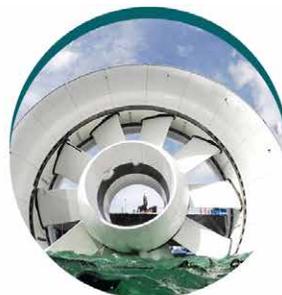


# FACTEUR 4 PLU

Pour une métropole plus durable



PLAN LOCAL D'URBANISME DE BREST MÉTROPOLE

## NOTICE DE PRÉSENTATION

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du  
PLU de Brest métropole avec le projet Arkea Park

Dossier d'enquête publique

Le stade Francis le Blé, dans lequel évolue le club de football Stade Brestois 29, n'est plus adapté aux exigences contemporaines du football professionnel et ne correspond plus aux besoins du club, des supporters ou des partenaires. Le club porte donc depuis 2018 un projet de création d'un nouveau stade, dans le secteur du Froutven sur la commune de Guipavas, à l'entrée est de l'agglomération brestoise.

Ce projet structurant pour le territoire présente un caractère d'intérêt général tant sur le plan socio-économique, que sur le plan urbain et s'inscrit dans les orientations générales de développement et d'aménagement de l'entrée est de l'agglomération brestoise. Toutefois, la réalisation opérationnelle du projet nécessite de faire évoluer le plan local d'urbanisme (PLU). C'est pourquoi Brest métropole a initié par délibération du Conseil de la métropole n°C2018-06-063 du 22 juin 2018, une procédure de mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une déclaration de projet.

Après deux phases consécutives de concertation préalable, menées en 2018 puis en 2022, le projet de stade, désormais dénommé Arkéa Park, et la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence, sont arrivés à maturité. Le dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU peut, à présent, être soumis aux différentes consultations puis à une enquête publique avant d'être adopté par le Conseil de la métropole.

Conformément à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme la présente notice présente le projet de stade, le caractère d'intérêt général qu'il revêt pour Brest métropole, et les mesures prises pour rendre le PLU compatible avec le projet.

# SOMMAIRE

## 1. Présentation du projet et justification de son intérêt général ..... 3

Un projet de construction d'un nouveau stade de football pour répondre aux exigences contemporaines du football professionnel .....4

Un projet qui présente un caractère d'intérêt général.....10

## 2. Notice relative à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme..... 11

Cadre juridique de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU .....12

Procédure et calendrier de la mise en compatibilité du PLU .....13

Exposé des modifications apportées au PLU.....16

Incidences de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement .....25

## Annexe

Etude justificative de nouvelles règles d'implantation au titre de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme sur la RN 265.....27

# 1

## PRÉSENTATION DU PROJET ET JUSTIFICATION DE SON INTÉRÊT GÉNÉRAL

## UN PROJET DE CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU STADE DE FOOTBALL POUR REpondre AUX EXIGENCES CONTEMPORAINES DU FOOTBALL PROFESSIONNEL

### Francis le Blé : un stade vieillissant et inadapté

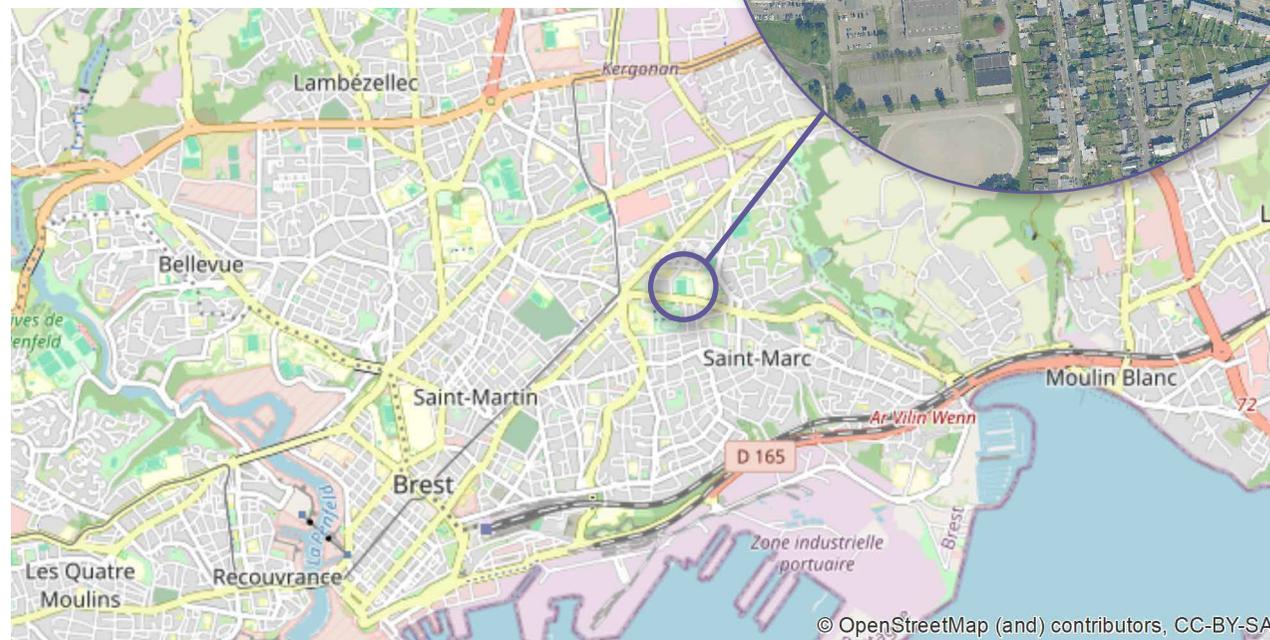
Le club de football Stade Brestois 29 évolue au stade Francis Le Blé, propriété de la ville de Brest. Inauguré en 1922, ce stade situé en centre-ville, dans le quartier de Saint-Marc, a connu plusieurs étapes d'agrandissements et de modernisations notamment en 1982, puis en 2010.

Bien qu'il soit le plus grand stade de football du Finistère avec 15000 places, celui-ci est structurellement obsolète et n'est aujourd'hui plus adapté aux exigences contemporaines du football professionnel et à ses normes, et à la fréquentation par un public croissant. D'une manière générale, cet équipement ne correspond plus aux besoins du club, des supporters ou des partenaires.

Le stade Francis Le Blé a été construit au fil du temps et sans vision globale. Les tribunes construites successivement ne présentent pas d'homogénéité architecturale. Les installations sont peu qualitatives et vieillissantes : la tribune Foucauld date du début des années 80, la tribune Arkéa, conçue comme une tribune provisoire, ne répond pas au niveau de confort et de vision du jeu exigés par les compétitions professionnelles, et enfin la tribune Quimper a seulement fait l'objet de travaux d'amélioration structurelle mais pas de confort.

Aujourd'hui l'équipement ne répond plus aux « standards » contemporains de la Ligue professionnelle de football et aux exigences d'un club professionnel en matière d'équipements mis à disposition des sportifs et de conditions d'accueil (confort des joueurs et des supporters, espaces de qualité dédiés aux relations publiques et à l'accueil des partenaires, accessibilité...). Depuis 2010, le stade Francis Le Blé bénéficie de dérogations successives par la Ligue professionnelle pour accueillir des matches. Cette situation est insatisfaisante et handicape le club dans ses ambitions sportives, y compris en limitant ses ressources financières, et nécessite qu'une solution pérenne soit apportée.

### Localisation du stade Francis Le Blé à Brest





### Un stade situé dans un environnement urbain très contraint



Localisé en centre-ville, le stade Francis le Blé se situe dans un environnement urbain très contraint et composite, avec un groupe scolaire, un lycée, des ensembles d'habitat collectif et des ensembles pavillonnaires. Les possibilités d'extension y sont contraintes par la parcelle étriquée sur laquelle est implanté le stade. Cela implique de surcroît des vis-à-vis importants et des façades peu urbaines et peu qualitatives pour un stade en centre-ville. Les voisins directs font face à des murs de clôtures aux hauteurs élevées et surplombées par des tribunes aux façades urbaines peu qualitatives. Par ailleurs, en raison de cette localisation en milieu urbain constitué, la circulation et le stationnement sont difficiles.

Dans ce contexte, la rénovation du stade Francis Le Blé n'est pas adaptée aux besoins et enjeux actuels de développement de l'activité sportive. L'environnement urbain contraint ne permet pas de réaliser le programme projeté, compte tenu des emprises foncières nécessaires pour la construction d'un stade de football professionnel. Différents scénarii de réhabilitation du stade Francis Le Blé ont bien été étudiés, mais n'ont pas permis de lever toutes les difficultés rencontrées aujourd'hui. Plusieurs raisons expliquent le fait que cette solution de rénovation n'a pas été retenue :

- l'ampleur des travaux qui priverait le club du bénéfice de la totalité de son enceinte pendant 4 ans environ, dans l'hypothèse d'une construction d'une tribune par an. Le manque à gagner pour le club sur les recettes de billetterie et de services serait trop important au regard des besoins financiers du football professionnel contemporain ;
- les coûts pour la collectivité. La rénovation du stade Francis Le Blé serait à 100% à la charge de la collectivité, propriétaire de l'équipement ;

- un bénéfice jugé insuffisant au regard des coûts et contraintes de travaux, d'autant plus que le stade Francis Le Blé conserverait des contraintes majeures pour le club, ses utilisateurs et les riverains :
  - les nuisances sonores, de circulation ainsi que les difficultés de stationnement engendrant des congestions, et des stationnements sauvages seraient toujours d'actualité ;
  - le chiffre d'affaires lié aux services serait trop limité pour assurer la pérennité du club au niveau professionnel ;
  - le projet de rénovation ne générerait aucune création d'emploi, une fois terminé.

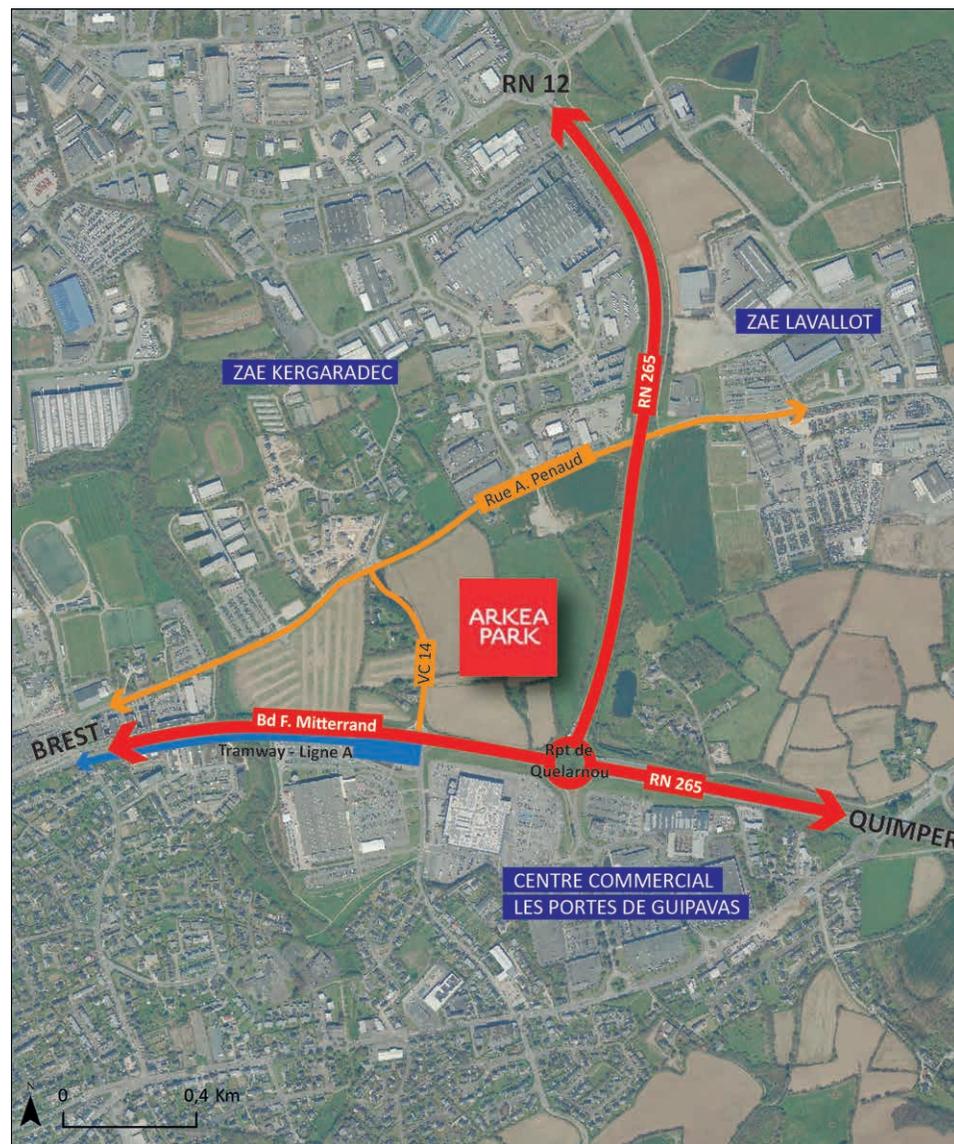
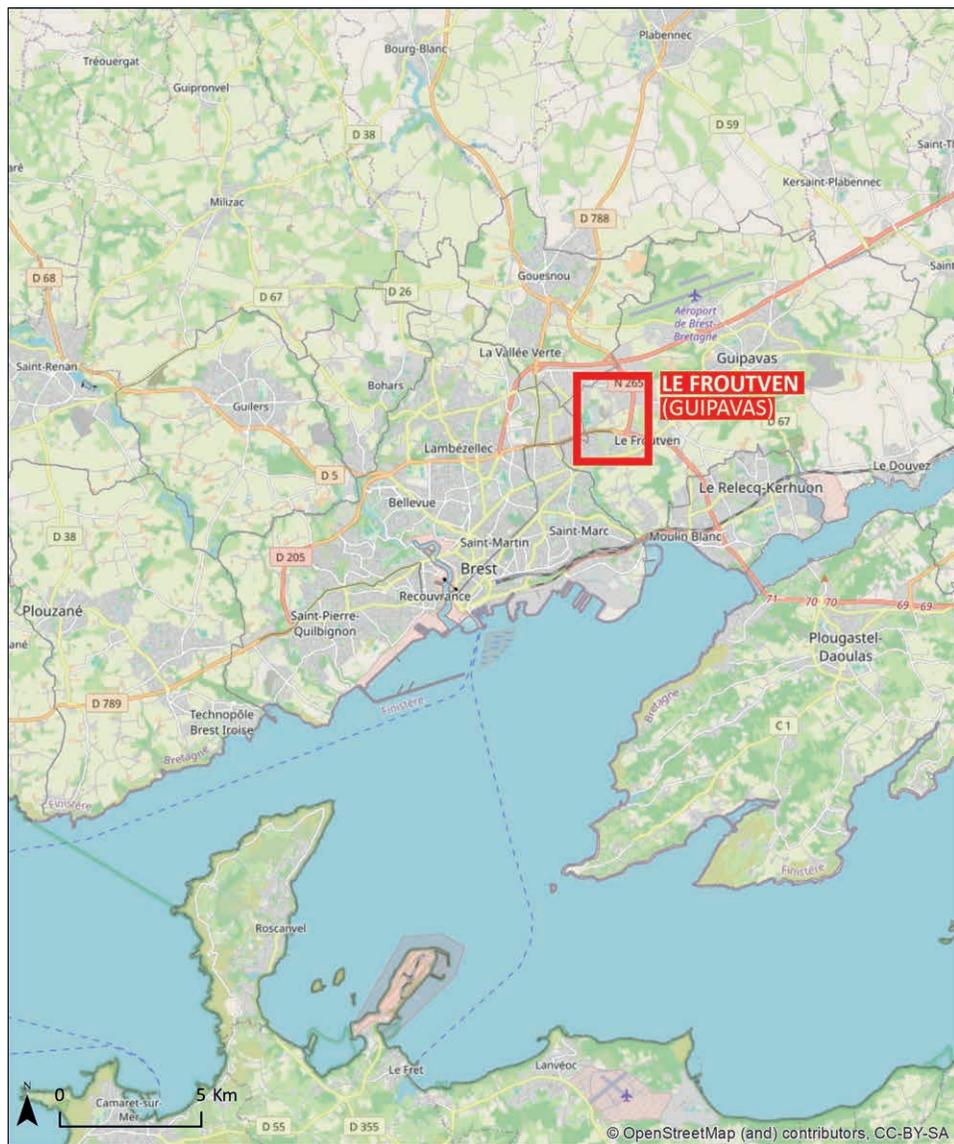
### La construction d'un nouveau stade au Froutven à Guipavas

La société Holdisports, dont les actionnaires sont les présidents du Stade Brestois 29, a donc décidé de porter un projet de création d'un nouveau stade, situé dans le secteur du Froutven sur la commune de Guipavas. Le choix du site s'inscrit en cohérence avec les orientations générales de développement et d'aménagement de la porte d'entrée est de l'agglomération Brestoise et offre des conditions d'accessibilité adaptée à ce type d'équipement sportif.

Le projet de stade, désormais dénommé Arkea Park prend place dans le secteur du Froutven à Guipavas. Il porte sur un terrain d'environ 20 ha compris entre le boulevard François Mitterrand, la RN 265, la VC 14 et la rue Alphonse Penaud, face à la zone commerciale des Portes de Guipavas (cf plan de situation ci-après).

Le quartier du Froutven/Quélarnou à Guipavas est, depuis longtemps, identifié comme un site d'accueil de fonctions

### Localisation du projet de stade de football : le Frotven à Guipavas



et d'équipements métropolitains tels qu'un nouveau stade. Bénéficiant de la desserte par la ligne A du Tramway, et d'une très bonne accessibilité routière (RD 205 et RN 265), l'hypothèse d'implantation d'un équipement structurant sur ce secteur, participant à l'aménagement de l'entrée de l'agglomération, a été envisagée dès la révision du PLU approuvée par délibération n° C 2014-01-002 du Conseil de la métropole le 20 janvier 2014, est traduit notamment par :

- la volonté énoncée par le PADD du PLU d'assumer du rôle moteur de Brest métropole dans le pôle métropolitain du Pays de Brest, notamment en optimisant le maillage des grands équipements de l'agglomération au travers des grands équipements comme les ateliers des Capucins, la grande salle de spectacles sportifs événementiels et le stade de football, permettant à Brest métropole de renforcer le rayonnement de la culture, de l'économie, des loisirs et du sport dans l'Ouest breton;
- la définition d'orientation d'aménagement et de programmation affirmant la volonté de marquer le caractère métropolitain de cette entrée d'agglomération, notamment par l'implantation d'un élément architectural singulier;
- l'instauration d'un emplacement réservé à la création d'installation d'intérêt métropolitain à vocation sportive, culturelle, de loisir et de déplacement.

La construction d'un nouvel équipement sportif majeur sur ce site s'inscrit donc pleinement dans les orientations générales du PLU de Brest métropole.

En ce qui concerne les mobilités, il est rappelé que le site est déjà desservi par la ligne A du tramway, et que les aménagements projetés permettront de développer les réseaux de pistes cyclables et de mobilités douces.

## Le projet Arkea Park

Le projet Arkea Park consiste donc à construire un nouveau stade qui permettra au Stade Brestois d'évoluer dans une enceinte moderne, offrant une grande qualité d'usages au public comme aux professionnels. Le projet comprend également une programmation d'activités tertiaires et commerciales permettant de faire vivre l'équipement toute l'année.

Le nouveau stade permettra d'accueillir, toutes compétitions confondues, l'ensemble des matchs à domicile et contiendra environ 15 000 places. Cette jauge, identique à celle de l'actuel stade Francis Le Blé, répond

à la volonté raisonnée du club de créer une enceinte dimensionnée aux besoins réels identifiés, permettant ainsi d'améliorer et sécuriser sa rentabilité financière pour lui assurer sa pérennité dans le football professionnel.

Le projet comprend :

- un stade de 4 tribunes, avec salons et loges, pour une capacité d'environ 15 000 places ;
- une boutique du Stade Brestois 29 ;
- des espaces de travail pour le Stade Brestois 29 et les partenaires du club ;
- 1350 places de stationnement environ.



© Cabinet d'architecture François De La Serre, 2024



© Cabinet d'architecture François De La Serre, 2024

Au-delà de l'équipement sportif dédié au football, une programmation d'activités annexes est intégrée dans l'enceinte du projet de stade. Il s'agit d'en assurer l'animation et le fonctionnement tout au long de l'année, grâce notamment une offre de restauration, de location d'espaces, d'accueil d'évènements, des espaces tertiaires, des loges hôtelières, et des espaces de loisirs numériques.

Par ailleurs, le projet sera accompagné d'infrastructures publiques permettant son intégration urbaine, en lien également avec les aménagements liés au développement du quartier du Frouven qui constitue une zone majeure de développement d'activités et d'équipements, identifiée dans le PLU de Brest métropole. Dans la continuité des projets déjà implantés sur le secteur (Centre de formation des apprentis IFAC, Société publique locale Eau du Ponant, Etablissement Naval Group, lotissements d'habitation...) et dans l'objectif d'assurer une cohérence d'ensemble, Brest métropole porte ainsi les investissements publics accompagnant le développement urbain de ce quartier et le projet de stade, justifiés par le caractère d'intérêt général de celui-ci. En effet, la construction de ce stade emportant des effets économiques et sociaux pour l'ensemble du territoire et de ses habitants, elle dépasse largement les seuls intérêts du porteur de projet.

Plusieurs programmes d'aménagement seront donc réalisés parallèlement au titre de l'urbanisation actuelle du quartier, et indépendamment de la mise en œuvre du projet de stade : aménagement des voiries existantes en lien avec l'arrivée de nouveaux logements et programmes tertiaires, réalisation de cheminements dédiés aux modes actifs (piétons et cyclables) en cohérence avec le schéma directeur vélo de la métropole, extension et modernisation des réseaux d'eau, d'assainissement et d'éclairage public... Ils seront déployés en coordination

avec les nouveaux projets d'activités économiques et d'enseignement supérieur du Frouyven, pour desservir les populations étudiantes, résidentielles et actives du secteur. Brest métropole accompagne aussi le projet à travers la réalisation de différents aménagements et notamment une voie de remisage à la station de tramway « Porte de Guipavas » permettant d'adapter la fréquence des tramways à l'affluence en sortie de match, et un parking public d'environ 350 places au nord-est du site.

### Un projet de construction volontairement soumis à concertation du public par le porteur de projet

Au regard du contenu du projet et de son intégration sur le territoire, la société Holdisport, porteur du projet de construction, a mené volontairement une concertation sur le projet de construction du 10 octobre au 20 novembre 2022, de manière à permettre au public, aux supporters du club et à l'ensemble des acteurs du territoire de s'exprimer sur le contenu du projet de stade et de l'enrichir.

Le porteur de projet a organisé une réunion publique, des balades sur site, deux ateliers dédiés respectivement à l'organisation et au fonctionnement de l'équipement, et à l'expérience supporters. Un formulaire de contribution était également disponible sur le site internet dédié au projet pour permettre à chacun de s'exprimer.

Le bilan de la concertation établi par le porteur de projet a été publié le 20 juin 2023. Le dossier de concertation et le bilan sont disponibles en consultation et en téléchargement sur le site <https://concertation.projet-espacefrouyven.com>

Tirant le bilan de la concertation tant sur le projet que sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence, la maîtrise d'ouvrage du projet a ainsi pu faire évoluer son projet urbain et architectural notamment pour renforcer l'attention paysagère et environnementale.

Il peut notamment être souligné que :

- le projet a été décalé, sur le terrain d'emprise, vers la limite nord-ouest afin d'éviter au maximum les zones de biodiversité à forts enjeux, en particulier la zone humide, et de limiter l'impact du projet sur les haies existantes ;
- la nouvelle implantation préserve le hêtre protégé au titre d'espace boisé classé (EBC) et s'intègre dans le travail paysager de renforcement des espaces écologiques prévus désormais au sud du nouveau stade. Il n'y a plus besoin d'envisager son abattage ;
- la zone à l'est de l'enceinte du nouveau stade est évitée et permettra de maintenir un espace naturel protégé de biodiversité.



## UN PROJET QUI PRESENTE UN CARACTERE D'INTERET GENERAL D'UN POINT DE VUE SOCIO-ECONOMIQUE ET URBAIN

L'article L.300-6 du code de l'urbanisme prévoit que les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique, se prononcer par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de constructions au sens de l'article L.300-1 du même code qui désigne toutes les « actions ou opérations d'aménagement [ayant] pour objets de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser la mutation, le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur, de lutter contre l'insalubrité et l'habitat indigne ou dangereux, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels, notamment en recherchant l'optimisation de l'utilisation des espaces urbanisés et à urbaniser ».

Le projet de construction de l'Arkea Park présente un caractère d'intérêt général pour Brest métropole en raison de la nature du projet qui emporte des conséquences pour l'ensemble de la population de la métropole, voire au-delà, en permettant la réalisation d'un équipement structurant pour le territoire. Le projet dépasse les seuls intérêts du porteur de projet, contribuera à l'aménagement du quartier métropolitain du Froutven et participera au rayonnement du territoire.

### Un intérêt général du point de vue socio-économique

Le club de football du Stade Brestois 29 constitue un moteur pour le développement de ce sport dans le Finistère et même au-delà, à l'échelle de l'ensemble de la pointe bretonne. La construction du nouveau stade permettra d'assurer durablement la présence, sur le territoire du Finistère, d'une enceinte conforme au cahier des charges de la Ligue de Football Professionnel et répondant au règlement des terrains et installations sportives de la Fédération Française de Football. Il permettra d'accueillir dans les meilleures conditions l'ensemble des rencontres du club du Stade Brestois 29, ou d'autres clubs professionnels du département.

S'agissant d'un équipement entièrement dédié au sport et qui va contribuer à dynamiser et à conforter le football brestois aux premiers rangs des clubs sportifs nationaux, le projet de stade répond ainsi à un intérêt général. Le nouvel équipement constituera également un moteur pour la formation des joueurs inscrit dans la dynamique bretonne et pour le développement des pratiques professionnelles et amateurs. En tant que principal club professionnel du Finistère, le Stade Brestois 29 représente une locomotive pour les 243 clubs amateurs, rassemblant près de 40 000 licenciés.

Le sport est un véritable outil éducatif, de mixité sociale, porteur de valeurs de fraternité et de respect. Les événements sportifs sont autant d'opportunités de mettre en valeur une identité commune autour de rassemblements populaires. Le projet présente donc un intérêt général sur les plans sportif et social.

### Un intérêt général du point de vue urbain

L'Arkea Park présente également un intérêt général du point de vue urbain. Le secteur du Froutven à Guipavas est identifié dans le projet d'aménagement et de développement durables du plan local d'urbanisme de Brest métropole comme un site stratégique d'accueil de fonctions et d'équipements métropolitains. Situé en entrée Est de l'agglomération au croisement de grands axes routiers et desservi par la première ligne de tramway, le secteur doit contribuer au développement de l'attractivité de la métropole brestoise par l'aménagement d'un quartier mixte à vocation métropolitaine, intégrant activités économiques, campus de formation, grands équipements et secteurs d'habitat.

L'implantation de cet équipement structurant dans le quartier mixte à vocation métropolitaine du Froutven à Guipavas s'inscrit dans la dynamique de développement en cours de ce secteur. La réalisation d'un équipement majeur, marqueur de l'entrée de l'agglomération, contribuera à la réalisation de la couture urbaine entre le Froutven et Kergaradec constituera un signal territorial marquant l'entrée d'agglomération, participant à l'attractivité de la métropole et à son rayonnement, conformément aux orientations générales définies dans le projet d'aménagement et de développement durables du PLU de la métropole.

# 2

## NOTICE RELATIVE À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME

## **Le plan local d'urbanisme : un document qui évolue régulièrement**

Le plan local d'urbanisme de Brest métropole a été approuvé par délibération du Conseil de la métropole le 20 janvier 2014 et fait l'objet régulièrement de procédures d'évolution :

- des modifications permettant d'accompagner le développement du territoire de la métropole par l'ouverture à l'urbanisation de zones destinées à l'accueil de nouveaux habitants, de locaux d'activités (commerces, services, industrie...) ou d'équipements, traduire les nouveaux projets dans un processus itératif avec les procédures opérationnelles associées, au travers notamment de règles ou d'orientations d'aménagement et de programmation spécifiques ;
- des mises à jour pour actualiser les annexes notamment en cas d'instauration ou de suppression de servitudes d'utilité publique ;
- des mises en compatibilité liées à des projets présentant un caractère d'intérêt général et nécessitant des évolutions relevant d'une révision du PLU au sens de l'article L.153-13 du code de l'urbanisme.

Depuis son adoption le 20 janvier 2014, le PLU de Brest métropole a été modifié à dix reprises (deux modifications simplifiées et huit modifications de droit commun) dont la dernière a été approuvée par le Conseil de la métropole le 6 octobre 2023. Une neuvième modification de droit commun est actuellement en cours en vue d'une approbation au second semestre 2025. Le PLU a fait l'objet de seize mises à jour, principalement pour l'annexion de nouvelles servitudes d'utilité publique ou l'actualisation du droit de préemption urbain. Enfin, il a fait l'objet de quatre mises en compatibilités : la zone d'aménagement

concerté (ZAC) de Mescadiou à Gouesnou, une opération de renouvellement urbain sur le secteur du Crann à Gouesnou, la réhabilitation d'un hypermarché dans la ZAE de Kergaradec à Gouesnou et enfin plus récemment pour accompagner la mise en œuvre de la deuxième ligne de transport en commun en site propre « Mon réseau grandit ». Une procédure de mise en compatibilité est également en cours d'étude pour le projet de parc d'activité économique de Ty ar Menez à Plougastel-Daoulas.

Par ailleurs, il est précisé que Brest métropole a engagé en juin 2023 la révision générale du PLU facteur 4 et du PCAET.

## **Des adaptations ponctuelles du PLU nécessaires pour la mise en œuvre opérationnelle du projet de construction**

Brest métropole a engagé la présente procédure de mise en compatibilité du PLU afin de permettre la réalisation du projet de construction d'un stade de football, l'Arkéa Park, sur le secteur du Froustven sur la commune de Guipavas.

En effet, ce projet nécessite l'adaptation des dispositions du PLU par une procédure de mise en compatibilité, car il est nécessaire de modifier les reculs d'implantation des installations et des constructions en bordure de la RN 265 édictés en application de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme. Cette évolution est nécessaire pour permettre la réalisation d'une aire de stationnement au nord-est du site. Par ailleurs, des modifications sont également apportées au PLU, notamment pour ouvrir une partie de la zone à l'urbanisation (passage de zone 2AU en 1AU), unifier le zonage sur l'emprise du projet (zone 1AUS), ou encore protéger les espaces destinés aux compensations

environnementales du projet de construction (classement en zone N).

Dans le cadre de cette procédure de mise en compatibilité du PLU, les pièces modifiées sont le rapport de présentation, le règlement graphique, et l'orientation d'aménagement et de programmation du secteur concerné. Les autres pièces du PLU, et notamment le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et le règlement écrit, ne sont pas modifiées.

La présente notice détaille le cadre juridique de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU et expose les motifs des changements apportés au PLU. Il est rappelé que l'évaluation environnementale a été réalisée dans le cadre de la procédure commune prévue à l'article L.122-14 du Code de l'Environnement. A ce titre, l'étude d'impact du projet de construction tient lieu d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU. Il convient donc de s'y référer pour la présentation de l'état initial de l'environnement et l'analyse des incidences sur l'environnement de la mise en compatibilité du PLU.

## **CADRE JURIDIQUE DE LA DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU**

La réalisation opérationnelle du projet de construction d'un stade sur le secteur du Froustven à Guipavas nécessite de faire évoluer le PLU. La nature des évolutions projetées,

et notamment la modification du recul inconstructible le long de la RN 265 édicté en application de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme, conduisent à recourir à une procédure spécifique de mise en compatibilité par voie de déclaration de projet.

En effet, en application de l'alinéa 3° de l'article L.153-31 du code de l'urbanisme, lorsque les évolutions projetées ont pour effet de réduire une protection édictée en raison de risques de nuisances, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, un PLU ne peut pas évoluer par voie de modification, mais doit faire l'objet d'une révision ou d'une procédure de mise en comptabilité si les évolutions projetées sont destinées à permettre la réalisation d'un projet présentant un caractère d'intérêt général, tel que le présent projet de stade (article L.153-54 du code de l'urbanisme).

Dans ce cas, l'article L.300-6 du code de l'urbanisme dispose que les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction. Conformément aux dispositions de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet. Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

Par conséquent afin de permettre la réalisation opérationnelle du projet de construction d'un stade, et considérant le caractère d'intérêt général du projet au sens de l'article L.300-6 du Code de l'urbanisme, le Conseil de la métropole a initié par délibération du 22 juin 2018 une procédure de mise en compatibilité du PLU par voie de déclaration de projet.

## **PROCEDURE ET CALENDRIER DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU**

### **Un cadre juridique défini par le Code de l'urbanisme et le Code de l'environnement**

Le champ d'application de la procédure de mise en compatibilité d'un PLU par voie de déclaration de projet est prévu aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

La procédure de mise en compatibilité du PLU est conduite sous l'autorité du président de Brest métropole. Le projet doit fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées prévues aux articles L.132-7 et L.132-9 du Code l'urbanisme (Etat, région, département, Chambres consulaires...). Ensuite, en application de l'article L. 153-55 du Code de l'urbanisme, le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique organisée selon les modalités prévues au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. Il s'agit d'une enquête publique, portant à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du PLU qui

en est la conséquence.

Enfin, le projet de mise en compatibilité, éventuellement modifié pour tenir compte des observations recueillies, est présenté au Conseil de la métropole qui adopte, en application de l'article L.153-58 du code de l'urbanisme, une déclaration de projet, emportant mise en compatibilité du PLU. Le PLU mis en compatibilité entre ensuite en vigueur dans le délai d'un mois après sa transmission au représentant de l'Etat dans le département au titre du contrôle de légalité.

### **Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU : une démarche articulée avec le projet de construction**

Le projet de mise en compatibilité ayant les effets d'une révision au sens de l'article L.153-31 du Code de l'urbanisme (réduction partielle du recul inconstructible le long de la RN 265 édicté au titre de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme), la procédure de mise en comptabilité du PLU est soumise à une évaluation environnementale, conformément à l'article R.104 du Code de l'urbanisme. Selon la nature des évolutions apportées, il doit être procédé à une nouvelle évaluation environnement du PLU, ou à une actualisation de l'évaluation environnementale initiale.

Le PLU facteur 4 a fait l'objet d'une évaluation environnementale lors de sa dernière révision approuvée le 20 janvier 2014. Les évolutions projetées dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité ne remettant pas en question l'économie générale du PLU, il a été procédé à une actualisation de l'évaluation environnementale initiale, soumise à l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale de Bretagne.

Le projet de construction du stade et la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence étant liés directement, dans un souci de simplicité et de clarté des procédures vis-à-vis du public, il a été décidé de mener l'évaluation environnementale selon la procédure commune prévue à l'article L.122-14 du code l'environnement. Ainsi, l'étude d'impact du projet de stade tient lieu d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU, l'étude d'impact ayant été complétée par les rubriques prévues à l'article R.151-3 du Code de l'urbanisme.

La mise en œuvre de la procédure commune prévoit que l'enquête publique sur l'étude d'impact du projet et sur la mise en compatibilité du PLU soient également organisées conjointement.

## Un projet soumis à concertation préalable

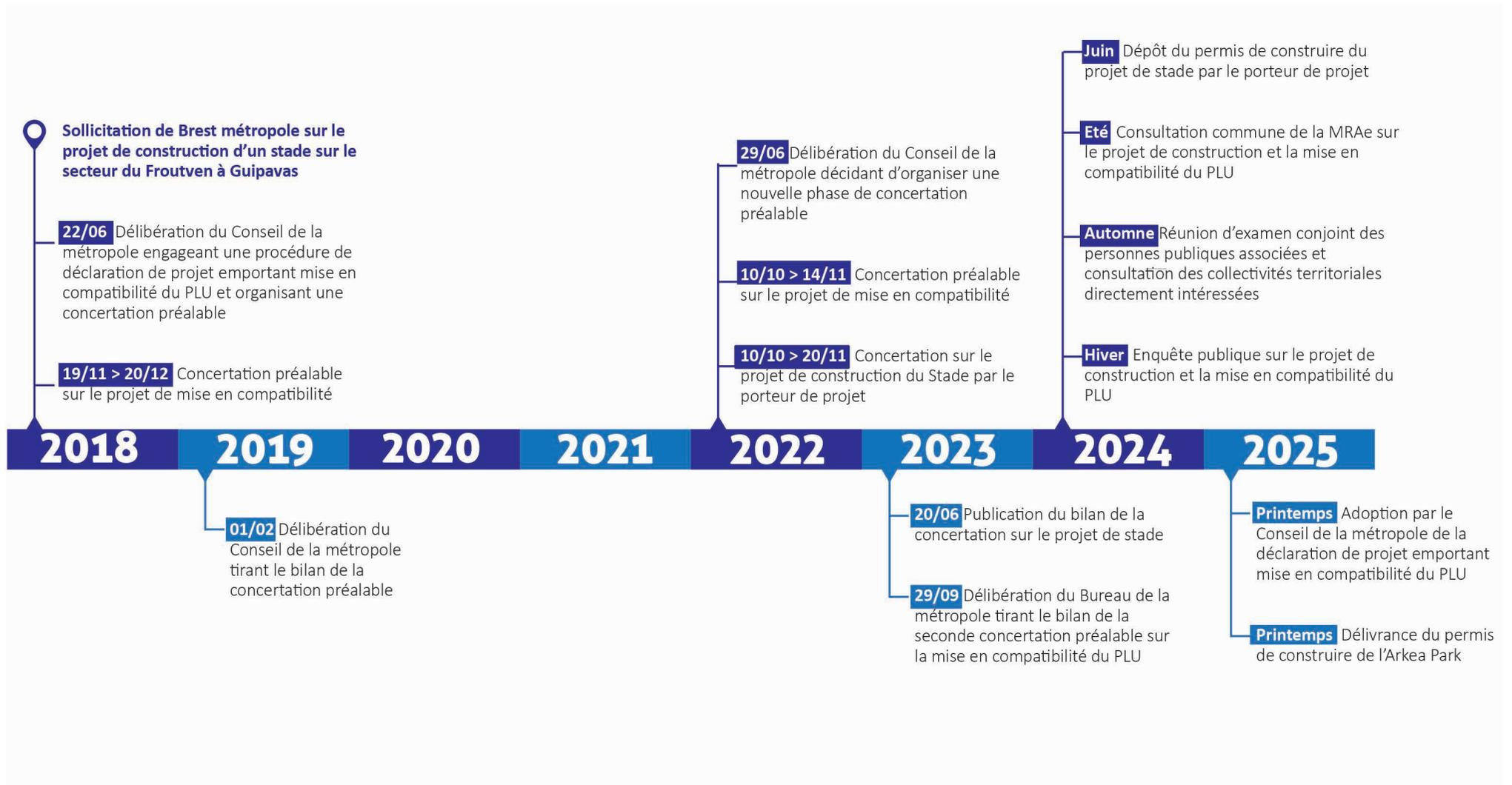
Comme évoqué précédemment, le projet de mise en compatibilité du PLU nécessite une actualisation de son évaluation environnementale. De ce fait, en application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, la procédure doit également comprendre d'une phase de concertation préalable, afin de permettre au public de prendre connaissance du projet en amont de la démarche et formuler le cas échéant ses observations.

Par délibération n° C2018-06-063 du 22 juin 2018, le Conseil de la métropole a décidé d'engager une procédure de mise en compatibilité du PLU, dans le cadre d'une déclaration de projet, en application des articles L.300-6 et L.153-54 du code de l'urbanisme. Par cette même délibération, le Conseil de la métropole a engagé une concertation préalable sous l'égide garant désigné par la commission nationale du débat public (CNDP), conformément au code de l'environnement alors applicable à cette procédure.

La concertation s'est déroulée du 19 novembre au 20 décembre 2018, a fait l'objet d'un bilan du garant le 15 janvier 2019, puis un bilan a été arrêté par le Conseil de la métropole par délibération n° C2019-02-016 du 1er février 2019. Le bilan est annexé au présent dossier.

Après cette première phase de concertation, le porteur de projet a fait évoluer le programme et le projet urbain et architectural de l'opération, pour tenir compte des résultats de la concertation. La nature des évolutions projetées par le porteur de projet, et leurs incidences sur les adaptations à apporter au PLU précédemment présentées en concertation au public, ont conduit le Conseil de la métropole à organiser, par délibération n° C2022-06-092 du 29 juin 2022, une seconde phase de concertation préalable sur le projet de mise en compatibilité du PLU, au titre du Code de l'urbanisme, sans garant, conformément aux dispositions entrées en vigueur suite à l'adoption de la loi 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique (dite loi ASAP). En parallèle, le maître d'ouvrage du projet de stade a initié volontairement une concertation préalable au titre du Code de l'environnement. Cette seconde concertation préalable sur le projet de mise en compatibilité s'est tenue du 10 octobre au 14 novembre 2022. Son bilan a été approuvé en Bureau de la métropole le 19 septembre 2022 et figure en annexe de la présente notice explicative.

## Mise en compatibilité du PLU et projet de construction : des procédures étroitement imbriquées



## EXPOSE DES MODIFICATIONS APPORTEES AU PLU

**Rappel** : l'analyse de l'état initial de l'environnement est exposée dans l'étude d'impact du projet de l'Arkea Park et ses annexes qui tient lieu d'évaluation environnementale du PLU conformément aux articles L.122-14 et R.122-27 du Code de l'environnement.

Le secteur concerné par le projet Arkea Park se situe dans le secteur du Froutven Guipavas, sur un terrain d'environ 20 ha bordé par le boulevard de l'Europe/ boulevard François Mitterrand, qui relie le quartier au centre de l'agglomération brestoise, face à la zone commerciale des Portes de Guipavas (cf plan de situation, page 6).

Ce quartier est identifié depuis longtemps comme un site stratégique d'accueil de fonctions et d'équipements métropolitains, sur lequel a été engagée dès 2008 une stratégie foncière.

En 2011, un plan-guide a été établi dans le but de fournir aux opérateurs un cadre de référence visant à maîtriser le développement des projets sur ce vaste territoire de 90 hectares et fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation de secteur dans le plan local d'urbanisme (OAP de secteur Froutven/Botsporn, p.174-175).

Depuis 2011, l'aménagement et l'urbanisation du secteur Froutven se sont réalisés de manière progressive (cf carte ci-contre) : la réalisation de programmes tertiaires le long du boulevard François Mitterrand (Eau du Ponant et Naval Groupe), d'un programme mixte au Sud (Hauts de Kerdanné), de l'implantation du Campus des Métiers et de Leroy Merlin. Ainsi un front urbain continu s'est constitué, prolongeant l'effet de boulevard urbain existant boulevard



Une urbanisation progressive du quartier du Froutven depuis 2011

de l'Europe jusqu'au terminus Tram et au bâtiment IKEA, à l'entrée du centre commercial «Les portes de Guipavas». Aujourd'hui deux opérations de logements au nord du secteur, ainsi qu'un programme mixte tertiaire/logements/activités à l'ouest sont également en projet. Ces projets sont accompagnés d'études pré-opérationnelles de réseaux et de voiries pour desservir ces opérations.

Le site du Froutven, secteur à enjeu métropolitain, a donc beaucoup évolué depuis les années 2000, et continue sa mutation avec le projet de construction d'un nouveau stade sur les terrains situés au droit du rond-point de Quelarnou.

Le site d'implantation du projet est délimité par la VC 14 et la rue Alphonse Penaud qui permettront d'accéder au Stade, la RN 265 à l'Est, et enfin le boulevard François Mitterrand au sud qui accueille la ligne A de tramway qui effectue son terminus entre LEROY MERLIN et IKEA.

Les terrains s'inscrivent dans un contexte agricole voué essentiellement à la grande culture en contexte péri-urbain. Ils sont occupés par de grandes cultures et d'anciennes serres démolies après 2015. Le site est marqué par un réseau de haies présent au Sud et Sud-Est, un hêtre remarquable identifié au titre des espaces boisés classés au sud et une zone humide à l'Est.

Le projet de stade s'inscrit dans les orientations générales du PLU de Brest métropole. Par sa situation, sa dimension et la qualité de sa desserte, le secteur du Froutven est identifié par Brest métropole de longue date comme site d'accueil de fonctions et d'équipements métropolitains et notamment pour un équipement sportif

Au PLU, le secteur est classé en zone d'urbanisation future (1AU et 2AU), accompagné d'un emplacement réservé à la création d'installations d'intérêt métropolitain à vocation sportive, culturelle et de loisir. Enfin, déclinant le plan guide du Froutven, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielles du Froutven/Botspern précisent les principes d'aménagement et d'organisation de ce vaste secteur de développement dans lequel vient s'inscrire le projet. Un des enjeux programmatiques fort est de poursuivre l'aménagement entre Kergaradec au nord et le Froutven au sud pour affirmer l'entrée d'agglomération Brestoïse par une forte identité, cette identité pouvant être matérialisée par un bâtiment signal à cette entrée. Il s'agit d'affirmer le caractère urbain et métropolitain de cette entrée de ville et plus spécifiquement le long du boulevard François Mitterrand en présentant un front bâti s'accompagnant d'un traitement architectural et paysager de qualité (apport de rythme sur la voie). Un bâtiment au caractère architectural singulier est inscrit dans l'orientation d'aménagement au niveau du site d'étude créant un nouveau point d'appel dans le paysage d'entrée de ville.

Le projet Arkéa Park s'inscrit donc pleinement dans les orientations générales d'aménagement et de développement énoncées dans le document d'urbanisme métropolitain.

Néanmoins, sa réalisation opérationnelle requiert de faire évoluer le PLU. Il nécessite l'ouverture formelle de la zone à

l'urbanisation (passage de zone 2AU en 1AU), l'unification des zonages sur l'emprise du projet, l'actualisation de l'OAP de secteur, l'adaptation marginale du recul inconstructible le long de la RN 265 et enfin la levée de deux emplacements réservés. Par ailleurs, pour tenir compte des études environnementales menées sur le projet, certains espaces sont classés en zone naturelle et forestière en cohérence avec leur vocation d'espaces de compensation.

La mise en compatibilité du PLU entraîne ainsi des évolutions dans le rapport de présentation, les orientations d'aménagement et de programmation et le document graphique du règlement, décrites ci-après. Aucune modification n'est apportée au projet d'aménagement et de développement durables (PADD), au règlement écrit et aux annexes.

## Rapport de présentation

Le rapport de présentation d'un PLU présente l'état des lieux de la situation existante et des perspectives d'évolution (état initial de l'environnement, diagnostic du territoire). Il explique et justifie les règles contenues dans le PLU et analyse ses incidences prévisibles sur l'environnement.

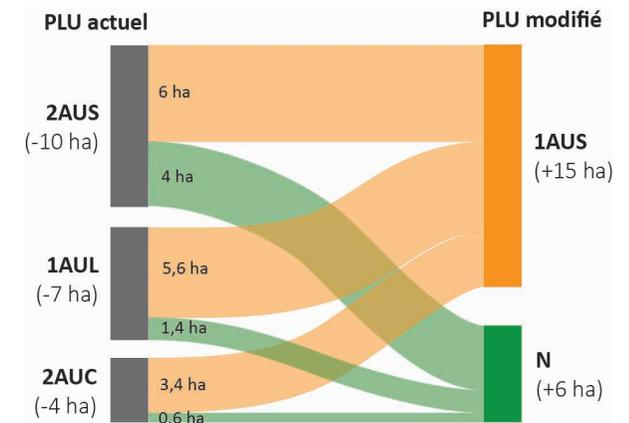
Dans le cadre de la présente mise en compatibilité, le rapport de présentation du PLU de Brest métropole est complété et actualisé sur les points suivants.

- actualisation du tableau de surface des zones délimitées par le PLU après mise en compatibilité ;
- actualisation du tableau récapitulatif des emplacements réservés délimité par le PLU ;
- insertion de l'étude justifiant la modification du recul d'implantation des constructions par rapport à la RN 265 édicté au titre de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme ;

## Actualisation du tableau de surface des zones

En pages 493 à 503, le rapport de présentation actuel détaille la surface des zones (U, AU, A et N) délimitées dans le document graphique n°1. Ce tableau de surface est actualisé à l'occasion de chacune des procédures d'évolution du PLU.

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU les modifications de zonage entraînent les modifications de surfaces suivantes :



Un nouveau tableau de surface, reprenant ces éléments, sera inséré à la suite de la page 503 du rapport de présentation.

### **Actualisation du tableau des emplacements réservés**

En pages 513 à 516, le rapport de présentation du PLU présente un tableau récapitulatif des emplacements réservés aux voies et ouvrages publics délimités sur le document graphique n°1 du règlement.

Les emplacements réservés sont des servitudes d'urbanisme qui permettent de geler des emprises identifiées dans le PLU en vue d'une affectation prédéterminée (voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général, espaces verts, programme de logements dans le respect des objectifs de mixité sociale). En attendant la réalisation du projet, l'instauration de l'emplacement réservé limite la constructibilité du terrain, qui ne peut pas recevoir sur l'emprise réservée des travaux non conforme au projet justifiant la servitude. En contrepartie, elle ouvre au propriétaire du terrain la possibilité d'un droit de délaissement.

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, deux de ces emplacements réservés sont levés :

- l'emplacement réservé n°143, instauré au bénéfice de Brest métropole pour un élargissement voirie sur la rue Alphonse Penaud. Cet emplacement ne présente plus d'utilité compte tenu du reprofilage de la voie en lien avec le projet ;
- l'emplacement réservé n°155, instauré au bénéfice de Brest métropole pour la création d'installations d'intérêt métropolitain à vocation sportive, culturelle, loisir et déplacement. Cet emplacement réservé ne présente plus d'utilité compte tenu de la mise en œuvre opérationnelle d'un projet répondant à cette vocation.

La mention de ces deux emplacements réservés est supprimée du tableau.

### **Justification de la modification du recul d'implantation des constructions et installations le long de la RN 265 (étude « Barnier »)**

Le projet requiert de réduire partiellement le recul inconstructible édicté en application de l'article L.111-6 du code l'urbanisme, afin de permettre l'aménagement d'une aire de stationnement.

Afin de pouvoir réduire ce recul, conformément à l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme, une étude spécifique a été menée afin de justifier que les règles d'implantation projetées seront compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Cette étude, menée par le bureau d'études SCE / Ateliers UP+, vient compléter le rapport de présentation conformément à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme et vient s'insérer dans le rapport de présentation au point relatif aux bandes de recul le long de voies.

L'étude est annexée au présent dossier.

### **Orientations d'aménagement et de programmation**

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) de secteurs comprennent les schémas d'aménagement des zones à urbaniser à différentes échelles, et de certains secteurs en renouvellement urbain. Tout projet de construction ou d'aménagement situé dans un périmètre d'OAP de secteur doit être compatible avec celle-ci.

Le projet de stade se situe dans le périmètre de l'OAP de secteur intitulée « Froustven – Botspern », figurant en pages 174 et 175 de la pièce du PLU intitulée « 3 –

Orientations d'aménagement et de programmation ». Cette OAP de secteur décline dans le PLU les orientations définies dans la cadre du plan guide Froustven qui identifie les enjeux d'aménagement suivants :

- développer l'attractivité de la métropole brestoise par l'aménagement d'un quartier mixte à vocation métropolitaine, intégrant activités économiques, campus de formation, grands équipements et secteurs d'habitat ;
- assurer une urbanisation respectueuse de l'environnement, en maîtrisant l'impact sur le voisinage avec notamment le maintien des hameaux existants et la mise en valeur des espaces naturels ;
- encourager l'intermodalité en s'appuyant sur le tramway et développer les cheminements doux ;
- aménager l'entrée d'agglomération grâce à des projets immobiliers et paysagers présentant une grande qualité urbaine.

Le projet de construction du stade est cohérent avec le principe généraux fixés par cette OAP et ne nécessite pas de modification de fond. Néanmoins, dans le cadre de la mise en compatibilité, il est proposé d'ajuster et d'actualiser le schéma sur les points suivants (voir extrait graphiques avant/après de l'OAP, respectivement pages 19 et 20) :

- l'aplat sur l'emprise du projet est unifié et sa dénomination, en légende, est actualisée en cohérence avec la vocation de cet espace ;
- en bordure de la RN 265, le schéma identifie en zone de trame verte et bleue (TVB), les espaces destinés aux compensations environnementales, et complète les haies et talus à préserver ;
- enfin, la représentation des éléments naturels d'intérêt paysager (EIP) est actualisée en cohérence avec le projet et son étude environnementale (mesures d'évitement, de réduction et de compensation).

Schéma des orientations d'aménagement et de programmation de secteur «Froustven/Botspern - Guipavas»

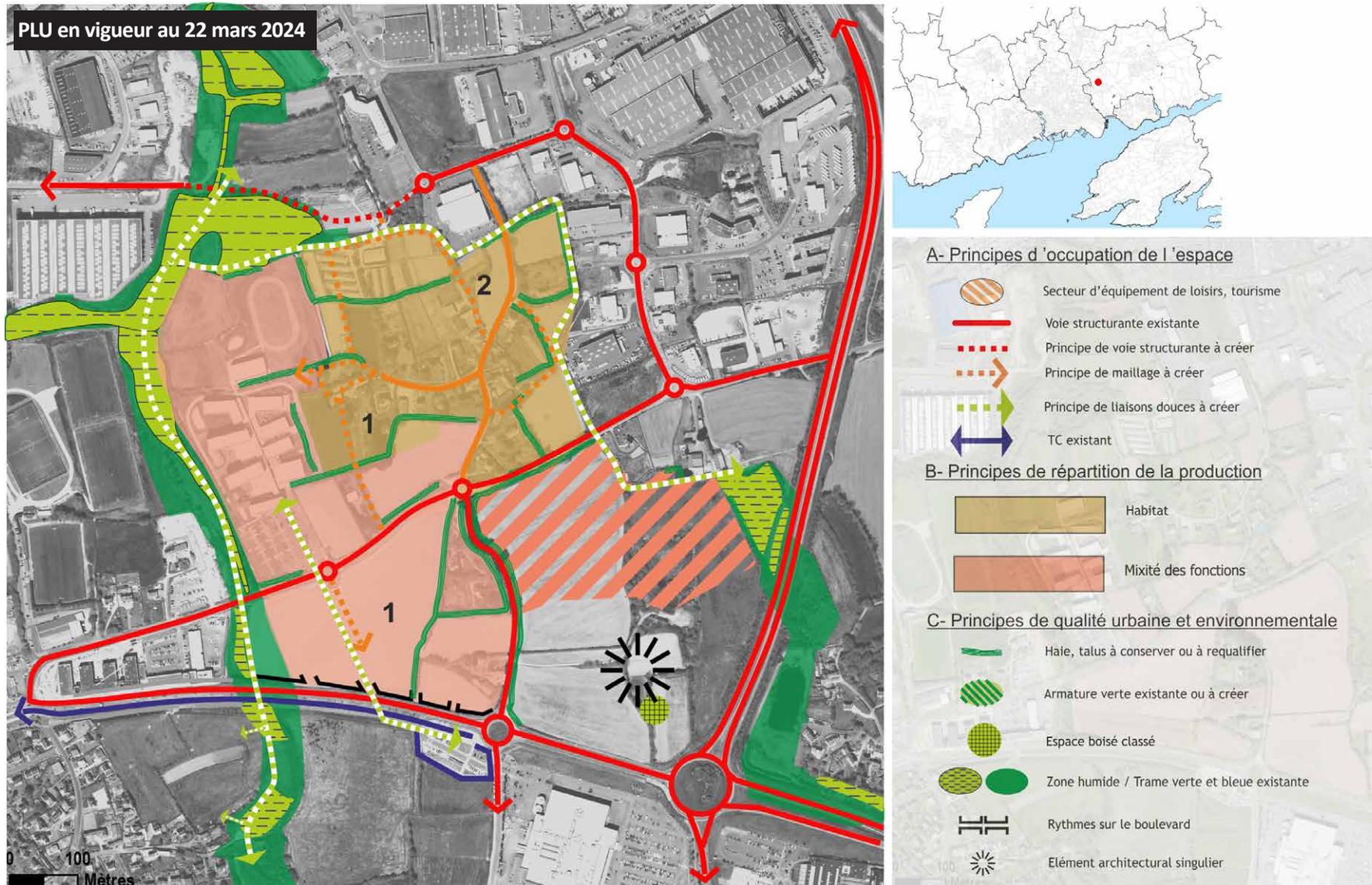
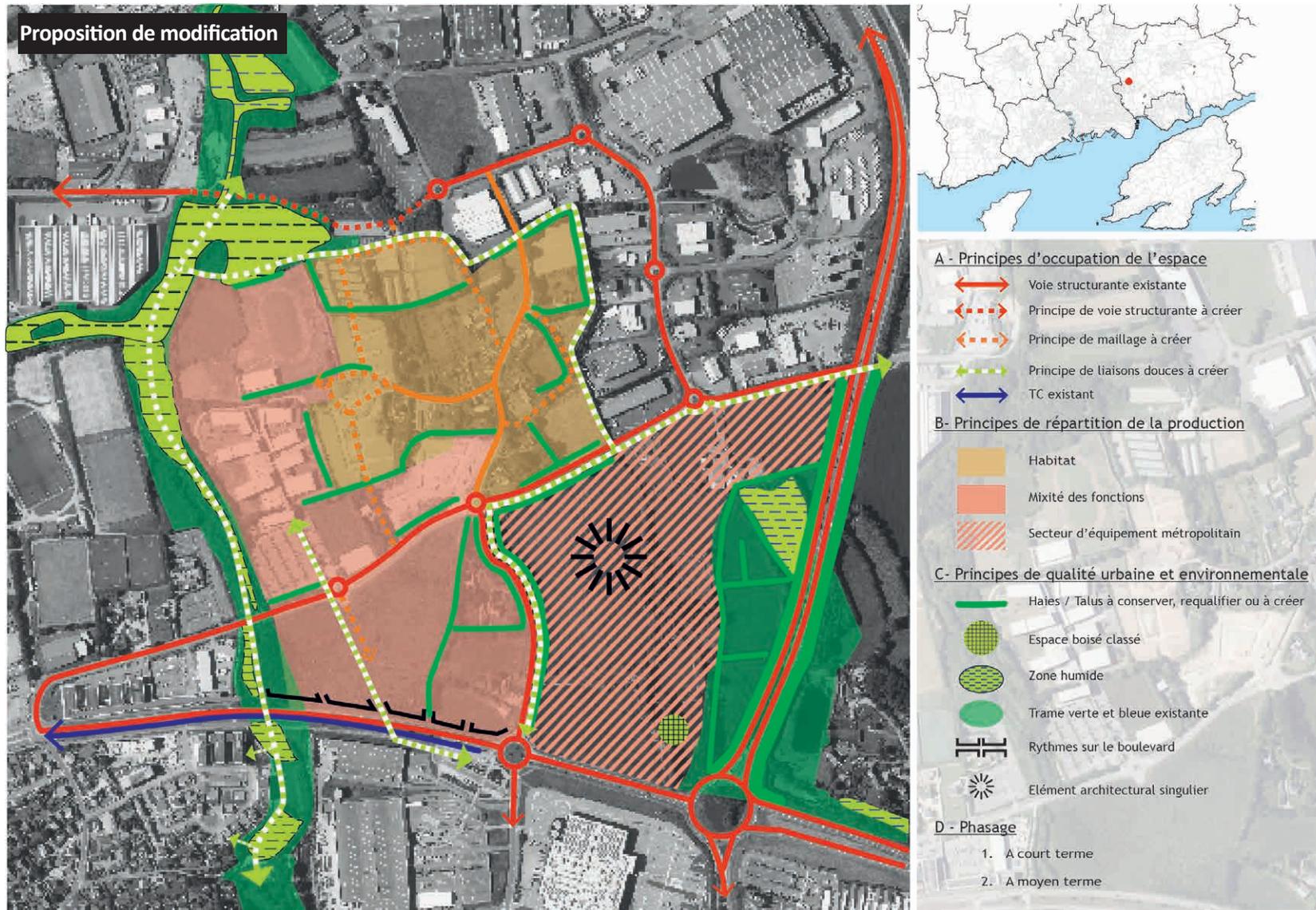


Schéma des orientations d'aménagement et de programmation de secteur «Froustven/Botspern - Guipavas»



## Règlement graphique

Le plan local d'urbanisme comprend un règlement qui fixe l'ensemble des règles auxquelles tous les projets de constructions, d'installations ou d'aménagements doivent être conforme. Le règlement est composé de pièces écrites qui énoncent les règles applicables, et de pièces graphiques qui les spatialisent.

Dans le cadre la mise en compatibilité du PLU, le règlement écrit n'est pas modifié. Les dispositions applicables seront celles de la zone 1AUS actuellement en vigueur. En revanche, il est apporté des évolutions aux trois atlas constituant les documents graphiques du règlement du PLU. Ils évoluent de la manière décrite ci-après.

### Document graphique n°1

Le document graphique n°1 du règlement du PLU délimite les zones urbaines (U), à urbaniser (AU), agricoles (A) et enfin naturelles et forestières (N). Il comporte également les emplacements réservés aux voies, ouvrages et équipements publics ou encore les éléments naturels ou bâtis faisant l'objet de prescription particulières : espaces boisés classés, haies et talus à préserver, zones humides, etc.

La mise en compatibilité du PLU entraîne les évolutions suivantes, présentées graphiquement page 22 :

- extension de la zone naturelle et forestière (zone N) le long de la RN 265, en cohérence avec l'étude environnementale qui a identifié des zones de compensation environnementale. Le classement en zone N permettant de garantir durablement la préservation de cet espace ;

- classement de l'emprise du projet Arkea Park en zone 1AUS, couvrant les secteurs où sont appelés à s'implanter des services ou équipements qui concourent au fonctionnement ou au rayonnement métropolitain de l'agglomération. Cette modification permettra l'ouverture réglementaire de la zone à l'urbanisation (passage de zone 2AU en 1AU). Il s'agit par ailleurs d'adopter un règlement unique sur l'ensemble de l'emprise du projet, actuellement subdivisée en trois zones : une zone AUS accueillant les services ou équipement à rayonnement métropolitain, une zone AUL destinée aux activités de sport et loisirs et enfin une zone AUC avec une vocation de mixité des fonctions. L'application d'un zonage et d'un règlement unique permettront d'assurer la cohérence d'ensemble des constructions et des aménagements ;
- suppression de l'emplacement réservé n°155 instauré au bénéfice de Brest métropole pour la création d'installations d'intérêt métropolitain à vocation sportive, culturelle, loisir et déplacement. Cet emplacement réservé ne présente plus d'utilité compte tenu de la mise en œuvre opérationnelle d'un projet répondant à la vocation de la réserve ;
- suppression de l'emplacement réservé n°143 institué au bénéfice de Brest métropole de part et d'autre de la rue Alphonse Penaud. Cet emplacement est devenu sans objet compte tenu du reprofilage de la voie en lien avec le projet ;
- ajustement d'éléments d'intérêt paysager en cohérence avec le projet de construction et les mesures « éviter/réduire/compenser » figurant dans l'étude d'impact, notamment dans le secteur identifié pour les compensation environnementales.

### Document graphique n°2

Le document graphique n°2 du règlement, également appelé « plan des formes urbaines », fixe la hauteur maximale des constructions, ainsi que les reculs d'implantation le long des voies départementales, nationales et des routes classées à grande circulation.

La mise en compatibilité du PLU entraîne une seule évolution présentée graphiquement page 23. Cette modification porte sur la réduction de 100 mètres à 20 mètres du recul d'implantation des constructions et installations le long de la RN 265 pour permettre la réalisation d'une aire de stationnement.

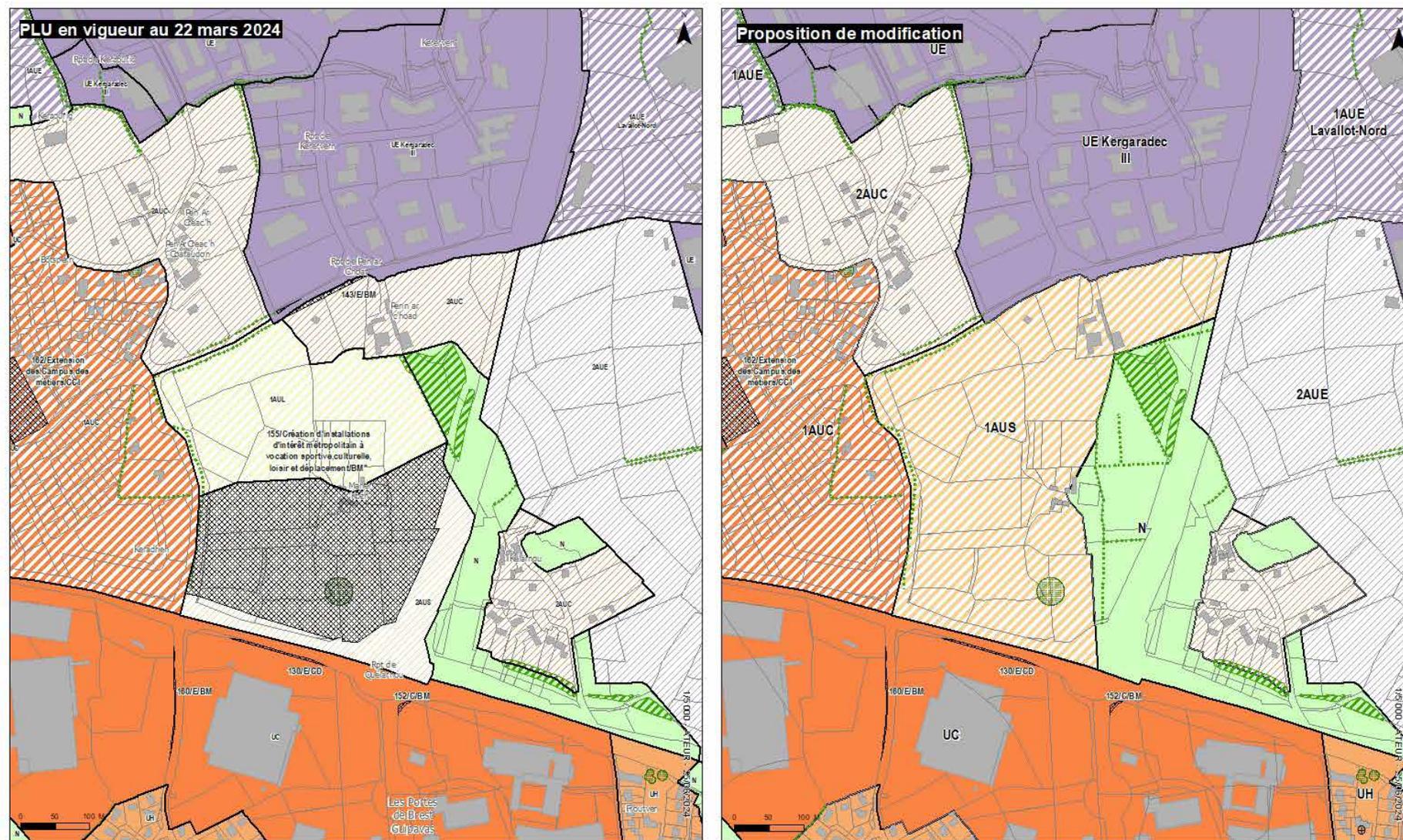
Cette modification du recul adoptée par dérogation à l'article L.111-6 du code de l'urbanisme est expliquée en page 15 de la présente notice, et justifiée par l'étude SCE/ Atelier up+ annexée au présent dossier.

### Document graphique n°3

Le document graphique n°3 du règlement du PLU délimite les polarités commerciales et les secteurs soumis à des risques naturels ou technologiques dans lesquels des règles particulières sont édictées par le PLU. Il comprend en outre l'indication des espaces compris dans les OAP de secteur.

La mise en compatibilité du PLU, présentée graphiquement page 24, porte uniquement sur la suppression du secteur de commerce et services assimilés interdit sur l'emprise de la future zone 1AUS accueillant l'Arkéa Park. Ainsi, dans cet espace, les commerces et services assimilés directement liés au fonctionnement et à l'activité du stade pourront être autorisés. Toute autre activité de commerce ou service assimilé demeurera proscrite en application du règlement de la zone 1AUS.

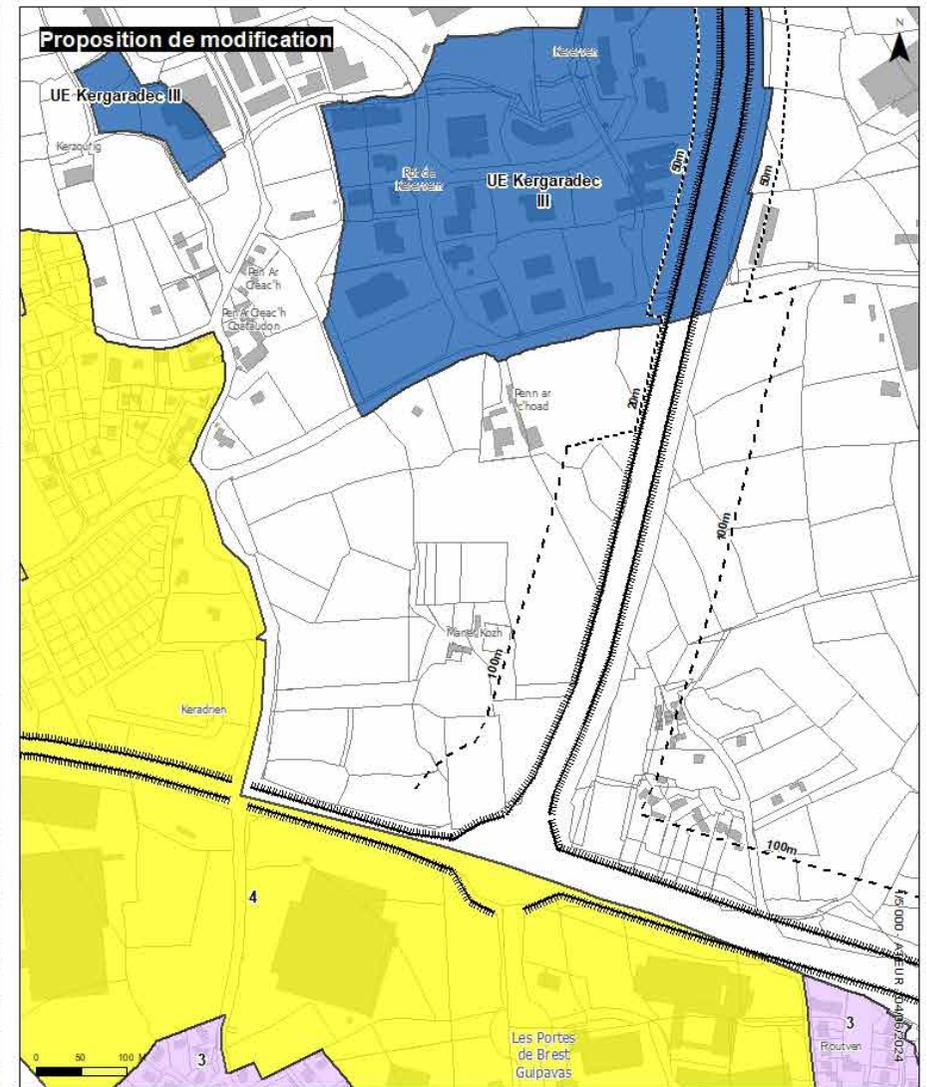
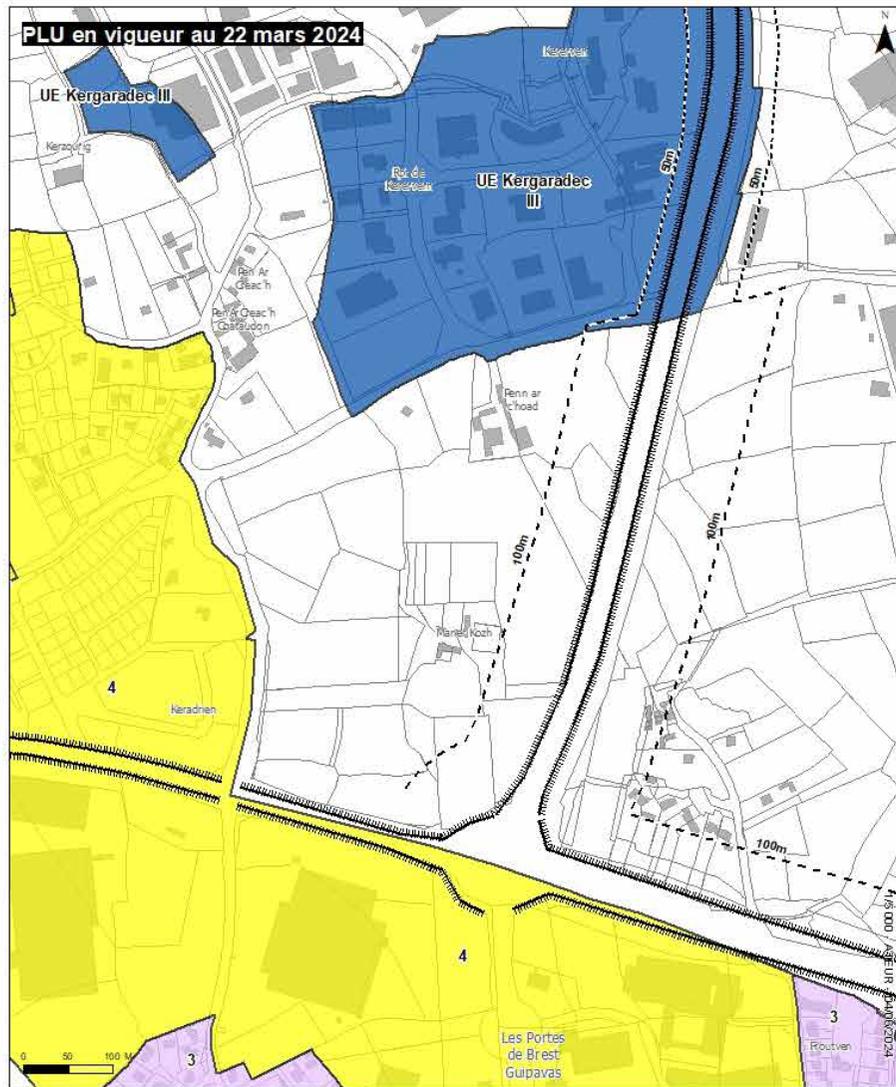
Règlement - Document graphique N°1 (extrait des pages 43, 44, 57 et 58 de l'atlas)



Zonage

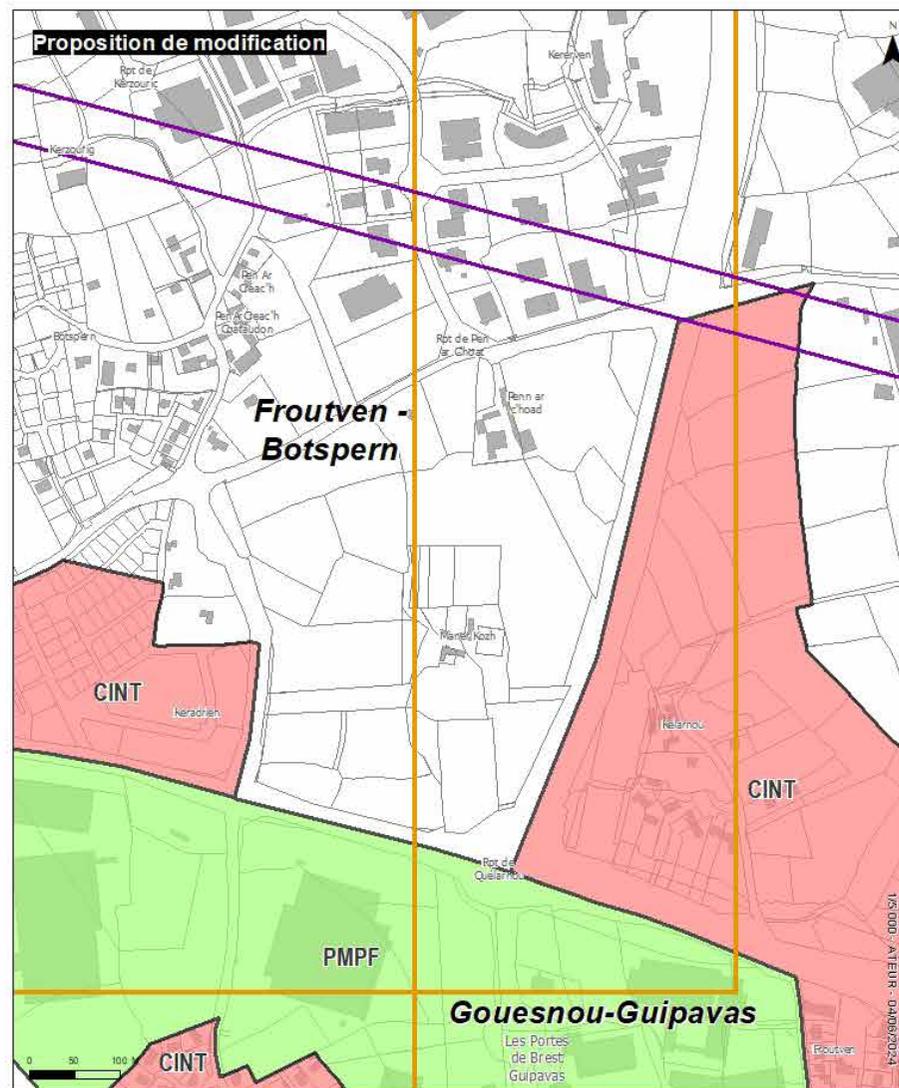
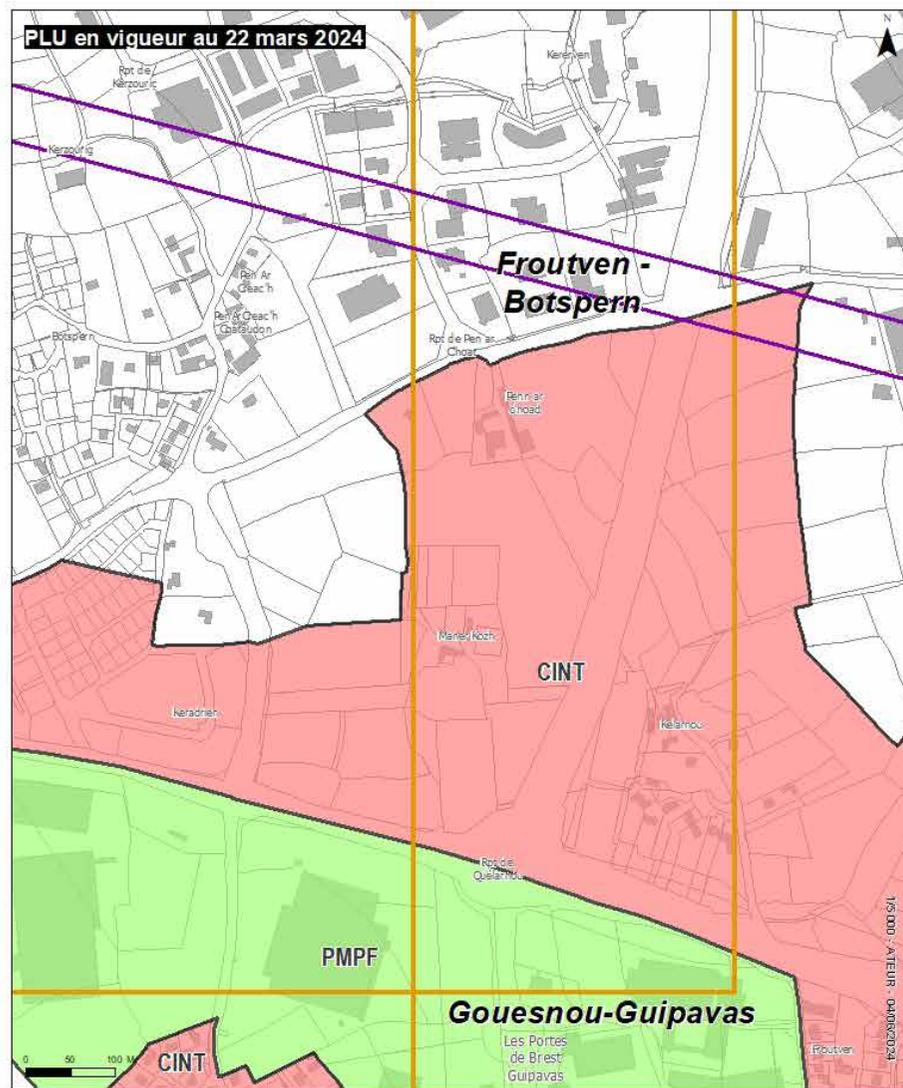
- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> N - Protégée</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FF8C00; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> UC - Mixité des fonctions urbaines *</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA07A; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> UH - Vocation dominante d'habitat *</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #9370DB; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> UE - Activité de production industrielle, artisanale, stockage et logistique</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, #FF8C00 2px, #FF8C00 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 1AU C - Mixité des fonctions urbaines *</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, #9370DB 2px, #9370DB 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 1AU E - Activité de production industrielle, artisanale, stockage et logistique</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, #FFD700 2px, #FFD700 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 1AU S - Fonctions, services, installations et équipements à rayonnement métropolitain</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, #FFD700 2px, #FFD700 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 2AU C - Après modification ou révision du PLU, mixité des fonctions urbaines</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #E0E0E0; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 2AU E - Après modification ou révision du PLU, à vocation d'activité de production industrielle, artisanale, stockage et logistique</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFFACD; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 1AUL - Vocation de camping, caravaning, équipements sportifs ou de loisirs</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Haies, talus</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, #90EE90 2px, #90EE90 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Zone humide</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, #008000 2px, #008000 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Élément d'intérêt paysager</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, #808080 2px, #808080 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Espace boisé classé</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, #808080 2px, #808080 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Emplacement réservé</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Sentier piétonnier à conserver</li> </ul> |
|---|---|---|--|

Règlement - Document graphique N°2 (extrait de la page 19 de l'atlas)



- Recul loi Barnier
- Recul loi Barnier modifié
- ==== Interdiction d'accès sur voirie
- ~~~~ Constructions et ensembles ordonnancés
- 3 niveaux
- 4 niveaux
- 4A - 4 niveaux + attique ou comble
- Secteurs de projet, hauteurs définies dans le règlement

Règlement - Document graphique N°3 (extrait de la page 19 de l'atlas)



- Périmètre de protection aux abords des lignes électriques aériennes à haute et très haute tension
- Périmètre des orientations d'aménagement et de programmation
- Secteur de commerce et services assimilés interdits (CINT)
- Pôle métropolitain de périphérie du Frouvent (PMPF)

## INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT

### L'évaluation environnementale initiale du PLU

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme alors en vigueur, le plan local d'urbanisme de Brest métropole a fait l'objet d'une évaluation environnementale lors de sa dernière révision, approuvée le 20 janvier 2014.

L'analyse initiale des incidences notables sur l'environnement a été menée dans le cadre d'une démarche globale d'évaluation environnementale du projet de révision du PLU, confiée à un groupement de bureaux d'études en environnement. Le groupement a accompagné Brest métropole sur l'ensemble de la procédure de révision afin d'orienter, à chaque étape, les choix d'aménagement au regard, notamment, des objectifs de protection de l'environnement.

L'évaluation environnementale de la révision du PLU facteur 4 s'est déroulée en deux phases principales. Une première phase dite de processus itératif, marquée par des échanges de documents et d'observations entre Brest métropole et le bureau d'études, puis une phase finale d'analyse globale de l'ensemble du projet de PLU avant son arrêt puis son adoption par le Conseil de la métropole en janvier 2014.

Dans le cadre de la procédure de révision du PLU, l'évaluation environnementale a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui concluait notamment que le PLU avait permis d'assurer l'élaboration du projet

de façon cohérente et équilibrée et que les orientations d'aménagement et programmation apportaient un contenu concret à la volonté du territoire de s'engager dans le développement durable.

Cette évaluation environnementale et la description de la manière dont elle a été menée sont exposés respectivement au chapitre 5 et 6 du rapport de présentation du PLU. Elle est présentée selon 4 dimensions :

#### 1/ Environnement naturel et paysages

- les sols ;
- les zones humides et les cours d'eau ;
- les milieux naturels, la faune, la flore et les continuités écologiques ;
- les sites Natura 2000 ;
- les paysages.

#### 2/ Ressources naturelles

- les ressources du milieu marin ;
- les économies d'énergie et le développement d'énergies renouvelables ;
- la gestion de l'eau (eau potable, assainissement, eaux pluviales).

#### 3/ Vie quotidienne

- les déplacements ;
- le patrimoine ;
- l'accès à la nature.

#### 4/ Risques, pollutions et nuisances, santé publique

- les risques naturels ;
- les risques technologiques ;
- les pollutions et les nuisances (sites pollués, qualité de l'air, qualité des eaux) ;
- le bruit ;
- la santé publique.

### L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU

En application de l'article L.104-3 du code de l'urbanisme, excepté dans les cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, les procédures d'évolution des PLU donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration. Selon la nature des évolutions projetées et/ou les procédures menées, cette nouvelle évaluation environnementale ou cette actualisation doivent être réalisées de manière systématique ou après un examen au cas par cas. L'évaluation environnementale est proportionnée à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

Comme évoqué précédemment dans la présente notice, le recours à la procédure de mise en compatibilité du PLU de Brest métropole pour permettre la réalisation opérationnelle du projet d'Arkéa Park et ses annexes, est justifiée par la nécessité d'adapter marginalement le recul inconstructible en bordure de la RN 265 édicté en application de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme (dit recul « Barnier »). En réduisant le recul « Barnier », la mise en compatibilité a pour effet de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels et emporte les effets d'une révision au sens de l'article L.153-31 du code de l'urbanisme. C'est pourquoi, conformément à l'article R.104-13 du même code, la mise en compatibilité du PLU a fait l'objet d'emblée à une évaluation environnementale.

Considérant que l'implantation d'un équipement sportif tel que l'Arkéa Park dans le secteur du Froutvén à Guipavas a été pris en compte dans le projet de PLU et son évaluation environnementale initiale, et que les évolutions projetées dans le PLU pour permettre sa réalisation opérationnelle ne modifient pas l'économie générale du PLU sur le secteur, il a été procédé à une simple actualisation de l'évaluation environnementale. Cette actualisation a été menée dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune, comme le permet le article L.122-14 du code de l'environnement : « *Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune.* »

Le recours à cette procédure commune d'évaluation environnementale a ainsi permis d'articuler au mieux les deux démarches.

Conformément aux articles R.122-26 et R.122-27, l'étude d'impact du projet Arkéa Park et ses annexes a été complété par les éléments requis au titre de l'évaluation environnementale propre à la mise en compatibilité du PLU de Brest métropole. L'étude d'impact du projet de construction tient donc lieu d'actualisation de l'évaluation environnementale du PLU.

En conséquence, pour l'évaluation des incidences de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement, il convient de se référer à l'étude d'impact du projet d'Arkéa Park et ses annexes, et notamment son chapitre 4.

# Annexe

**ETUDE JUSTIFICATIVE DE NOUVELLES RÈGLES  
D'IMPLANTATION AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-8  
DU CODE DE L'URBANISME SUR LA RN 265**

sce  
ateliersup+

L'article L111-8 du code de l'urbanisme prévoit que « *Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.* »

Le présent dossier justifie l'inscription de nouvelles règles d'implantation édictées par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal métropolitain le long de la RN 265, voie soumise aux règles d'inconstructibilité au titre du code de l'urbanisme, qui imposent à ce jour un recul de 100 m des constructions et des aménagements. Cette réduction est envisagée en prenant en considération le projet d'aménagement d'un grand stade et des aménités associées (parking paysager). **Le projet s'inscrit sur un linéaire de 600m le long de la RN 265, frappée par la marge de recul de 100m, la présente demande de réduction concerne une portion de 135m sur laquelle le projet prévoit l'aménagement du parc de stationnement nécessitant de s'approcher au plus à 20m de l'axe.**

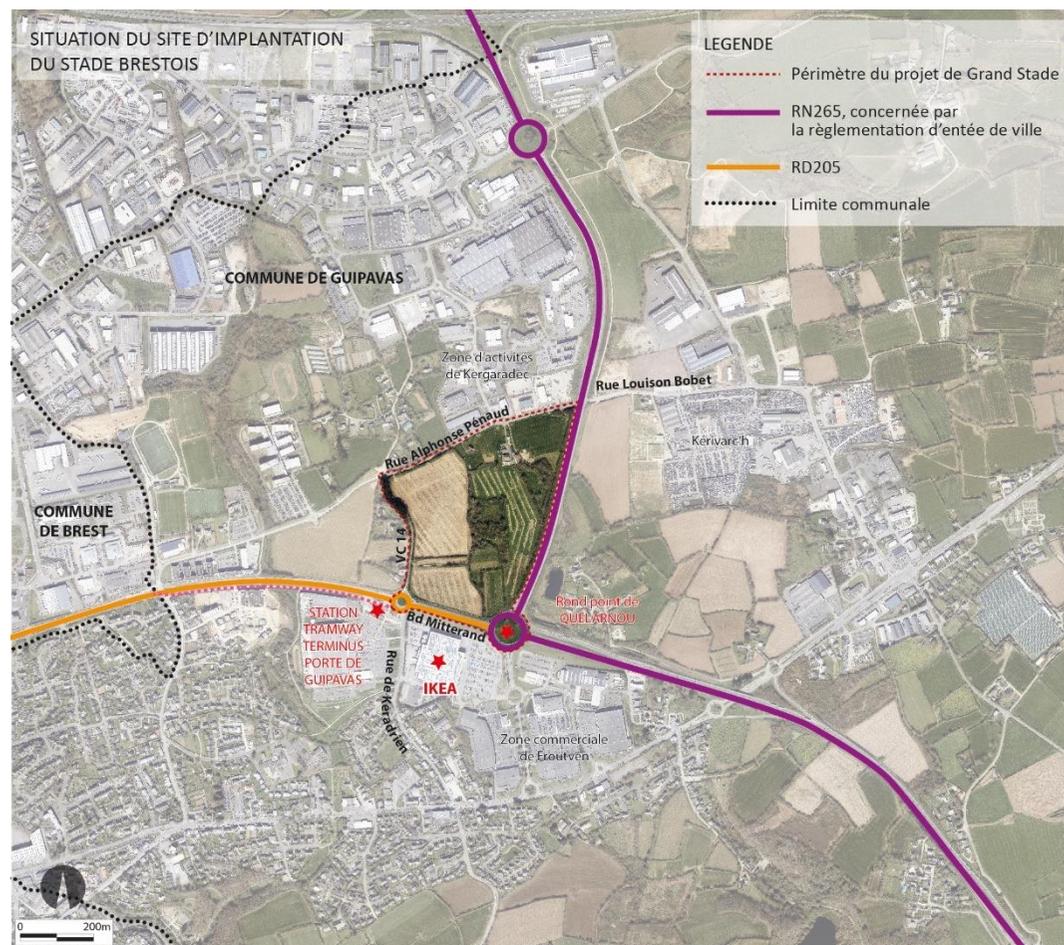
## SOMMAIRE

<b>1. La voie concernée par la réglementation entrée de ville : la RN 265.....</b>	<b>29</b>
<b>2. Etat des lieux.....</b>	<b>32</b>
A   Situation et usages.....	32
B   Occupation du sol et contexte environnemental.....	33
C   Desserte et accès viaire.....	36
D   Paysage et perceptions.....	37
E   Nuisances.....	49
F   Synthèse et projet urbain.....	50
<b>3. Enjeux, objectifs, recommandations et prescriptions du PLUi .....</b>	<b>51</b>
A   Les principes assurant la prise en considération des enjeux « entrée de ville » .....	51
B   Les nuisances .....	54
C   La sécurité.....	55
D   La qualité de l'urbanisme et des paysages .....	55
E   La qualité architecturale .....	56
F   Visualisation des dispositions retenues.....	57

## 1 | La voie concernée par la réglementation entrée de ville : la RN 265

La RN 265 est concernée par les dispositions réglementaires de l'article L111-6 du code de l'urbanisme, introduite par la loi n° 95-101 du 2 février 1995, dite loi **Barnier**. Celui-ci prévoit « l'interdiction de construire en dehors des espaces urbanisés dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la Voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. » L'article L111-7 du code de l'urbanisme prévoit des exceptions pour un certain nombre de constructions ou d'installation, mais le projet de grand stade n'est pas concerné par ces exceptions. Ainsi, le site situé en entrée de ville est considéré en dehors des espaces urbanisés de la commune, la marge d'inconstructibilité de 100 mètres s'applique.

Cette voie est également concernée par la réglementation relative au transport de marchandises dangereuses du fait des potentialités d'accidents accrues par le fort trafic.



La RN 265 se raccorde à la RN 165 au niveau de la commune du Relecq-Kerhuon. A l'angle sud-est du site de projet, la RN 265 bifurque vers le nord pour rejoindre la RN12. Elle permet alors de desservir la commune de Gouesnou. Elle est citée par le décret 2005-1499 du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national comme en faisant partie :

> « 69. La liaison Rennes-Brest assurée par, d'une part, la route nationale 12 (jusqu'à la route nationale 265) et la route nationale 265 (entre les routes nationales 12 et 165) et, d'autre part, la route nationale 164 (entre les routes nationales 12 et 165) et la route nationale 165 (entre les routes nationales 164 et 265). »

**Le site se trouvant en dehors des parties actuellement urbanisées de l'agglomération, il est ainsi aujourd'hui inconstructible sur une bande de 100 mètres mesurée à partir de l'axe de la voie, au regard de l'article L111-6 du code de l'urbanisme.**

La RN 265 a une configuration de 2x2 voies. La vitesse maximale autorisée au droit du site de projet est de 90 km/h.

Elle supporte au droit du futur complexe sportif un trafic d'environ 32 000 véhicules/jour (dont 5.1% de poids-lourds) [source : comptage du vendredi 22 juin 2018]. Ce trafic a évolué à la hausse de + 16% entre 2013 et 2017.

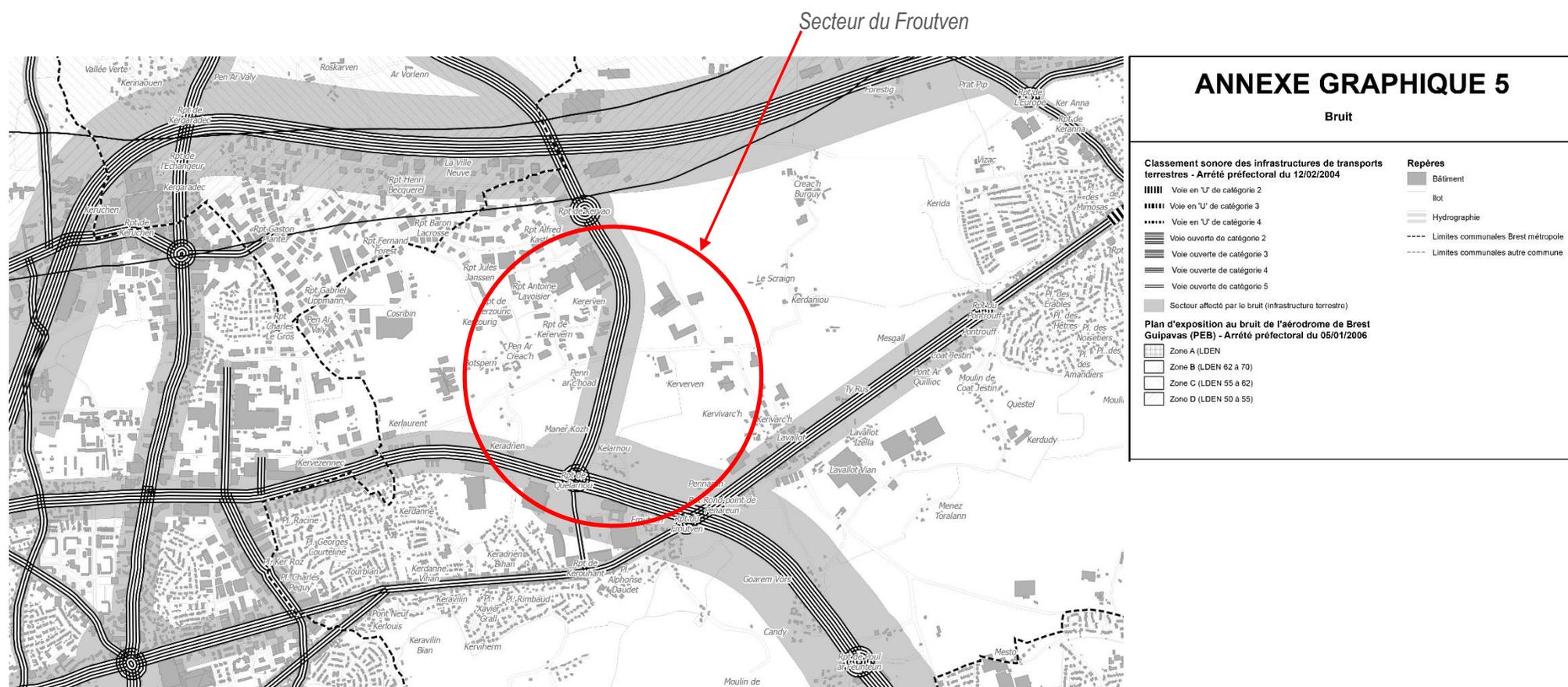
**Par ailleurs, au titre du classement sonore des infrastructures de transports terrestres** arrêté par le préfet du Finistère le 12 février 2004, la RN 265 est, au droit du site, en catégorie 3 générant une bande de 100 m affectée par le bruit à partir du bord de chaussée. A noter que la bande de 250 m générée par le tronçon en catégorie 2 couvre l'angle sud-est du site de projet (cf carte ci-après).



Vue de la RN 265 depuis le Rond-point de Quelarnou (SCE 2022)



Vue depuis la RN 265 en arrivant sur la zone commerciale en direction de Brest (SCE 2022)



> Source : PLUi de Brest Métropole ; classement sonore des infrastructures de transports terrestres

## 2 | Etat des lieux

### A | Situation et usages

Le site d'implantation du projet se situe entre la zone d'activités de Kergaradec, et la RD 205. Il fait face à la zone commerciale de Froutven (qui accueille notamment IKEA et Leroy Merlin) dont la fréquentation est estimée à 5 millions de visiteurs par an.

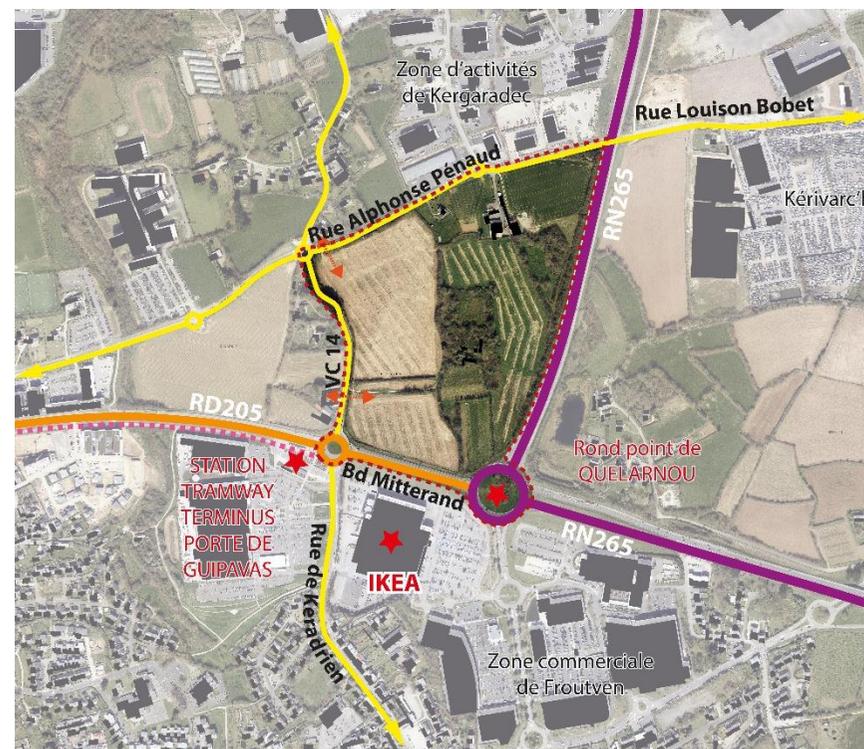
Le site est délimité :

- A l'est par la RN 265,
- Au sud par la RD 205, dénommée boulevard François Mitterrand,
- A l'ouest par le prolongement de la rue Keradrien (VC n° 14) de l'autre-côté du rond-point, accueillant le terminus de la ligne de tramway,
- Au nord par la rue Alphonse Pénaud, assurant la continuité avec la rue Louison Bobet par un passage inférieur sous la RN 265.

Le secteur est desservi par la ligne A du tramway (terminus Porte de Guipavas).

Les terrains, dont Brest Métropole est majoritairement propriétaire, sont principalement composés d'espaces de culture et de haies bocagères.

Le site est éloigné des secteurs d'habitat dense.



Carte de situation et des usages – Source – SCE – 2024

## B | Occupation du sol et contexte environnemental

Le secteur se caractérise par :

- Une dominante d'espaces cultivés,
- Des prairies améliorées ou semées, dans la partie nord-est,
- De la friche, des fourrés et une prairie méso-hygrophile dans la partie centrale.

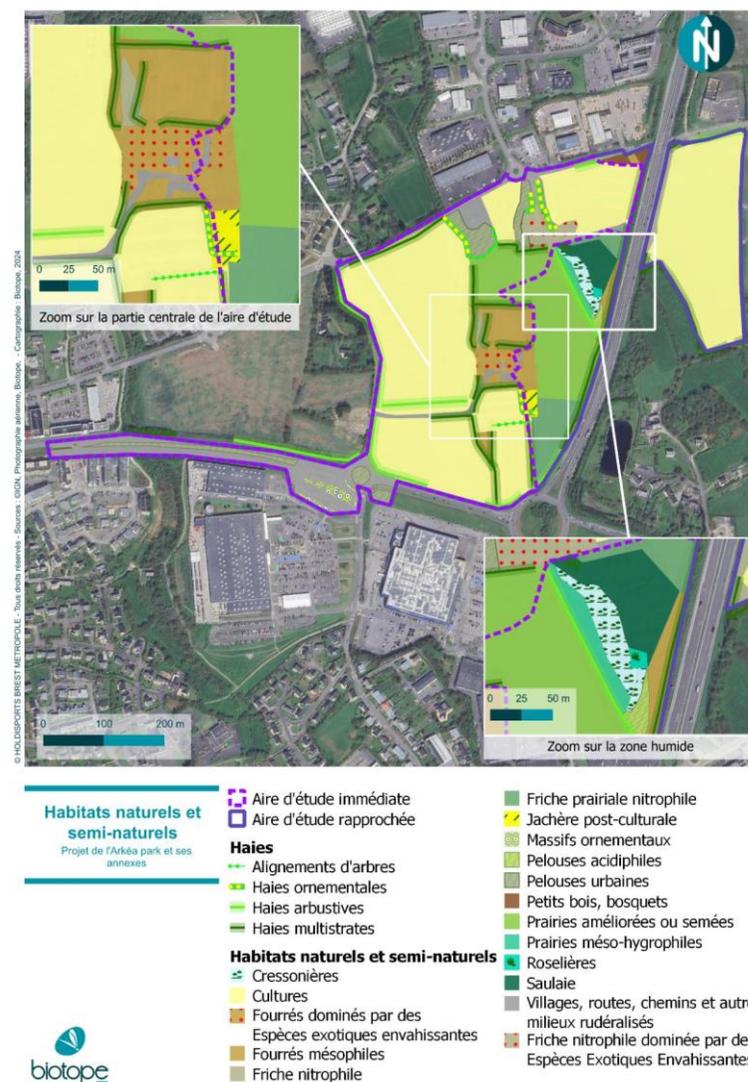
Il est cerné par des secteurs d'activités industrielles et artisanales au nord et des activités commerciales au sud. Un projet mixte est à l'étude à l'ouest.

Il est séquencé par de beaux alignements d'arbres ainsi que différentes typologies de haies (haies arbustives, ornementales...).

L'emprise du projet n'est concernée par aucun zonage d'inventaire réglementaire (ZNIEFF, ZICO ou périmètre de protection du patrimoine naturel). Elle jouxte sur sa limite nord l'armature verte urbaine définie par la Trame Verte et Bleue (TVB) dans le PLU métropolitain.

Deux secteurs sont particulièrement à enjeux pour la biodiversité et cumulent le maximum d'enjeux d'espèces : la zone centrale (friche, fourré, prairie) et la zone en lien avec les habitats spécifiques humides. Plusieurs linéaires de haies renferment également de forts enjeux en termes de biodiversité (source Biotope). La carte ci-contre présente un état des lieux des habitats naturels caractérisant le secteur d'après l'étude d'impact du projet de grand stade.

Suite à une diminution de l'activité agricole depuis 2018, la végétation a évolué de manière substantielle. Notamment en termes de fermeture des milieux et d'évolutions des haies que se sont regarnies et sont plus larges. La tempête Ciarán d'octobre 2023 a contribué à créer des trouées dans les haies.



Carte de description des habitats naturels – Source – Etude d'impact du projet – 2024

ANNEXES

Occupation du site :



Culture de maïs – chemin agricole –haie bocagère



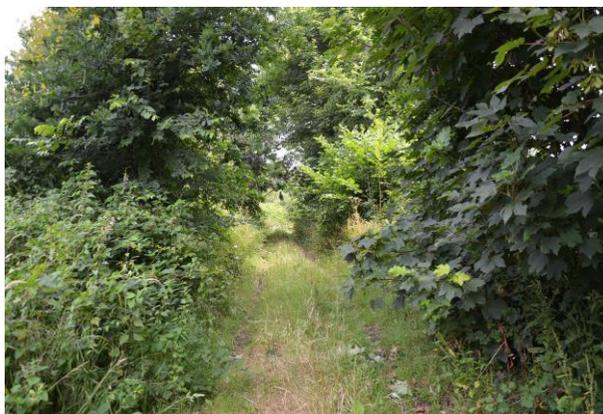
Cultures en maraîchage



Friche post-culture dominée par le Rumex



Prairie semée



Accès entre les parcelles – au cœur des haies



Grande étendue de culture

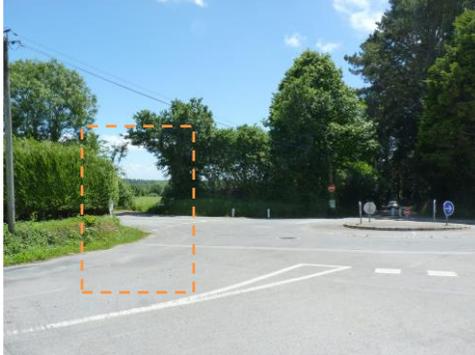


## C | Desserte et accès viaires

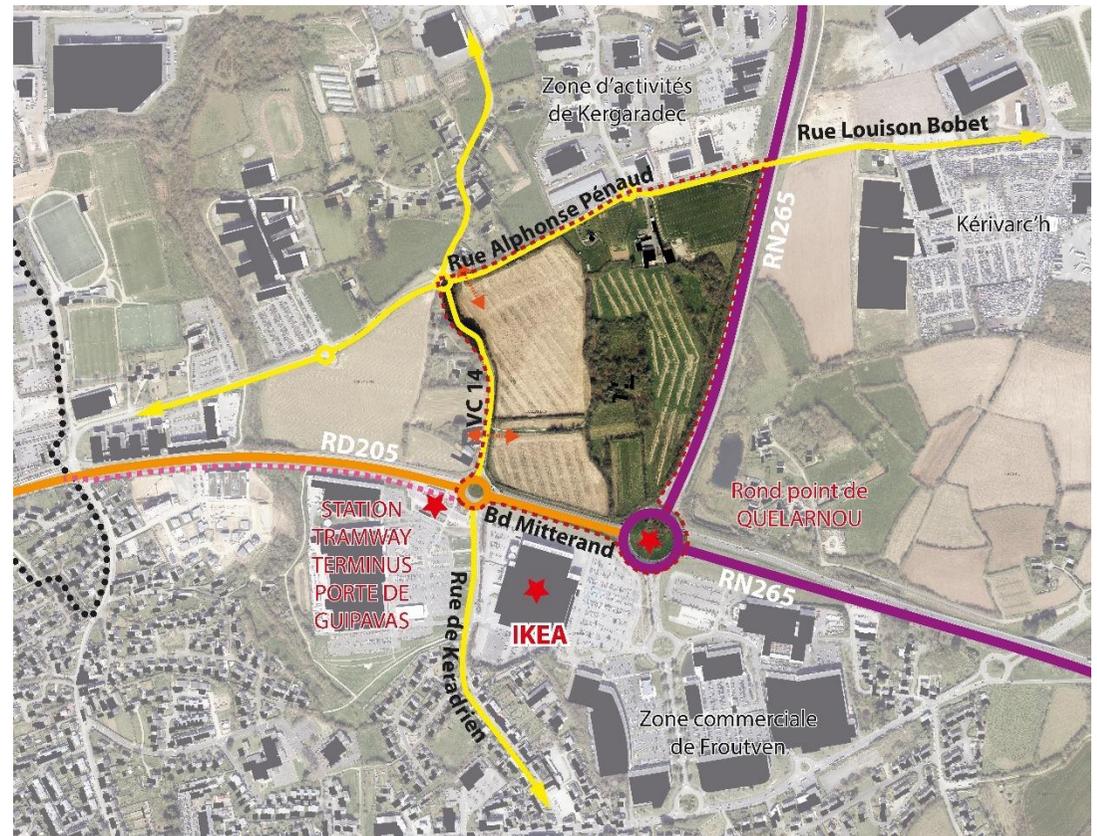
Le site est desservi par la RN 265 et la RD 205 qui en constituent ses limites Est et Sud. Pour autant, ces deux voies ne le desservent pas directement hormis le giratoire situé à l'intersection de la RD 205 et la rue de Keradrien, donnant accès à la VC 14 vers le nord. Cette dernière permet l'accès à un réseau secondaire constitué par les rues Alphonse Pénaud et Louison Bodet longeant le site sur sa limite nord et desservant les secteurs d'activités situés au nord et à l'est du site.



Entrée sur le site depuis le prolongement de la rue Keradrien



Entrée sur le site depuis la rue Alphonse Pénaud



## D | Paysage et perceptions

### > La perception du site est fortement liée à la topographie.

Le site s'inscrit globalement en frange est de la zone agglomérée brestoïse, en limite d'une zone transitoire avec le centre ancien de Guipavas, destinée à être urbanisée à plus long terme (zones 2AU).

Le secteur se caractérise par un plateau légèrement incliné selon une ligne de pente d'orientation nord-ouest / sud-est. La ligne la plus élevée présente une altimétrie d'environ 80 m NGF. Elle se trouve sur la limite nord du site, générant deux points hauts, dans les angles nord-est et nord-ouest du périmètre de projet. La courbe de niveau la plus basse, d'altimétrie NGF de 63 m, se trouve au sud-est du site, le long de la RN 265.

Le dénivelé de 17,5 m induit une pente moyenne de 3,7%.

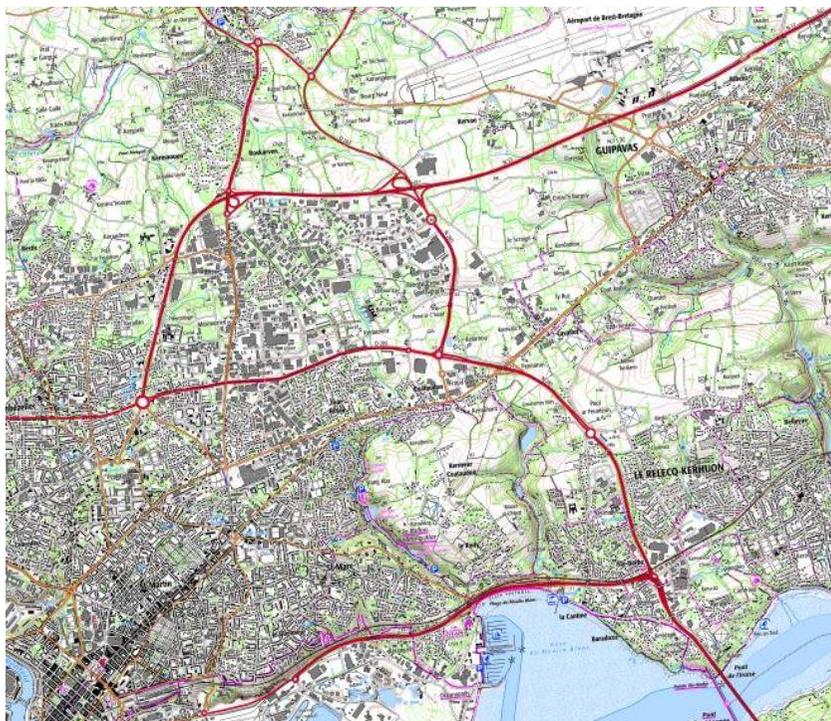
Ce plateau est encadré par deux cours d'eau, un à l'ouest (Le Stang Alar) en dehors du site et le Costour à l'est, dont la RN 265 suit le tracé.



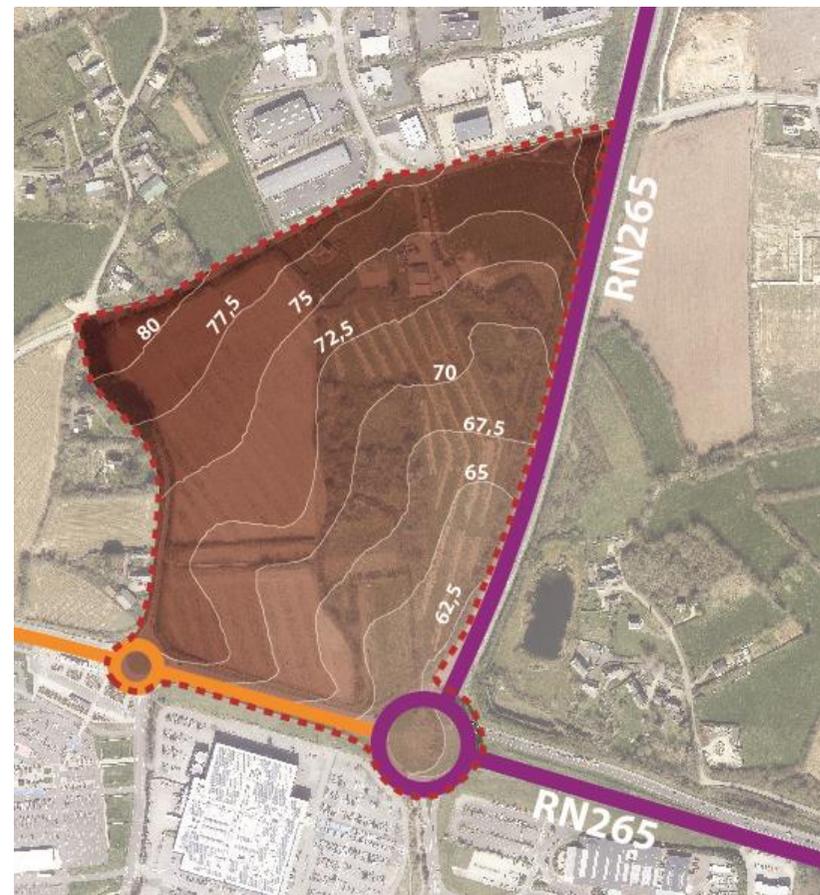
La RN 265 en remblai sur sa section nord, ouvrant les vues vers le sud-est



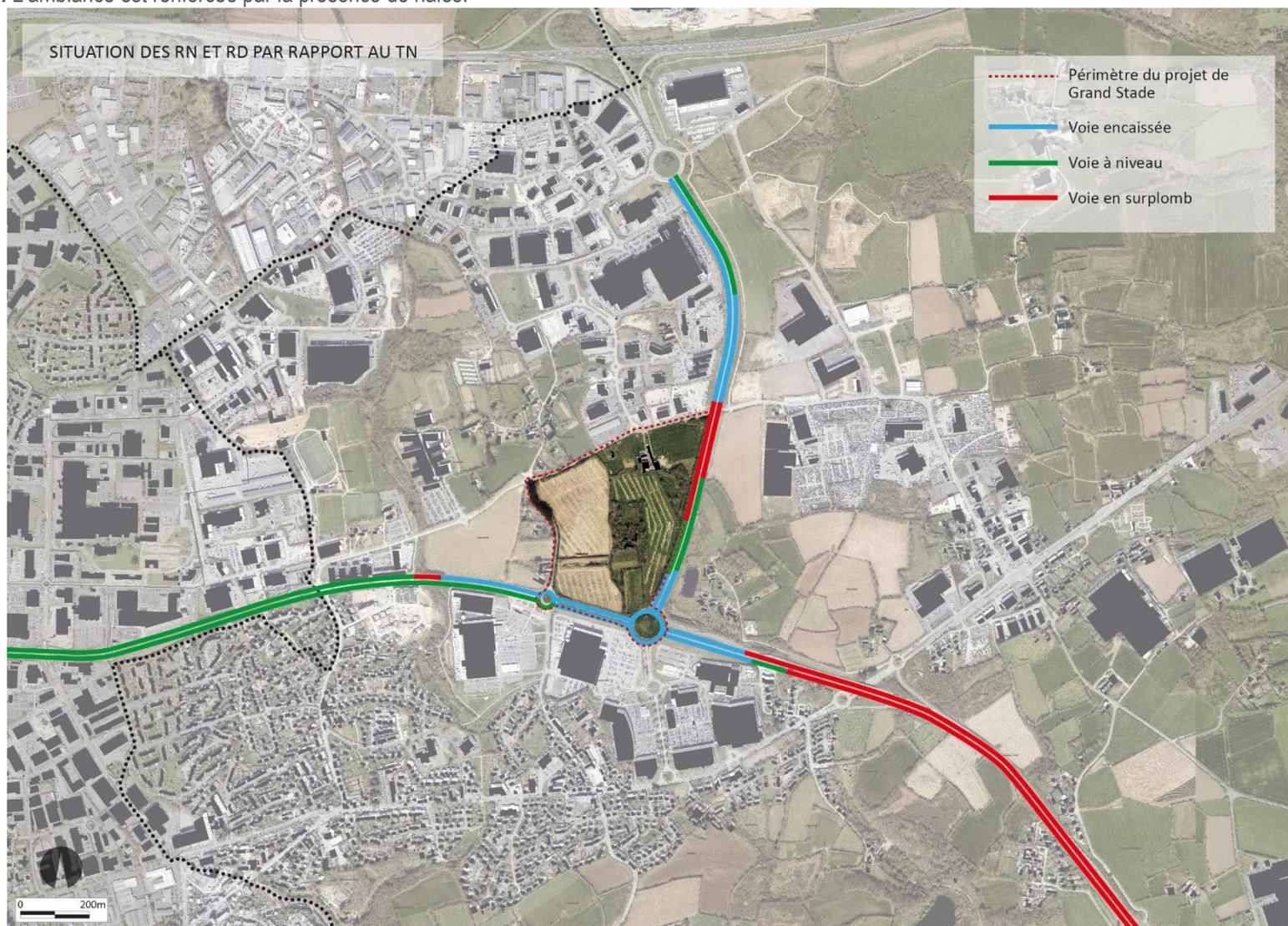
La RN 265 en léger déblais ou à niveau dans sa section sud limitant les vues vers le site d'implantation du grand stade.



> Topographie du site de projet



> Une succession de séquences paysagères de la RN 265 et de la RD 205, alternant surplombs et décaissés, limitent les vues directes sur le site. L'ambiance est renforcée par la présence de haies.



**> Perception du site depuis la RN 265 (axe concerné par la réglementation entrée de ville)**

En arrivant du nord, la RN 265 surplombe le terrain naturel aux abords du franchissement aérien de la rue Alphonse Pénaud pour, assez vite, plonger et se trouver en contrebas des terrains qui la bordent, cela jusqu'au giratoire dénommé « Rond-Point de Quelarnou » qui fait la jonction avec la RD 205.

Le site est visible en fond de perspective au niveau du franchissement aérien de la RD 712. Il est ensuite assez vite masqué par la végétation bordant la RN 265, puis par les talus.

En remontant vers le nord depuis le rond-point de Quelarnou, la RN265 s'inscrit à niveau avec les terrains qui la bordent. Toutefois, la vue sur le site n'est pas plus aisée puisqu'elle est masquée par une belle haie bocagère.

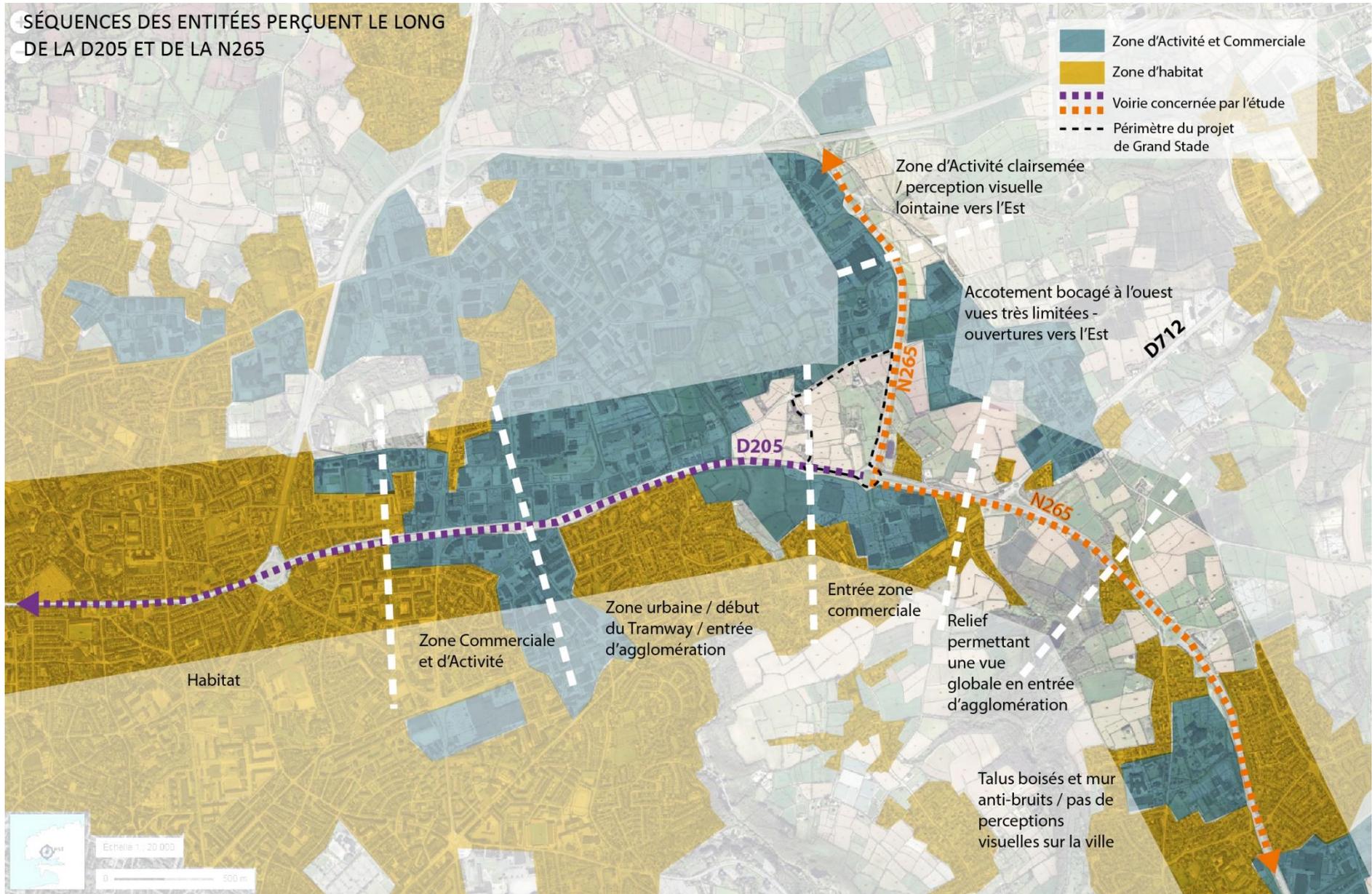
Les 600 m qui séparent le franchissement supérieur de la rue Alphonse Pénaud du carrefour giratoire avec la RD 205 offrent un paysage relativement homogène :

- A l'ouest, une haie bocagère continue et dense bloque la vue
- A l'est une première séquence ouverte sur un champ cultivé au premier plan, des bâtiments d'activité et serres de production au second plan et à l'arrière des frondaisons d'arbres et la silhouette du tissu urbain plus éloigné.

La perception du site depuis la RN 265 n'est possible que de loin, dans une vue plus large et globale de la zone. Elle est très limitée par les haies bien denses sur la partie Est, hormis à proximité du franchissement de la rue Alphonse Pénaud où la haie est moins dense et laisse des vues ouvertes.

>La carte suivante présente les séquences paysagères consécutives perçues par les automobilistes en pénétrant par la RN 265 ou sur la RD 205. **Au niveau du périmètre d'étude et plus particulièrement du linéaire concerné par le présent dossier, nous trouvons des accotements bocagers denses n'offrant que peu de perspectives visuelles ou de vues vers l'intérieur du site.**

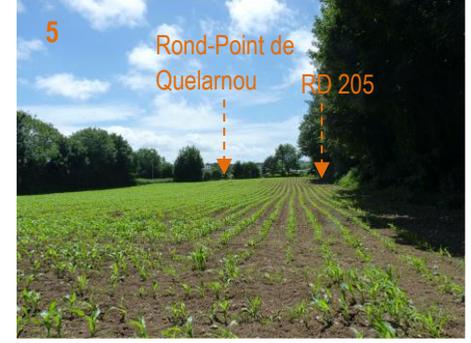
*Voir la carte des séquences paysagères ci-après.*



### Vues depuis la RN 265

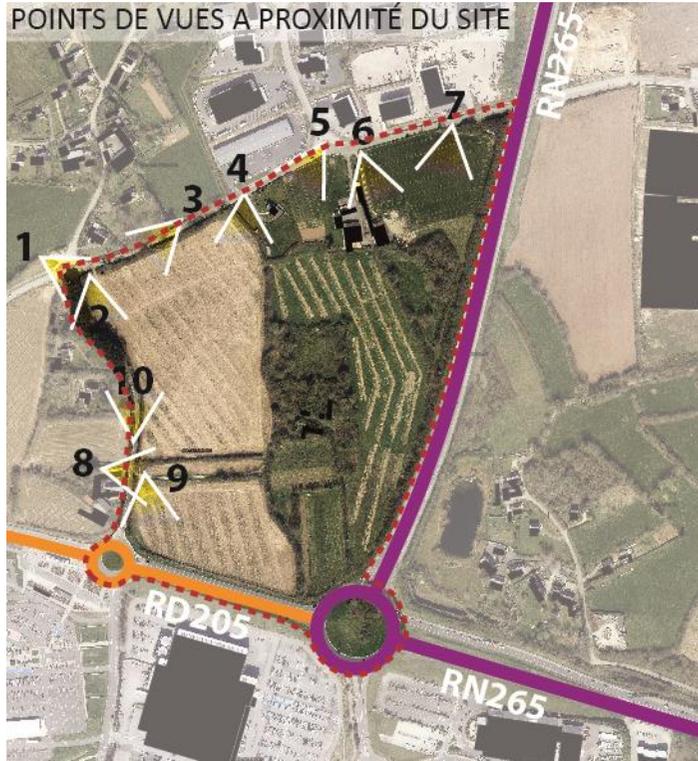


### Vues depuis l'intérieur du site





Vues aux abords du site de projet





### Vues éloignées du site de projet



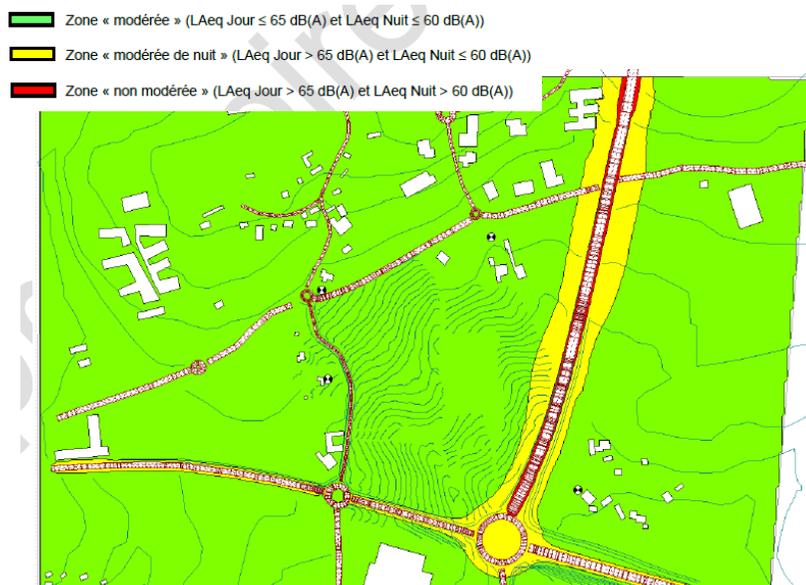


## E | Nuisances

### > Bruit

Le périmètre du projet de grand stade est directement concerné par les deux voies RN 265 et RD 205 classées en voies bruyantes de niveau 3. A ce titre, il est considéré, que sur une distance de 100m, les constructions doivent adopter des prescriptions d'isolations phoniques, telles que définies par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) arrêté par le préfet le 12 février 2004, permettant de limiter cette nuisance pour les usagers.

La modélisation de l'état initial montre que le site est d'ambiance sonore modérée, à l'exception d'une « bande » de zone d'ambiance sonore « modérée de nuit » localisée le long de la RN 265.



Localisation des différentes zones d'ambiance sonore – Source – Etude d'impact du projet – 2023

### > Qualité de l'air

En matière de qualité de l'air, le linéaire de RN 265 concerné par la procédure est soumis à des niveaux de pollutions (NO<sub>2</sub>, PM<sub>1</sub>, PM<sub>2.5</sub> et PM<sub>10</sub>) pouvant dépasser les seuils de l'OMS.

### > Pollution lumineuse

Le périmètre est exposé à la pollution lumineuse du fait de la proximité avec le centre-ville de Brest. Le site ayant une vocation principalement agricole et naturelle n'est pas source d'émissions lumineuses.

## F | Synthèse et projet urbain

Le site du projet pour l'implantation du nouveau grand stade de Brest s'inscrit dans un projet d'entrée de ville plus global à l'échelle de la métropole. Il vient compléter, par un geste architectural fort faisant signal, l'aménagement déjà engagé sur la frange sud de la RN 265 et de la RD 205 et qui se poursuivra à terme à l'est de la RN 265.

Le site longe la RN 265 sur un linéaire de 600m depuis le passage inférieur permettant de relier les rues Alphonse Pénaud et Louison Bodet jusqu'au rond-point de Quélarnou. Ce linéaire est frappé par la marge de recul dite loi Barnier sur une bande de 100m. La présente étude permet de justifier de l'évolution réglementaire, quant à ses marges de recul, sur un linéaire de 135m où un recul à 20m sera admis pour l'aménagement d'un parking paysagé (pas pour des constructions).

Le site est actuellement peu perceptible depuis cet axe majeur. Le linéaire concerné par cette évolution réglementaire est soumis à des niveaux de nuisances et de pollutions élevés du fait de la proximité avec la RN 265. Toutefois, les vues depuis la voie sont très restreintes, malgré le surplomb, du fait de la présence de haies denses.

L'articulation entre les enjeux de développement de l'entrée de ville, les enjeux de marquage symbolique fort du nouveau grand stade (en lien avec une démarche de marketing urbain), les enjeux de valorisation paysagère et de protection environnementale du site et les enjeux de sécurisation des déplacements conduisent à fixer un certain nombre d'objectifs intangibles à inscrire dans le PLUi.

Ces objectifs intangibles sont :

**- Le renforcement de rives paysagères arborées notamment le long de la RN 265.** Ainsi le projet prévoit :

- La préservation et le renforcement de haies bocagères épaisses bordant le site de projet,
- Complémentairement, la plantation de haies bocagères denses et multi strates sur toute la lisière du projet, de part et d'autre de la RN 265,
- Un travail d'écrin vert accompagnant le projet en arrière du linéaire de haies.

**- Un traitement paysager des zones de stationnement :** plantation de cépées et d'arbres (qualité paysagère, qualité d'usage (ombrage))

**- Le respect de la marge de recul pour la construction de l'équipement**

**- La prise en compte des vélos dans le schéma des mobilités.**

Le projet d'aménagement pourra ensuite décliner ou préciser ces objectifs dans une phase opérationnelle, en particulier dans le cadre d'un permis de construire.

Le projet nécessite néanmoins :

**- Une réduction de la marge de recul à 20m de l'axe de la RN 265 pour l'aménagement de l'aire de stationnement.**

### 3 | Enjeux, objectifs, recommandations et prescriptions du PLUi

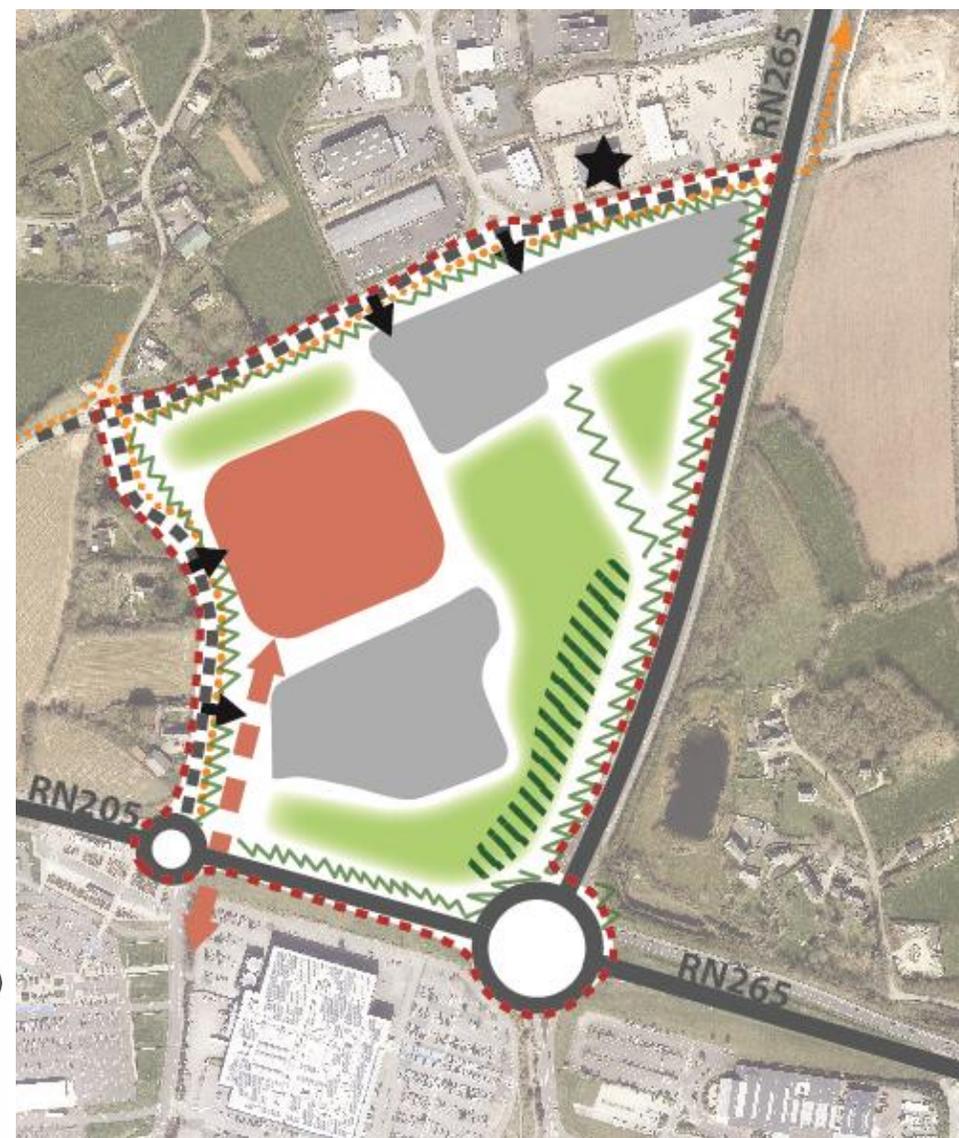
#### A | Les principes assurant la prise en considération des enjeux « entrée de ville »

Les éléments du projet urbain et paysager seront repris dans le cadre de l'actualisation de l'orientation d'aménagement « Guipavas, Frotven/Botspem, » sur son secteur sud-est dans le périmètre de projet du grand stade.

Le schéma ci-contre, illustre ces grands principes.

- le stade et son parvis
- principe de liaison douce à créer
- voie verte
- réaménagement de la voirie
- zone de stationnement des véhicules
- dépose navettes
- aménagements complémentaires (régulation des EP et mesures compensatoires)
- rives paysagères (et fermées le long RN265)
- paysagement
- principes d'accès
- périmètre de projet du Grand Stade

Schéma des objectifs d'aménagement



OAP sectorielle telle que modifiée

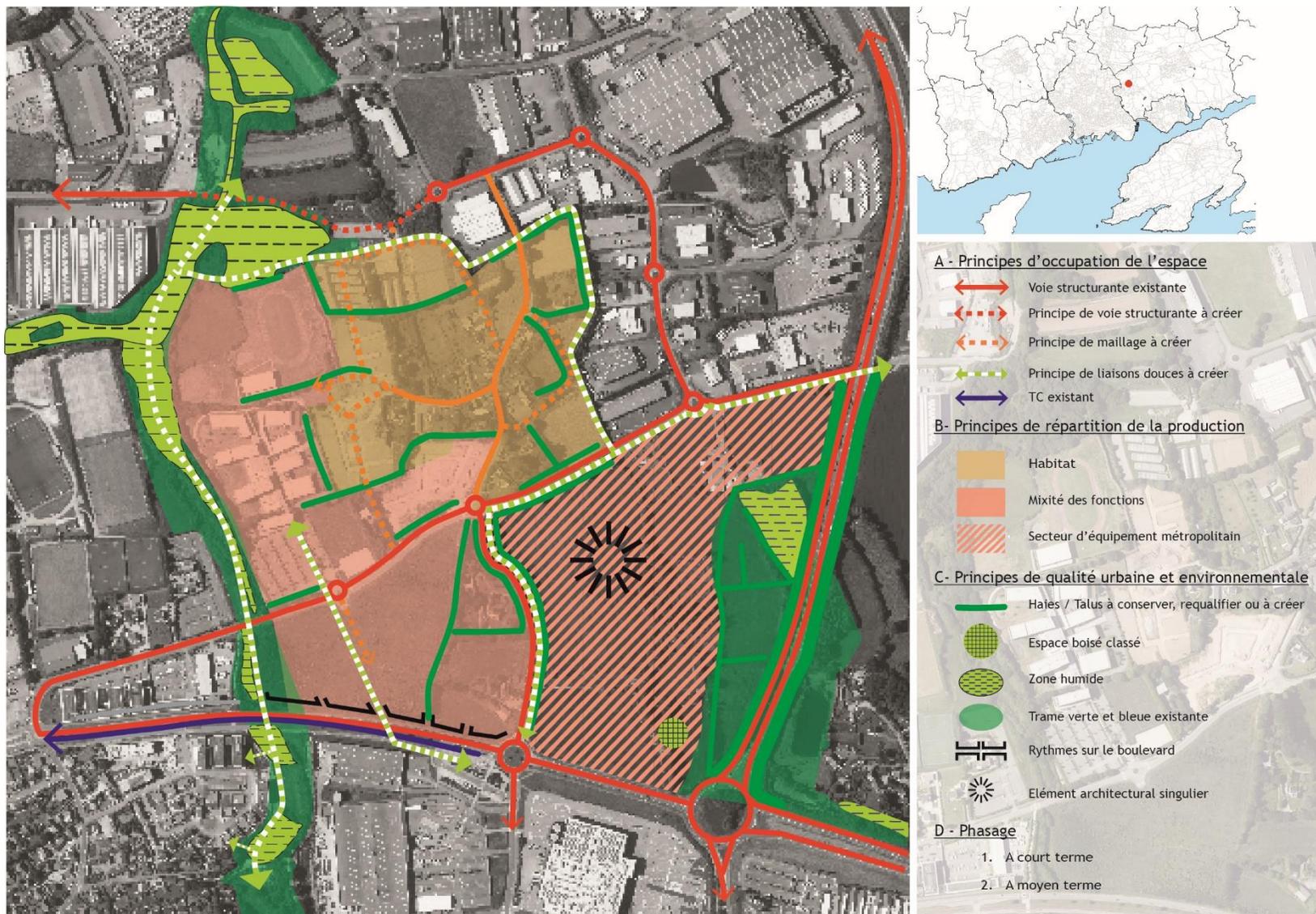
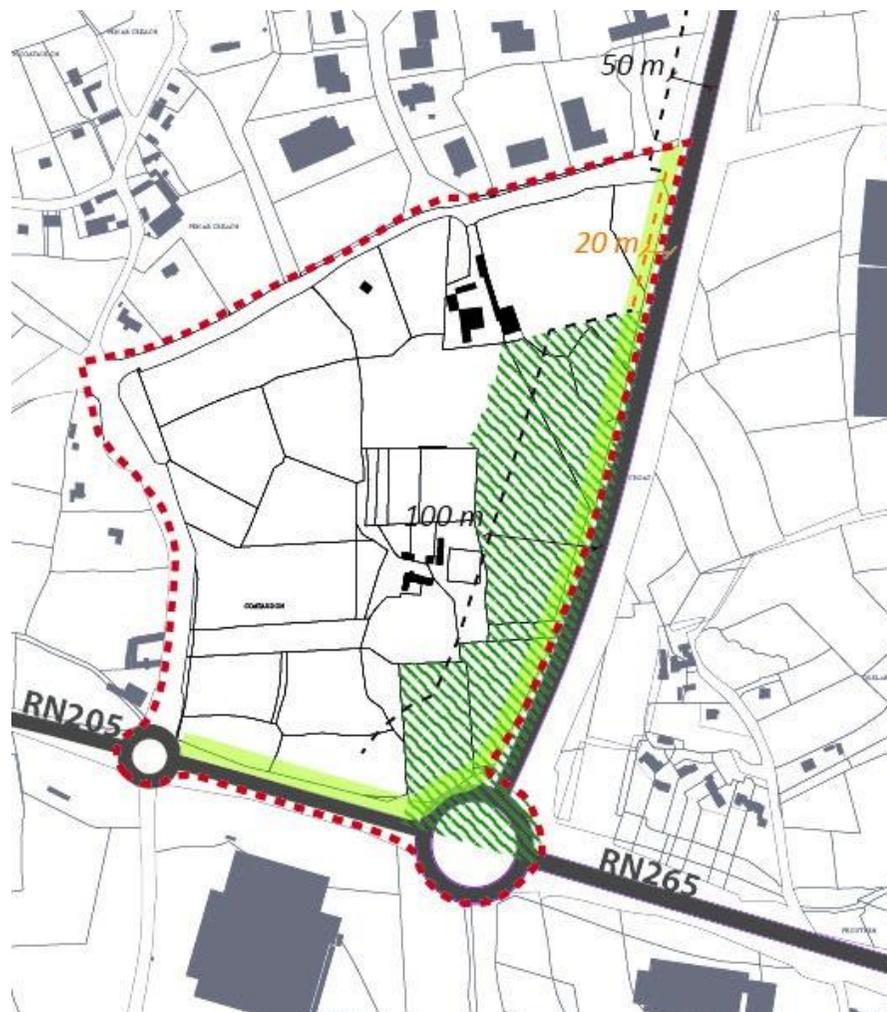


Schéma du recul ajusté et des intentions paysagères



### 1. Recul des constructions et des aires de stationnement :

Le recul minimal des constructions et des aires de stationnement est ramené à 20 m de la RN 265 sur une distance de 135m par rapport à la portion de 600m concernée par le projet.

### 2. Traitement paysager

Dans cette bande de 20m, les aménagements seront strictement paysagers. Ils ne pourront être interrompus que par les accès nécessaires au bon fonctionnement de l'équipement.

Le reste du linéaire le long de la RN 265 conserve la marge de recul de 100m, qui fera l'objet d'un traitement paysager renforcé.

- ..... Périmètre de projet du Grand stade
- Espace paysager
- ..... Bande recul de 20 m
- ..... Maintien des reculés actuels

## **B | Les nuisances**

### *Enjeux et objectifs*

Si le site n'est pas exposé au bruit aérien de l'aéroport, la RN 265 génère un bruit routier important. Cette voie est concernée par la 3<sup>ème</sup> catégorie des voies, selon le PPBE dans le Finistère.

Les usages de parking paysager localisés sur la partie concernée par la présente procédure de modification du recul sont compatibles avec cette contrainte de nuisances en ce qu'ils n'augmentent pas l'exposition des personnes de manière permanente, ni ne crée de nouvelles nuisances permanentes.

### *Prise en considération*

L'organisation du projet d'aménagement prévoit les occupations les plus sensibles de sorte qu'elles tournent le dos aux sources de nuisances sonores. En effet, les constructions susceptibles d'accueillir du personnel de manière permanente sont localisés en dehors du secteur affecté par le bruit de la RN 265 au regard du classement sonore des infrastructures terrestres. Seuls les usages de parking paysagers seront implantés dans la bande des 100m de la RN265 impactée par la servitude.

### *Prescriptions PLUi*

Il n'y a pas de nouvelles spécifications particulières à prendre en considération par le PLUi relatif à la prise en compte des nuisances sonores. A noter que le projet en tient bien compte puisque les constructions accueillant du public sont éloignées des axes routiers majeurs, et rappelons que les usages prévus ne

sont pas concernés par cette réglementation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres.

## C | La sécurité

### *Enjeux et objectifs*

La RN 265 est un axe majeur de desserte et de transit. Une attention poussée doit donc être portée à la sécurité des usagers.

### *Prise en considération*

Le projet de nouveau grand stade n'a aucune connexion viaire directe avec la RN 265.

En venant du Nord, le recul de la construction et le renforcement de la haie bocagère limitent fortement la perception sur l'opération et donc les risques de distraction des conducteurs. De plus, la modification de la marge de recul est limitée sur une portion de 135m sur la distance totale de 600m du périmètre de projet longeant la RN265.

En venant de l'Est, l'encaissement de la RN et son tracé n'offrent pas de vue directe sur le site. En arrivant sur giratoire de Quelarnou, le projet sera dissimulé par les aménagements paysagers.

### *Prescriptions PLU*

- Le recul des constructions et des aires de stationnement d'au moins 20 m par rapport à l'axe de la RN 265 sur la portion de 135m concernée et de 100m pour le reste du linéaire.

## D | La qualité de l'urbanisme et des paysages

### *Enjeux et objectifs*

L'enjeu urbain et paysager principal consiste à concilier deux échelles de projet :

- A l'échelle métropolitaine : La volonté initiale de création d'un repère qui se démarque dans le paysage et marque symboliquement l'entrée de ville (démarche de signification spatiale).
- A l'échelle du site : L'intégration paysagère de cet objet architectural spectaculaire : un environnement vert qui s'inscrit dans la continuité du récit paysager de l'entrée de ville et s'appuie sur les atouts du site (patrimoine végétale existant)

### *Prise en considération*

Le projet de nouveau stade s'inscrit dans le fonctionnement général de l'entrée de ville de la métropole.

Les intentions de projet retenues (implantation et orientation de la construction, hauteur et volumétrie, accompagnement paysager ...) associées à la configuration des lieux offriront un repère architectural fort à l'échelle de la métropole signal intégré dans un espace paysager et végétalisé.

La composante des vues éloignées évoluera peu. La réduction du recul sur un linéaire de 135m n'engendre pas d'incidences négatives sur les vues. En effet, les haies localisées le long de la RN 265 sont conservées et permettent le maintien d'un masque végétal depuis la voie. De plus les aménagements prévus sur ce linéaire seront dédiés au stationnement et strictement paysagers.

### *Prescriptions PLUI*

- Sur le site de projet, **les emprises situées dans la bande de 20 m sur le linéaire de 135m depuis l'axe seront réservées à des aménagements strictement paysagers**. Ils ne pourront être interrompus que par les accès nécessaires au bon fonctionnement de l'équipement,
- **Le recul des constructions et des aires de stationnement d'au moins 20 m** par rapport à l'axe de la RN 265 sur un linéaire de 135m,
- La préservation et le renforcement de la haie bocagère bordant la RN 265 en arrivant du Nord : **haie bocagère épaisse, présentant plusieurs strates de plantations** (des strates basses jusqu'aux arbres de haute tige), constituée d'essences locales,
- La limitation des enseignes et autres dispositifs lumineux.
- L'obligation d'un **traitement paysager des zones de stationnement**, dans une logique de boisement formant ombrage ou de mise en œuvre de dispositifs de production d'énergie renouvelable (panneaux photovoltaïques).

## E | La qualité architecturale

### *Enjeux et objectifs*

L'enjeu consiste à qualifier un objet architectural singulier de sorte que sa monumentalité reste élégante dans son effet de masse. Il s'agit également de veiller à ce que sa présence, très affirmée du fait de l'échelle de la construction et de sa colorimétrie ne devienne pas « dissonante » et pour cela de définir en finesse la matérialité du bâtiment (revêtements). La présente procédure porte sur la réduction de la marge de recul le long de la RN265 sur un linéaire de 135m sur lequel est prévue une aire de stationnement paysagère sur une distance totale de plus de 600m.

### *Prise en considération*

Aucun bâtiment ne sera implanté sur le linéaire de 135m sur lequel la marge de recul est réduite, ni dans la bande des 100m conservée par ailleurs.

En dehors du linéaire, la volumétrie du bâtiment tout en courbes, et l'expression très souple de la toiture, donnent à lire un objet désigné, posé sur un sol. Cet effet de décollement allège visuellement l'objet bâti.

Le travail colorimétrique proposé articule deux couleurs affirmées : le rouge et le blanc. Ces deux couleurs, ont une présence très forte dans l'environnement paysagé. Cette présence, revendiquée par le maître d'ouvrage et le concepteur, porte haut et fort les couleurs de l'équipe de football de Brest et doit ainsi contribuer au sentiment de fierté locale et d'ancrage territorial du projet.

### *Prescriptions PLUI*

- Conserver une interdiction de construire des bâtiments dans la bande de recul de part et d'autre de la RN 265, que ce soit dans la portion réduite à 20m ou celle conservée à 100m.

## F | Visualisation des dispositions retenues

Les photomontages ci-après, établis par François de La Serre, architecte en charge de la conception du projet de grand stade pour le compte de la société de projet, permettent d'appréhender les vues du projet depuis la RN 265, axe faisant l'objet de la modification des reculs d'inconstructibilité.

Le degré de perception du futur stade est fortement tributaire de la végétation existante sur le pourtour du site qui sera préservée et renforcée. A noter que les perceptions en période hivernale seront modifiées, l'écran végétal étant alors moins opaque.

Vue n°1 : en entrée sud du rond-point de Quelarnou, en sortie du centre commercial par la rue Jakez-Hélias



Seule la partie haute du bâtiment serait perçue depuis ce secteur, en sachant que cette voie est en dehors de la continuité RN 265.

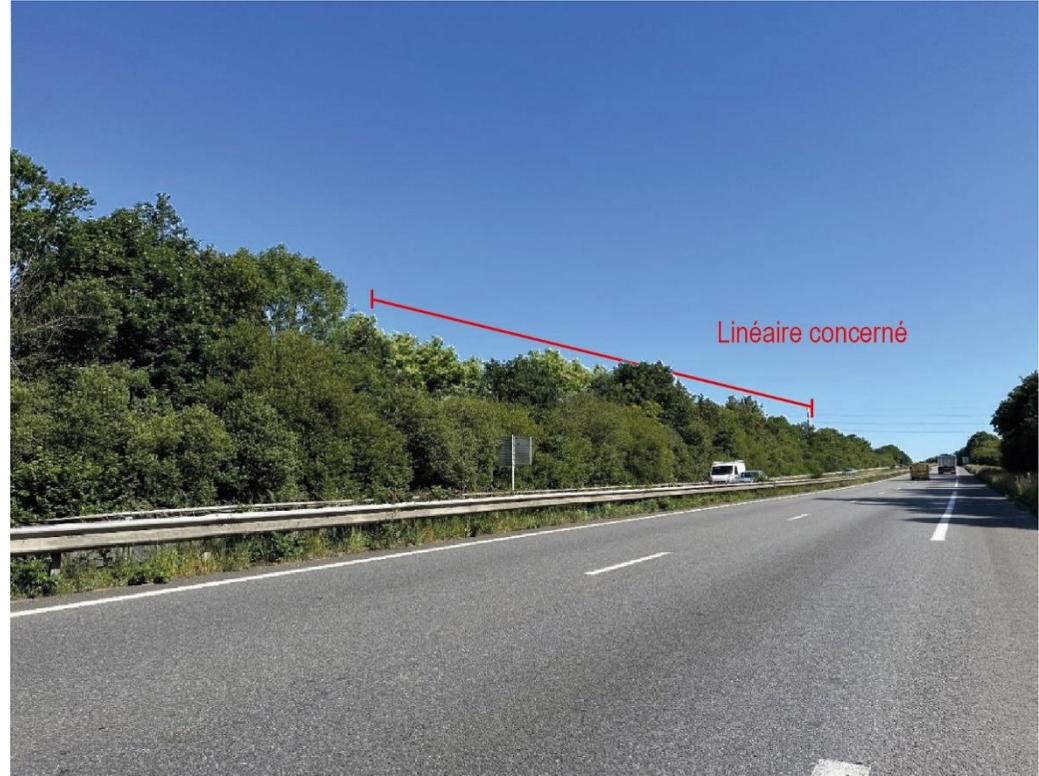


Vue n°2 : vue depuis la RN 265, section nord, en direction du nord



*Etat actuel*

La topographie de la route nationale et les aménagements paysagers feront écran la perception du nouveau stade.



Vue n°3 : vue depuis la RN 265, section nord, en direction du sud



Etat actuel  
Le franchissement de rue Alphonse Pénaud permettra une vue limitée sur le stade au regard du couvert arboré existant le long des voies.



## Tableau de synthèse

Thème	Enjeux et objectifs	Prise en considération	Prescriptions du PLUi
1. Les nuisances	La RN 265 génère un bruit routier important, valant son classement en catégorie 3 au titre du PPBE	Les occupations les plus sensibles sont éloignées de l'axe routier.	Pas de spécifications particulières hormis le rappel des obligations liées au classement des infrastructures de transport et au PPBE.

Thème	Enjeux et objectifs	Prise en considération	Prescriptions du PLUi
2. La sécurité	<p>La RN 265 est un axe majeur de desserte et de transit. Il supporte un trafic important.</p> <p>Une attention poussée doit donc être portée à la sécurité des usagers, tous modes confondus.</p> <p>L'axe est également concerné par la réglementation relative au transport de marchandises dangereuses du fait, qu'accueillant un trafic important, les potentialités d'accidents y sont plus fortes.</p>	<p>Le projet de grand stade n'a aucune connexion viaire directe avec la RN 265.</p> <p>En venant du Nord, le recul de la construction et le renforcement de la haie bocagère limitent fortement la perception sur l'opération et donc les risques de distraction des conducteurs.</p> <p>En venant de l'Est, l'encaissement de la RN et son tracé n'offrent pas de vue directe sur le site.</p> <p>La diminution de la marge de recul vise à permettre l'implantation d'un parking paysager.</p>	Pas de spécifications particulières.

Thème	Enjeux et objectifs	Prise en considération	Prescriptions du PLUi
3. La qualité de l'urbanisme et des paysages	<p>L'enjeu urbain et paysager principal consiste à concilier les deux échelles de considération du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A l'échelle métropolitaine La volonté initiale de création d'un repère qui se démarque dans le paysage et marque symboliquement l'entrée de ville (démarche de spatialisation territoriale).</li> <li>- A l'échelle du site L'intégration paysagère de cet objet architectural spectaculaire : un environnement végétal qui s'inscrit dans la continuité du récit paysager de l'entrée de ville et s'appuie sur les atouts du site (patrimoine végétale existant)</li> </ul>	<p>Le projet de grand stade s'inscrit dans le fonctionnement général de l'entrée de ville de la métropole.</p> <p>Les intentions de projet retenues (implantation et orientation de la construction, hauteur et volumétrie, accompagnement paysager ...) associées à la configuration des lieux offriront un repère architectural fort à l'échelle de la métropole signal intégré dans un environnement paysager et végétal.</p> <p>La configuration des vues éloignées évoluera peu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sur le site de projet, <b>les emprises concernées par la marge de recul Loi Barnier seront réservées à des aménagements strictement paysagers</b>, que ce soit dans la bande des 100m conservée sur la majorité du linéaire ou dans la bande des 20 m pour les 135m objet de la dérogation.</li> <li>- <b>le recul des constructions et des aires de stationnement d'au moins 20 m</b> par rapport à l'axe de la RN 265 sur le linéaire de 135m.</li> <li>- la préservation et le renforcement de la haie bocagère bordant la RN 265 en arrivant du Nord : <b>haie bocagère épaisse, présentant plusieurs strates de plantations</b> (des strates basses jusqu'aux arbres de haute tige), constituée d'essences locales via un classement en zone N.</li> <li>- l'obligation d'un <b>traitement paysager des zones de stationnement</b>, dans une logique de boisement formant ombrage, ou permettant l'installation de structures pour la production d'ENR.</li> </ul>

Thème	Enjeux et objectifs	Prise en considération	Prescriptions du PLUi
4. La qualité architecturale	<p>L'enjeu consiste à qualifier un objet architectural singulier de sorte que sa monumentalité reste élégante dans son effet de masse. Il s'agit également de veiller à ce que sa présence, très affirmée du fait de l'échelle de la construction et de sa colorimétrie, ne devienne pas inappropriée au sein du site et pour cela de définir en finesse la matérialité du bâtiment (revêtements).</p> <p>La présente procédure porte sur la réduction de la marge de recul le long de la RN265 sur un linéaire de 135m sur lequel est prévue une aire de stationnement paysagère. Aucun enjeu architectural n'est relevé.</p>	<p>Aucun bâtiment ne sera implanté sur le linéaire de 135m sur lequel la marge de recul est réduite.</p> <p>La volumétrie du bâtiment tout en courbes, et l'expression très souple de la toiture, donnent à lire un objet désigné, posé sur un sol. Cet effet de décollement allège visuellement l'objet bâti.</p> <p>Le travail colorimétrique proposé articule deux couleurs affirmées : le rouge et le blanc. Ces deux couleurs, ont une présence très forte dans l'environnement paysagé. Cette présence, revendiquée par le maître d'ouvrage et le concepteur, porte haut et fort les couleurs de l'équipe de football de Brest et doit ainsi contribuer au sentiment de fierté locale et d'ancrage territorial du projet.</p>	<p>- Conserver une interdiction de construire des bâtiments dans la bande des 100m de part et d'autre de la RN 265, en dehors du linéaire de 135m identifié pour accueillir l'aire de stationnement paysagère au-delà de 20m.</p>







Hôtel de métropole- 24, rue Coat-ar-Guéven - CS 73826- 29238 Brest cedex 2  
02 98 33 50 50 - [plan-local-urbanisme@brest-metropole.fr](mailto:plan-local-urbanisme@brest-metropole.fr) - [www.brest.fr/plu](http://www.brest.fr/plu)