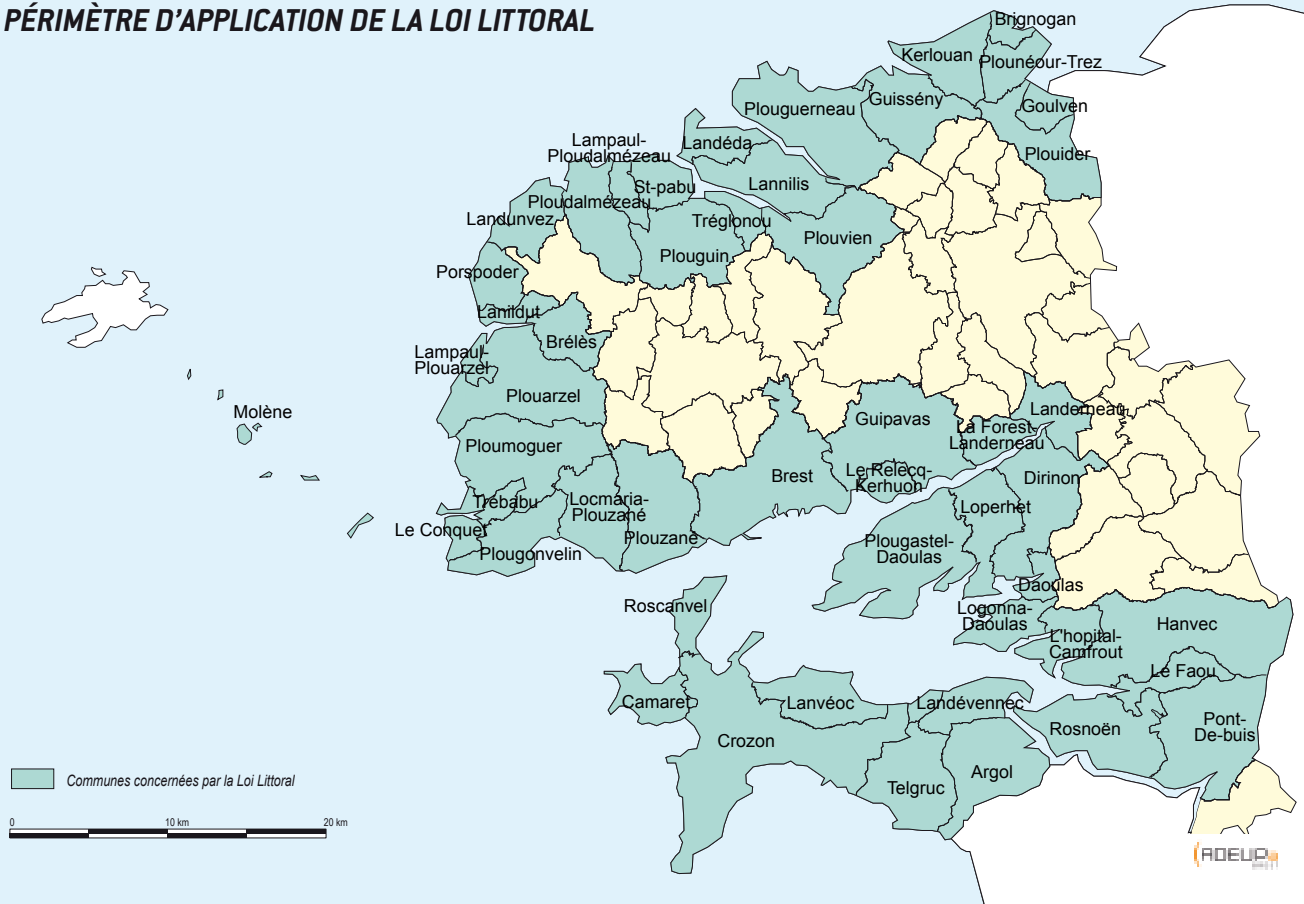
La capacité d'accueil est une notion importante de la Loi Littoral, reprise dans l'article L146-2 du Code de l'urbanisme. Elle ne concerne pas que la capacité d'accueil en nombre d'hébergements, bien que celle-ci en soit un volet important, mais également l'utilisation de l'espace au vu notamment de ses caractéristiques naturelles et de sa particularité paysagère.

L'évaluation de cette capacité relève de la politique d'aménagement que traduit le SCoT du Pays de Brest en fixant à l'échelle du Pays un objectif de progression démographique (voir infra page 23) et en le traduisant en objectif de production décliné par Communautés (voir DOG II.1).

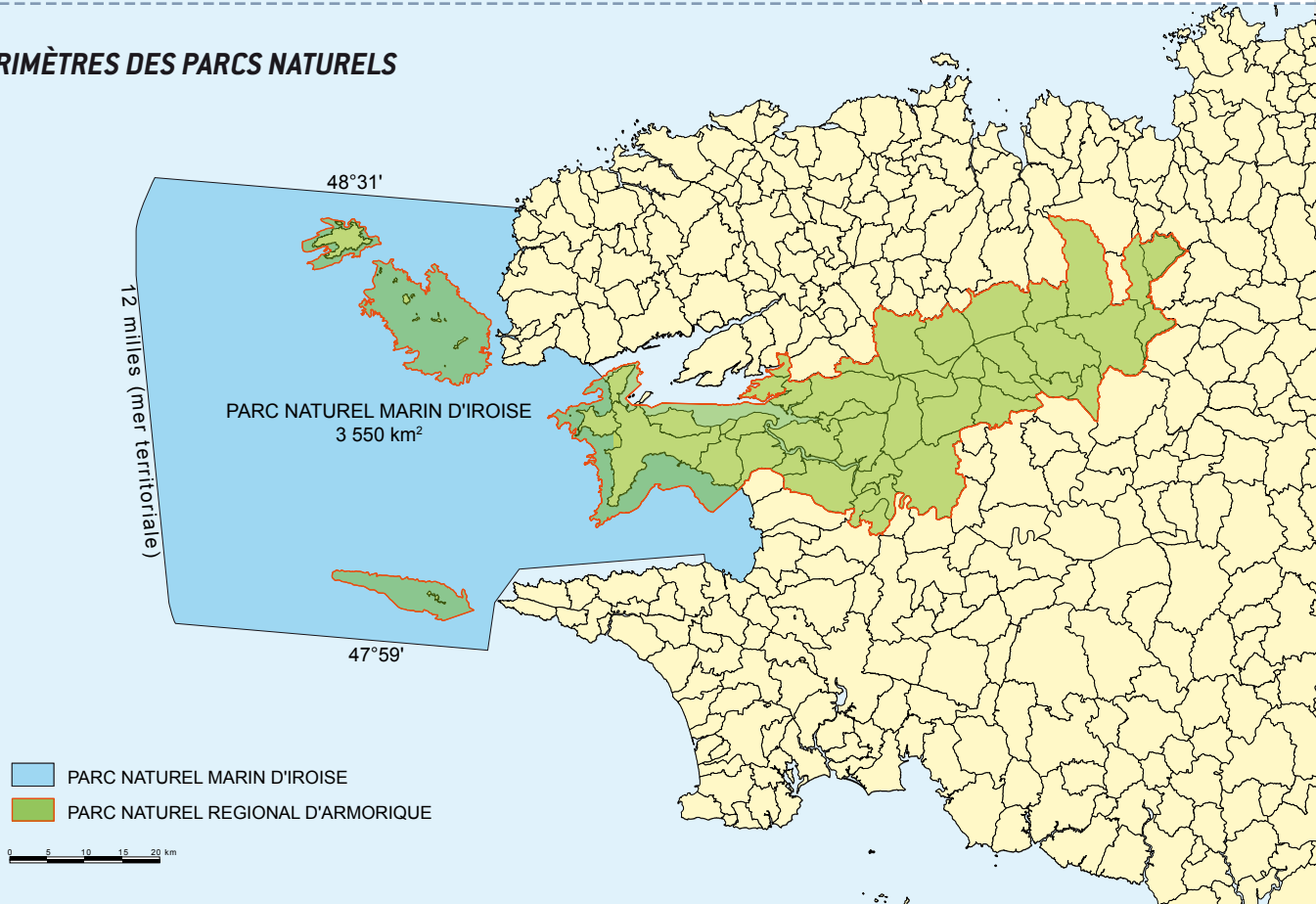
Le SCoT du Pays de Brest fixe des objectifs aux modalités d'urbanisation dans les communes littorales, en définissant les lieux possibles de l'extension urbaine dans les communes littorales (voir ci après) et en les identifiant (voir DOG (I.2.1) de même qu'en arrêtant des principes de lutte contre l'urbanisation diffuse et éparpillée.

Agglomération centrale comprise mais hors zones militaires, au regard des documents d'urbanisme communaux en vigueur, 11 400 hectares sont aujourd'hui inscrits en zone U, soit 11 % de la surface des communes littorales. Toutes extensions confondues, les perspectives d'urbanisation identifiées dans les documents locaux d'urbanisme se chiffrent à 4 700 hectares supplémentaires pour une surface urbanisée potentielle à hauteur de 15,2 %. Hors Brest et son agglomération, les zones à urbaniser se chiffrent à 2 700 ha (dont environ 2 100 ha pour l'habitat). Mais, suivant la source du bâti cadastré au 1^{er} janvier 2009, 38 % des zonages dits « à urbaniser » sont en réalité déjà occupés. La réserve réelle à urbaniser en 2010 serait donc de 1 100 ha.

PÉRIMÈTRE D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL



PÉRIMÈTRES DES PARCS NATURELS



Les capacités d'accueil sont étroitement tributaires des modes d'urbanisation (le mode diffus s'est imposé sur le littoral dans le passé) et du type d'assainissement choisi ou subi. En se basant sur la construction neuve de la première moitié des années 2000 (moyenne 2000 / 2006) soit l'hypothèse d'une production de 900 logements par an dans les communes littorales, et sur la base de la densité alors constatée (entre 7 et 10 logements à l'ha), les réserves disponibles en 2010 dans les documents d'urbanisme communaux représentent une capacité de construction de 9 à 12 ans. Tout l'objectif du SCoT est d'infléchir les modes d'urbanisation. Le DOG détermine des objectifs d'économie d'espace, au travers notamment du renouvellement urbain et des densités d'occupation des zones à urbaniser, qui permettront d'étendre les capacités d'accueil résidentielles.

Évaluer la capacité d'accueil suppose de réfléchir sur le potentiel de développement urbain des espaces littoraux mais aussi sur la préservation des espaces essentiels pour la préservation des milieux et des paysages. C'est pourquoi le SCoT identifie dans les communes littorales les coupures d'urbanisation, les espaces remarquables et les espaces proches du rivage (voir DOG I.2.1).

Les PLU et autres documents d'urbanisme communaux devront quant à eux préciser la délimitation exacte des espaces à la parcelle par l'opération de zonage. Par le règlement, ils indiqueront ensuite les modalités d'occupation et d'évolution de chacun des espaces.

Enfin, la question de la capacité d'accueil et donc de la capacité à un espace donné à accepter la pression liée à l'urbanisation, à l'activité économique ou à la fréquentation saisonnière ou de loisirs doit faire partie des éléments traités dans le cadre de la démarche de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC).

Revoir profondément le mode d'urbanisation

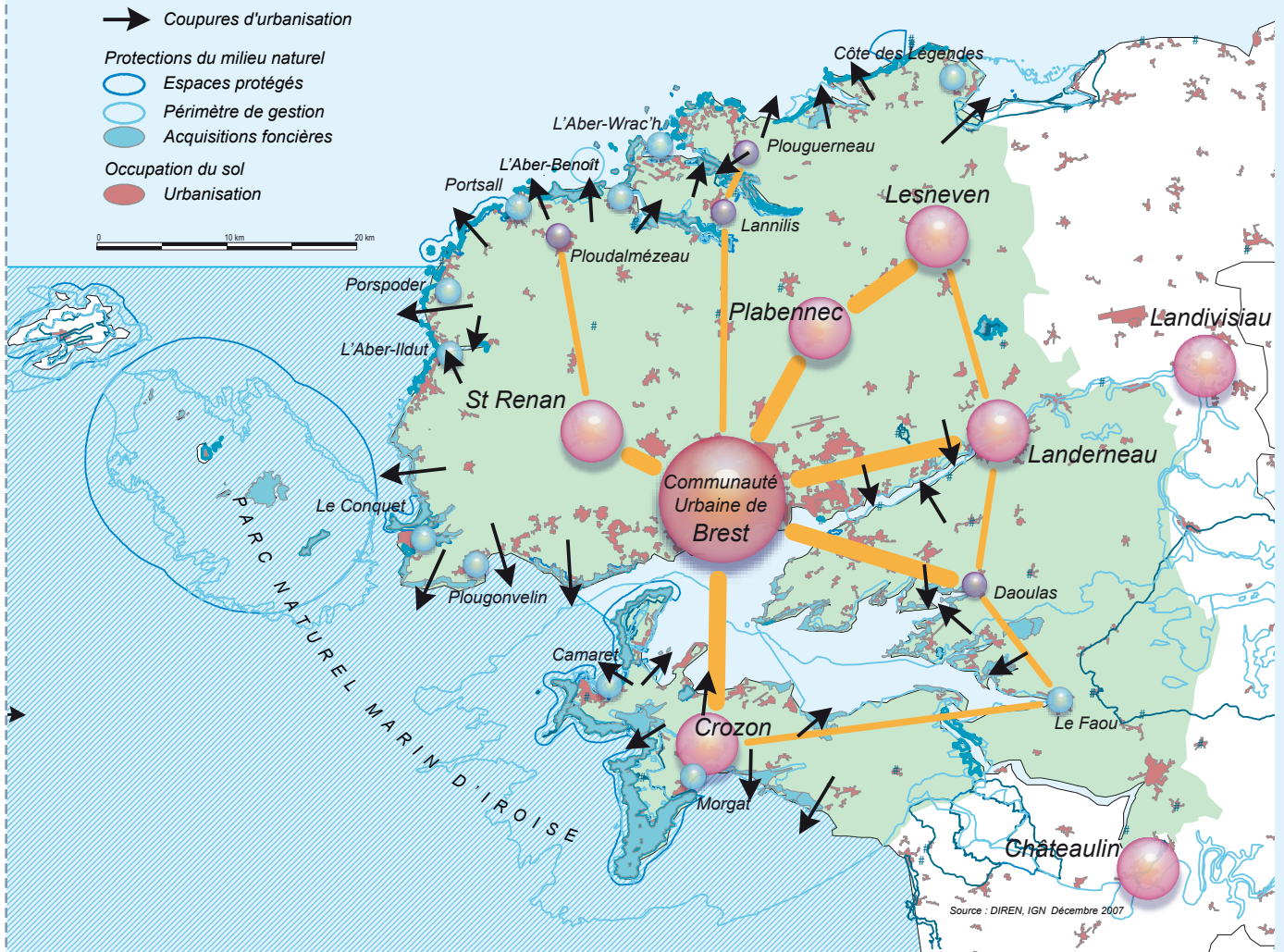
L'un des objectifs de la loi Littoral était, sans conteste, d'éviter un mode d'urbanisation rampante et distendue, monopolisant de fait par son occupation perlée de l'espace la quasi-totalité de celui-ci. Il s'agit donc, dans la logique adoptée aujourd'hui et d'autant plus justifiée sur le littoral où l'espace est plus rare qu'ailleurs, d'en gérer la consommation à l'économie, en valorisant au mieux chaque hectare consommé. En conséquence :

- Hors zone urbaine existante, l'urbanisation diffuse (en-dehors des hameaux, villages, agglomérations) sera abandonnée au profit du maintien des zones agricoles, naturelles et des coupures d'urbanisation.
- L'urbanisation en chapelet sur la façade littorale, de faible profondeur, est remise en cause pour les mêmes raisons.

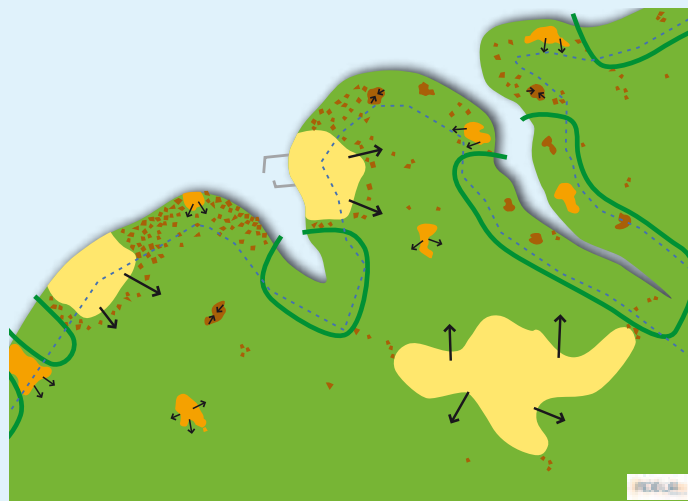
Seront désormais privilégiés les modes plus groupés d'urbanisation, plus économes en espace, raccordables à l'assainissement collectif. La qualité urbaine - qui fait aujourd'hui défaut sur un espace convoité dont on tient à sauvegarder la qualité globale - devra être renforcée. Aussi favorisera-t-on désormais l'urbanisation rétro-littorale, ce qui n'élimine pas mais circonscrit l'urbanisation proche du littoral.

Eu égard à leur importance stratégique, par leur dimensionnement et leur poids par rapport à l'urbanisation existante, leur caractère structurant pour le développement à long terme des agglomérations, les zones d'urbanisation futures nombreuses (près de 3 000 hectares hors agglomération toutes destinations confondues) réclament avant ouverture un véritable schéma d'urbanisation et un plan d'aménagement d'ensemble.

PROTÉGER LES ESPACES NATURELS PAR DES COUPURES D'URBANISATION SELON LES DISPOSITIONS DE LA LOI LITTORAL



DÉFINIR LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT COHÉRENTS AVEC LA LOI LITTORAL



- Agglomération
- Village
- Hameau
- Urbanisation diffuse
- Permettre le développement des agglomérations et des villages en privilégiant l'urbanisation rétro-littorale
- ↔ Autoriser la densification des hameaux, sans extension
- Protéger les espaces naturels et assurer la respiration du linéaire littoral par des coupures d'urbanisation
- - - Fixer la limite des espaces proches du rivage

Définir les villages et les hameaux

La loi Littoral détermine les conditions de l'extension d'urbanisation dans les communes littorales en fonction du tissu urbain déjà constitué. **Quatre cas d'urbanisation** sont identifiés dont le Document d'Orientations Générales du SCoT précise l'application pour le Pays de Brest :

- **Le hameau**, groupement de bâtiments de taille variable (quelques unités à quelques dizaines), d'ancienneté également variable. Ce type d'urbanisation peut donner lieu à densification sans extension.
- **Le hameau nouveau intégré à l'environnement**, comme son nom l'indique, est une création ex-nihilo. Il suppose l'élaboration d'un plan d'ensemble, des conditions de réalisations totalement maîtrisées et une justification impérative.
- **Le village** n'a pas exactement le sens qui lui est communément donné en Bretagne où ce terme désigne le plus souvent un hameau. Dans son acception réglementaire, il s'agit d'un ensemble d'habitations caractérisé par une organisation urbaine comprenant, outre les habitats, des lieux de vie sociale : commerces, lieux de cultes... existants. Le village est potentiellement susceptible d'extensions en continuité du bâti existant dans la logique spatiale qui a guidé celui-ci. Situé dans un espace proche du rivage, il peut donner lieu à l'application de la règle d'urbanisation limitée (extensions limitées à 30 % de l'urbanisation préexistante).
- **L'agglomération**, ou centralité, est à comprendre au sens d'un ensemble d'urbanisation groupée tel qu'un bourg et jusque-là situation d'une ville. On définira l'agglomération par un critère d'importance : au moins 500 habitations ou 1 000 habitants. L'agglomération a, par nature, et compte-tenu du parti

d'urbanisation retenu, vocation à se développer à la fois par densification du tissu existant et par extension en continuité de l'habitat existant. Une urbanisation d'agglomération est tributaire de son raccordement à un dispositif d'assainissement collectif fonctionnel et correctement dimensionné aux besoins actuels et futurs. Dans les espaces proches du rivage, les extensions d'agglomérations seront réalisées en amont, en conformité avec le principe général d'urbanisation rétro-littoral.

Assurer la respiration du linéaire littoral par des coupures d'urbanisation

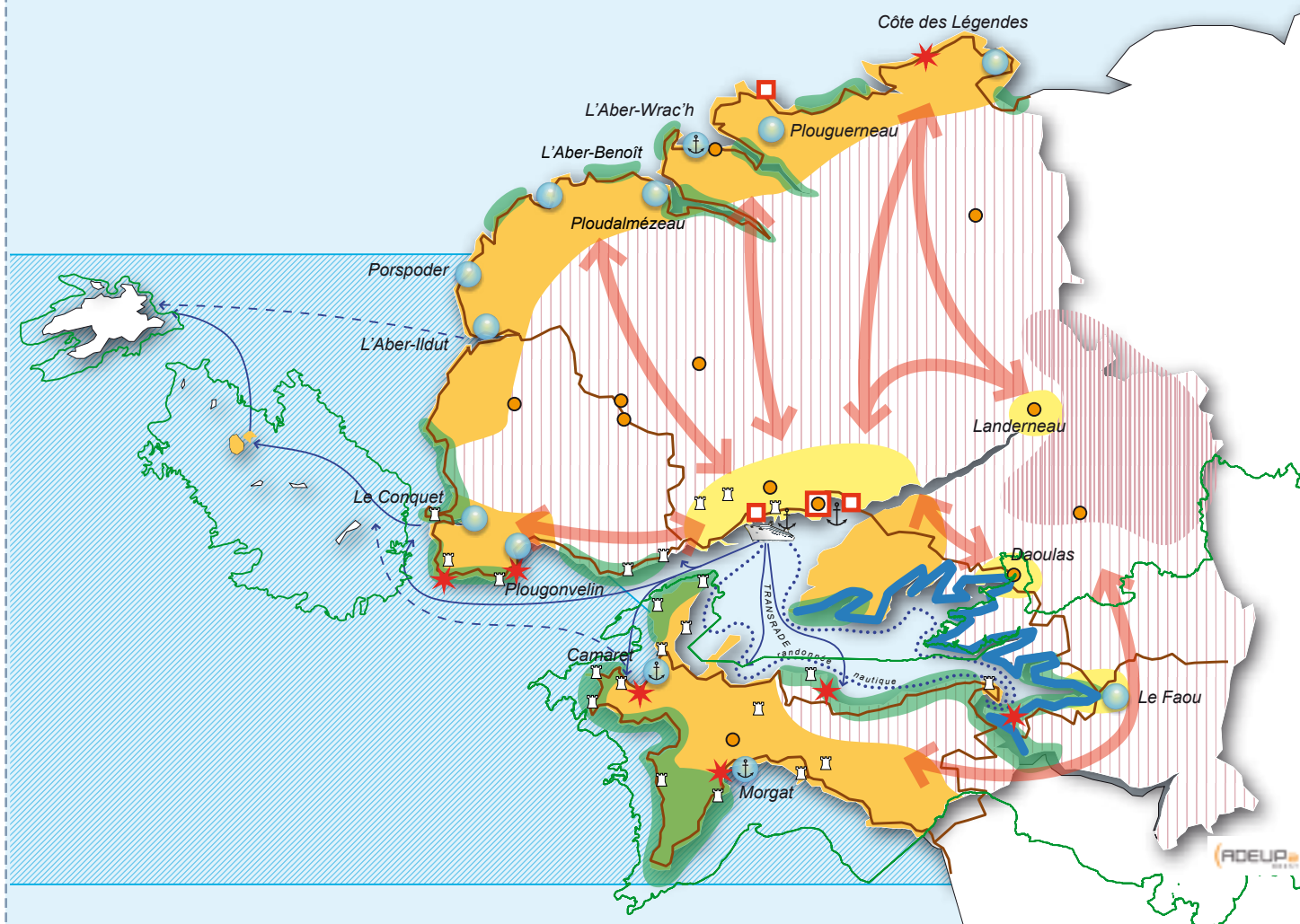
Les coupures d'urbanisation ont pour objet de sauvegarder des espaces et des paysages remarquables (falaises, espaces dunaires, abers...) ou touristiques. Ils ont aussi pour fonction de circonscrire clairement l'urbanisation.



















Ces espaces naturels, par définition, ne sont pas nécessairement exempts de toute construction, en revanche ils sont inconstructibles. Ils peuvent accueillir des aménagements ludiques ou touristiques, dont éventuellement des aires de stationnement intégrées à l'environnement.

Assurer la protection des espaces remarquables

Le Pays de Brest, au travers son SCoT, s'attachera à la protection des espaces remarquables au sens de la loi Littoral.

DÉFINIR LES AXES D'UNE POLITIQUE TOURISTIQUE DURABLE



- | | | | |
|---|-----------------------------------|---|---|
|  | Espaces très touristiques |  | PROJETS :
Création ou développement d'équipements |
|  | Espaces touristiques de passage |  | Aménagement-réhabilitation |
|  | Zone naturelle côtière |  | Route des fortifications |
|  | parc naturel marin d'Iroise |  | Valoriser les enclos |
|  | parc naturel régional d'Armorique |  | Valoriser le patrimoine rural |
|  | Equipements de loisirs |  | Valoriser le fond de rade |
|  | Liaisons vers les îles, Azénor... |  | Conforter l'activité "croisière" |
|  | Flux touristiques | | |
|  | Chemins de grande randonnée | | |
|  | Pôles touristiques | | |
|  | Port de plaisance | | |

0 10 km 20 km

3.4 Définir les axes d'une politique touristique durable

L'activité touristique est génératrice de revenus et d'emplois dans le Pays de Brest. Les dépenses des visiteurs contribuent au développement de l'économie présentielle (commerces, services à la personne, construction) et favorisent la diversification de l'emploi. Au-delà de son impact économique, le tourisme participe aussi à l'attractivité, au rayonnement et à l'image du territoire. L'attraction résidentielle saisonnière constitue en effet l'un des éléments de l'attractivité générale, démographique et économique, des espaces.

Développer l'activité touristique

Le Pays de Brest dispose d'atouts sur le plan touristique : façade maritime, sites naturels, équipements, patrimoine architectural, caractère d'authenticité... Du fait de l'accroissement démographique souhaité, de la hausse de l'offre résidentielle et donc des capacités d'hébergement non marchand, mode d'accueil majoritaire, la fréquentation touristique devrait croître dans les prochaines années.

Le Pays de Brest ambitionne d'aller au-delà de ce tourisme de « cueillette » pour s'engager dans un tourisme de « conquête » et s'inscrit ainsi dans la stratégie du Schéma régional du tourisme adopté en 2007. L'objectif est de continuer à accueillir les touristes fidèles, mais aussi de conquérir de nouvelles clientèles.

Un des enjeux d'avenir est de développer l'accueil des retraités, de plus en plus nombreux en Europe. Cela nécessite la création de produits adaptés à leurs attentes et centres d'intérêt, en lien avec la santé, le bien-être, la mise en valeur du patrimoine architectural.

Un autre enjeu est de permettre à l'ensemble du Pays de Brest de bénéficier de l'attractivité naturelle des côtes et de proposer également

un tourisme rural valorisant les paysages et le patrimoine architectural de l'intérieur du Pays.

L'accueil de nouvelles clientèles nécessite une adaptation qualitative de l'offre touristique, mais avant toute chose un maintien d'une offre d'hébergement marchand diversifiée (campings, hôtels, chambres d'hôtes, résidences de vacances, gîtes ruraux...). En effet, la hausse du prix du foncier et de l'immobilier, conséquence d'une forte demande sur le marché de l'habitat, rend difficile les transmissions d'entreprises et favorise la résidentialisation du littoral et des îles.

Le Pays de Brest au travers son SCoT affirme aussi la nécessité de veiller au partage des espaces pour éviter les conflits d'usage entre les fonctions résidentielles, touristiques, économiques, productives et de loisirs.

Veiller à la préservation du capital environnemental et architectural

Le développement de l'attractivité touristique passe par la préservation du capital environnemental, qui représente avec l'identité les premiers facteurs de choix de la destination. Il faut pour cela éviter les congestions dans l'espace et le temps.

La multiplication des niches touristiques (tourisme urbain, tourisme d'affaires, tourisme de croisière, sports et loisirs de pleine nature, écotourisme...) ainsi que la création, la modernisation et/ou l'extension d'équipements couverts favorisent un étalement dans le temps de la fréquentation touristique. Elles concourent à répartir les flux touristiques sur le territoire et à structurer l'offre dans les espaces intérieurs.

La préservation du patrimoine naturel et architectural passe également par :

- une limitation de l'urbanisation dans la bande littorale,
- un développement des transports

collectifs pour l'accès aux sites touristiques,

- la valorisation et le développement des réseaux de circulations douces, dont les itinéraires de randonnée et les voies cyclables,
- le respect de la toponymie.

Associer habitants et touristes

Le développement de l'activité touristique ne peut se faire qu'avec l'appui des résidents, qui représentent les principaux prescripteurs de la destination « Pays de Brest ». Ils hébergent aussi pour certains d'entre eux les touristes (résidences principales et secondaires, locations, gîtes ruraux, chambres d'hôtes...). Cela implique pour la population de connaître le territoire, d'être en mesure de l'expliquer, de mesurer les enjeux du tourisme pour le développement économique local. La mise en place de schémas d'interprétation représente une opportunité de mettre en cohérence le patrimoine d'un territoire, de le valoriser et de l'expliquer aux visiteurs ainsi qu'aux résidents.

Pour être durable, le développement touristique ne doit pas se faire au détriment de la population locale. Cette exigence implique de laisser la possibilité aux résidents de loger dans les espaces touristiques, littoraux notamment. Cela passe par une diversification de l'offre résidentielle (mixité des types d'habitat individuel/collectif/ social, des statuts d'occupation propriétaires/locataires).

La forte saisonnalité de l'activité touristique impose également de tenir compte des besoins en logement des saisonniers.

Moderniser l'offre touristique

L'attractivité du territoire passe par une préservation du patrimoine culturel et naturel, mais aussi par une professionnalisation des acteurs et une modernisation de l'offre. Aménagements urbains et périurbains, requalification des stations et espaces

touristiques, restauration du bâti, développement des services contribueront à améliorer l'attractivité du territoire et renouveler l'image de la destination.

De même, l'articulation entre l'offre touristique et la réalité économique du territoire (métropole de la Bretagne occidentale, près de 400 000 habitants, économie tertiaire, services à haute valeur ajoutée, accessibilité aéroportuaire...) doit être développée pour conjuguer les valeurs traditionnelles du tourisme breton (culture, patrimoine, festivals...) et les valeurs d'innovation et de modernité du Pays de Brest.

Enfin, la modernisation de l'offre touristique appelle pour être efficace une évolution de l'organisation des acteurs touristiques. Le développement d'une logique de réseau doit permettre de mettre en cohérence les actions et les outils à l'échelle du Pays de Brest et plus largement au sein du Finistère et de la Bretagne.

3.5 Organiser la croissance des activités de plaisance et de nautisme

La plaisance dans le Pays de Brest souffre à la fois d'une saturation de sa capacité d'accueil et d'un faible niveau d'organisation. Il existe un déséquilibre très significatif entre une flotte active en croissance régulière (+5 % par an) et une offre portuaire peu évolutive. Les solutions qui peuvent être proposées devront s'appuyer sur les principes du Livre Bleu du Conseil général du Finistère et sur ceux de l'éco-navigation.

Explorer toutes les possibilités pour accroître la capacité d'accueil des usagers

La mise à disposition de nouvelles places pour répondre à la demande passe en premier lieu par une optimisation de l'existant. La faiblesse d'organisation des mouillages et les modes d'utilisation des infrastructures portuaires indiquent que le potentiel est réel.

Trois types de solutions peuvent être explorés :

- une optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes. Elle s'appuiera sur le développement d'une politique d'occupation dynamique des places en port de plaisance (tarifications spécialisées, locations, gestion des ports en réseau...) ou sur des réaménagements de friches portuaires et des requalifications portuaires.
- Des solutions de développement d'équipements à terres comme des ports à sec et des parcs à bateaux.
- La poursuite de l'organisation des sites de mouillage en tenant compte de l'ensemble des usages et de la capacité d'accueil du littoral. Il s'agira de poursuivre la mise en place de mouillages collectifs organisés pour proposer des solutions aux mouillages sauvages et de rationaliser les mouillages en port pour augmenter les capacités d'accueil.

La simple demande de création de nouvelles places ne permet plus de justifier la construction d'un nouveau port. La création de nouvelles capacités portuaires devra s'inscrire dans un projet de développement local.

Répondre à l'enjeu environnemental

La plaisance est productrice de nuisances pour l'environnement : effluents d'hydrocarbures, pollution lors du carénage, rejets des eaux noires et grises, déchets divers. Elle est également responsable de la dégradation physique des milieux littoraux : impacts sur l'estran et sur les fonds. L'envasement progressif des ports de plaisance nécessite d'évacuer des sédiments selon des procédés très onéreux et contraignants d'un point de vue réglementaire.

L'enjeu est d'assurer le développement des loisirs nautiques dans le respect de l'environnement en faisant évoluer les comportements, en mettant les équipements nécessaires à disposition des usagers, en proposant des aménagements adaptés à l'acceptation du milieu et en mettant en place les filières de gestion des déchets propres à la plaisance (devenir des épaves).

Dans un contexte où un quart des embarcations sont en situation illégale, la maîtrise des sources de pollutions et des impacts sur le milieu naturel sont difficiles à réaliser. Elle plaide par conséquent pour une meilleure rationalisation et organisation des sites.

L'intégration de l'enjeu environnemental par la plaisance permet également de proposer une pratique adaptée à l'image du territoire définie par le Livre Bleu de la Plaisance du Conseil général du Finistère. L'évolution visera à favoriser de préférence le développement des activités « douces » (voile, aviron, surf), à développer l'itinérance nautique en complémentarité de l'itinérance terrestre et à soutenir l'éducation à la voile et à l'environnement dispensée par le réseau des centres nautiques.



9, rue Duquesne
BP 61321
29213 Brest Cedex 1

Tél. : 02 98 00 62 30
Fax : 02 98 43 21 88

contact@pays-de-brest.fr
www.pays-de-brest.fr



24, rue Coat Ar Gueven
29200 Brest

Tél. : 02 98 33 51 71
Fax : 02 98 33 51 69

contact@adeupa-brest.fr
www.adeupa-brest.fr