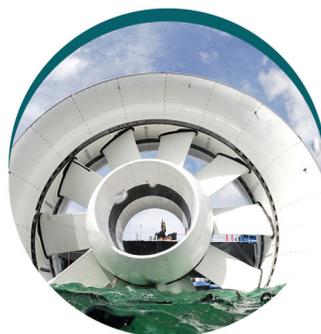


# PLU FACTEUR 4

Pour une métropole plus durable



PLAN LOCAL D'URBANISME DE BREST MÉTROPOLE

## MODIFICATION DU PLU N°9

---

Avis exprimés par les personnes publiques  
consultées sur le projet

---

## **Avis exprimés par les personnes publiques consultées sur le projet**

- Avis n°MRAe 2024-012012 du 13 mars 2025 de la MRAe de Bretagne sur le projet de modification du PLU
- Avis exprimés par les communes de la métropole consultées le 25 mars 2025 (Bohars, Brest, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Plouzané)
- Avis exprimés par les personnes publiques associées consultées le 25 mars 2025 (Etat, Région, Département, Chambre de commerce et d'industrie, Chambre des métiers et de l'artisanat, Section régional de conchyliculture, pôle métropolitain du Pays de Brest et SNCF Réseau).

Les avis des communes de Brest métropole et des personnes publiques associées sont joint au dossier au fur et à mesure de leur de réception.



Mission régionale d'autorité environnementale

**BRETAGNE**

**Information de la mission régionale  
d'autorité environnementale de Bretagne  
sur la modification n°9 du plan local d'urbanisme  
intercommunal de Brest métropole (29)**

n° MRAe 2024-012012

La MRAe de Bretagne n'a pas pu étudier, dans le délai de trois mois qui lui était imparti, le dossier mentionné ci-dessus et reçu le 12 décembre 2024. En conséquence elle est réputée n'avoir aucune observation à formuler.

La présente information sera :

- notifiée à la personne publique responsable ;
- jointe au dossier soumis à enquête publique ou mis à la disposition du public ;
- mise en ligne sur le site internet de la MRAe ([www.mrae.developpement-durable.gouv.fr](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr)).

Fait à Rennes, le 13 mars 2025

Pour la MRAe Bretagne,  
le président

**Signé**

Jean-Pierre Guellec



Direction de l'aménagement

Service aménagement, foncier et habitat

Personne chargée du dossier : Arnaud DEGOUYS

Chargé de la planification régionale et du SRADDET

Tél. : 02 90 09 17 37

Courriel : arnaud.degouys@bretagne.bzh

Monsieur François CUILLANDRE

Président de Brest Métropole

CS 73826

29238 BREST CEDEX 2

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances :

N° 408636/DIRAM/SAFH/AD

À Rennes, le

09 AVR. 2025

Objet : modification du PLU n°9 de Brest métropole

Monsieur le Président,

Je vous informe que la Région a bien réceptionné les éléments concernant votre dossier : modification du PLU n°9 de Brest métropole le 25-03-2025 et je vous en remercie.

Le 14 février 2024, à l'issue de plusieurs mois de concertation, le Conseil Régional a adopté la première modification du SRADDET Bretagne, en intégrant les évolutions attendues par la loi en matière de déchets, d'énergie, d'installations logistiques, de stratégie aéroportuaire, de gestion du trait de côte, ainsi que de territorialisation de la trajectoire bretonne vers le Zéro Artificialisation Nette, prévue par la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Le SRADDET modifié, en application de la loi et en concertation, différencie les trajectoires de réduction de l'artificialisation en fonction des spécificités et des besoins des territoires, et identifie en hectares les seuils de consommation maximum, à l'échelle des SCOT bretons, pour la tranche 2021-2031. Il revient désormais aux SCOT, en tant que documents intégrateurs et projets de territoire, de différencier à leur tour les trajectoires de réduction vers les Plans Locaux d'Urbanisme communaux ou Intercommunaux (PLU-I) et documents en tenant lieu. Les SCOT devront intégrer ces modifications au plus tard le 22 février 2027. et les PLU-I le 22 février 2028.

Dans l'attente de cette seconde phase de territorialisation, nous vous invitons à anticiper et prendre en compte dès aujourd'hui dans votre document d'urbanisme le changement de modèle prévu par la loi et sa déclinaison régionale, notamment en procédant à des ouvertures à l'urbanisation raisonnées, et en prenant connaissance de l'enveloppe maximale correspondant au SCOT de votre territoire. Si cette prise en compte reste volontaire et non obligatoire jusqu'à modification des SCOT, elle doit garantir de ne pas mettre à mal les capacités de développement des territoires bretons d'ici 2031 : en effet, nous tenons à attirer votre attention sur le fait que le décompte légal a commencé depuis août 2021. Ainsi, toute consommation effective réalisée depuis cette date, et ce, même si elle était programmée antérieurement, vient désormais grever les enveloppes régionales, intercommunales et communales.

L'engagement des collectivités et établissements publics de Bretagne sera central pour atteindre les objectifs de la loi Climat et Résilience et du SRADDET, en garantissant l'accueil des populations et des activités, l'accessibilité au logement et aux ressources pour toutes et tous, dans une plus grande solidarité et une plus grande sobriété en matière d'artificialisation des sols. Afin de faciliter cette prise en compte anticipée et volontaire du SRADDET par les documents infra régionaux, le schéma régional est consultable sur [www.bretagne.bzh/sraddet](http://www.bretagne.bzh/sraddet).

Comptant sur votre mobilisation dans la mise en œuvre de ce projet d'avenir, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations très distinguées.

Pour le Président du Conseil régional,  
La Cheffe du service aménagement, foncier et habitat,

Emmanuelle QUINIOU

BREST METROPOLE ET VILLE DE BREST		
Date 11 AVR. 2025		
N° ASS 2165		
original pour action DIRECTION GENERALE		
COPIE	CAB	DGS
M GOURNAY 2025 T QUIQUER FRONNARD-LEF E DEGOU E BEAUDU		

Brest Métropole  
Monsieur le Président  
24 rue Coat ar Gueven  
29 200 BREST

NANTES, le 13/05/25

Réf. : N° 2505D59PVI-SG-RD  
Contact : immobilier.urbanisme.ditco@sncf.fr

Objet : Modification n°9 du PLU de BREST METROPOLE (29)

Monsieur Le Président,

Dans le cadre de la sollicitation pour avis concernant la modification n°9 PLU de Brest Métropole, vous avez sollicité en date du 25 mars 2025 SNCF RESEAU afin que nous portions à votre connaissance toutes les informations nécessaires à la production de ce document.

Par la présente, nous vous remercions d'avoir associé le Groupe SNCF à cette procédure.

SNCF, agissant tant en son nom et pour son compte, pour les fonciers lui appartenant, qu'au nom et pour le compte de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, FRET SNCF, HEXAFRET, vous prie de bien vouloir prendre en compte les observations qui suivent :

**Les informations portées ci-après visent en particulier à assurer la sécurité du domaine public ferroviaire et de ses riverains, son développement, et sa valorisation.**

**Monsieur JOSSE Quentin par mail du 28 avril 2025 nous indique que cette modification n°9 n'a pas d'impact direct sur nos gares mais nous avons identifié plusieurs éléments en lien avec les transports que nous vous partageons ci-dessous :**

- **Un article qui date de la 2ème révision du PLU dispose que, pour les constructions destinées à l'habitation situées à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut être exigé la construction de plus d'une place de parking par logement. Depuis l'ajout de cet article dans le PLU, les transports brestois ne cessent de se développer (seconde ligne de tramway + un réseau de bus à haut niveau de service (BHNS)).**

**Le plan avec la zone des 500 mètres a dû être actualisé afin de permettre l'accompagnement des différents projets dans cette zone et anticiper l'entrée en vigueur des dispositions de l'article.**

**Ensuite, dans le document B1 (Rapport de présentation) on peut trouver la vision de la ville en matière de déplacement :**

**La politique de déplacement de la ville de Brest, s'appuie sur deux objectifs principaux : garantir une mobilité performante pour une agglomération à vocation métropolitaine et améliorer la qualité de vie quotidienne pour renforcer son attractivité résidentielle.**

**Trois grandes orientations structurent cette vision :**

- **Améliorer la qualité résidentielle de proximité, en agissant localement (compétence de Brest métropole et du Département).**
- **Faire évoluer le réseau structurant des déplacements, pour mieux répondre aux besoins de mobilité, avec des solutions techniquement efficaces, écologiquement durables et sociale.**
- **L'accessibilité externe de l'agglomération, en lien avec les acteurs régionaux et nationaux.**

**Ces orientations s'inscrivent dans la continuité de documents précédents (Plan de déplacement Urbain 2002, SCOT 2011, Plan Climat 2012) et s'appuient sur plusieurs leviers :**

- **la requalification des espaces publics au profit des piétons, cyclistes et transports collectifs,**
- **le développement d'un service public de mobilité durable,**
- **une nouvelle organisation du réseau routier et du stationnement.**

**Le document B2 développe les orientations de la ville, mais elles ne sont pas impactées par la modification du PLU. Il est d'ailleurs fait mention d'anciens travaux sur nos voies (ça date de la période 2014/2020) :**

**Action 11 – Accompagner l'évolution des grandes infrastructures de communications maritimes, aériennes, ferroviaires et routiers**

Conformément au Projet métropolitain, l'amélioration de l'accessibilité externe du territoire fait l'objet d'une attention particulière, dans un esprit d'équilibre entre modes de transport.

**> Soutenir les projets d'amélioration des liaisons ferroviaires :**

La première priorité régionale doit rester l'objectif d'un temps de parcours de 3h entre Brest/Quimper et Paris, avec arrêts intermédiaires, se traduisant par un programme global : Bretagne à Grande Vitesse (BGV).

En complément des travaux sont en cours sur la liaison nouvelle Le Mans/Rennes et pour l'augmentation des vitesses sur les voies Rennes /Brest et Rennes/Quimper, il sera nécessaire de prévoir une inscription significative pour une nouvelle phase de travaux dès la période 2014/2020. L'amélioration des liaisons Brest/Quimper devra également être poursuivie, en renforçant les dessertes, en complétant les liaisons directes Brest/Quimper/Nantes et en envisageant une nouvelle phase d'amélioration de l'infrastructure, par exemple par l'aménagement de nouveaux points de croisement et l'aménagement de l'entrée en gare de Quimper.

## - LES CONTRAINTES FERROVIAIRES

BREST METROPOLE est traversée par les lignes ferroviaires suivantes :

- 420 000 de Paris-Montparnasse à Brest
- 421 300 de Raccordement du Rody au Port de Brest

Les lignes, raccordement ou voie mère, qui appartiennent au Réseau Ferré National (RFN) sont par conséquent du domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire est protégé par le CG3P, le code civil ainsi que par la servitude dite " T1 ", codifiée par une ordonnance du 28 octobre 2010 dans le code des transports aux articles L. 2231-1 à L. 2231-9 modifiés par l'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021.

Les lignes ferroviaires du GPU n'appartenant pas au RFN ne sont pas soumises aux mêmes servitudes, mais il est important de prendre en compte leur statut de lignes ferroviaires, qui peut donc suggérer qu'elles peuvent être circulées.

### **I.1 Les servitudes d'utilité publique relatives à la protection du domaine public ferroviaire**

L'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021 et son décret d'application n°1772-2021 du 22 décembre 2021 modifient le régime de protection du domaine public ferroviaire, constitué des servitudes administratives établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire. De nouvelles règles de protection du domaine public ferroviaire sont entrées en vigueur au 1er janvier 2022.

Ces derniers précisent les nouvelles règles applicables à proximité du domaine public ferroviaire notamment les mesures de gestion de la végétation à ses abords ainsi que les règles encadrant la constructibilité des terrains riverains.

En particulier, le décret précise la consistance de l'emprise de la voie ferrée, définie à l'article R. 2231-2 du Code des Transports ainsi que les règles applicables en matière de constructions, d'installation, de terrassements, d'excavation, de fondation et de dépôts par rapport à cette emprise.

Le gestionnaire d'infrastructure doit également être informé des projets tiers d'une certaine importance à proximité de l'emprise de la voie ferrée ou des passages à niveau selon une distance qui sera prévue dans un futur arrêté préfectoral.

Les servitudes ferroviaires sont reprises dans la fiche relative aux servitudes d'utilité publiques dite « Fiche T1 – Servitudes de protection du domaine public ferroviaire » ci-annexée.

**Ces servitudes doivent figurer en annexes des documents d'urbanisme, au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique.**

**A noter que la Fiche T1 a été numérisée sur le Geoportail de l'urbanisme.**

## I.2 Les passages à niveau

En complément des servitudes mentionnées ci-avant il est utile de préciser qu'il existe des servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau. Lorsqu'un Passage à Niveau est présent sur le territoire, SNCF a la qualité de Personne Publique Associée.

Les dispositions mentionnées aux articles L. 114-1 à L. 114-6 du code de la voirie routière prescrivent des servitudes de visibilité « applicables, à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie, aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée ».

Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :

1° L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement. Ce plan détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes.

2° L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement ;

3° Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

### Autres dispositions à proximité des passages à niveau :

La sécurité est une priorité majeure de SNCF Réseau, particulièrement aux passages à niveau.

SNCF RESEAU doit être consulté préalablement à tout travaux d'urbanisation et/ou routier à proximité d'un passage à niveau car des prescriptions spécifiques sont à respecter.

La collectivité territoriale est tenue d'évaluer l'impact de ces projets sur le volume et la nature des flux appelés à franchir les passages à niveau de la zone d'étude.

De plus, les préconisations en matière de visibilité et de lisibilité routière doivent être préservées, c'est-à-dire aucune construction, aucune implantation de panneaux publicitaires, etc.

D'une manière générale, il convient de saisir toute opportunité de suppression de passage à niveau. Ainsi, les projets d'extension des zones urbaines ou d'aménagements ne devront en aucun cas aggraver la complexité des futures opérations de suppression des passages à niveau.

Ainsi, tout projet qui serait susceptible d'accroître le trafic et ou d'en modifier la nature doit faire l'objet d'une concertation avec SNCF Réseau, en vue de déterminer les aménagements nécessaires à la conformité du passage à niveau.

Ce sera le cas par exemple :

- Pour la création de trottoir ou l'élargissement de la voirie routière aux abords d'un passage à niveau. Pour mémoire, la signalisation devra être adaptée et/ou complétée à chaque création ou modification de voirie.
- Pour l'implantation d'un carrefour à sens giratoire à proximité d'un passage à niveau dont la construction est vivement déconseillée pour des raisons de sécurité, liées au risque de remontée de file sur la voie ferrée.
- Pour l'implantation d'un feu tricolore à proximité d'un passage à niveau. La coordination du feu tricolore avec les annonces automatiques du PN pourrait être envisagée.
- Pour une modification du sens de circulation, à proximité d'un passage à niveau.
- Pour les passages à niveau inscrits au Programme de Sécurisation National : la commune concernée devra veiller à ce que le trafic ne soit pas augmenté aux abords de ce passage.

## II- LES BESOINS POUR L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

### II-1 Cohérence des articles du règlement de zonage du PLU avec l'activité ferroviaire et industrielle du groupe SNCF.

De manière générale, le foncier ferroviaire devra être classé dans une zone dont le règlement devra autoriser à minima les équipements d'intérêts collectifs et services publics, notamment les locaux techniques et industriels d'administrations publiques et assimilés ainsi que les locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés. Des règles spécifiques concernant l'implantation de ces constructions et leur emprise au sol pourront être mises en place afin de prendre en considération les spécificités des installations ferroviaires.

Toutefois, afin de ne pas nuire à l'activité ferroviaire et à ses installations, les règlements devront intégrer des dispositions particulières autorisant la construction ou la gestion de structures nécessaires à l'activité ferroviaire. Comme indiqué précédemment, des exceptions à la règle, notamment en termes d'emprise et de gabarit, pourront ainsi être mises en place.

**C'est pourquoi il est demandé dans le respect des directives nationales de bien vouloir maintenir les emprises ferroviaires dans un zonage banalisé.**

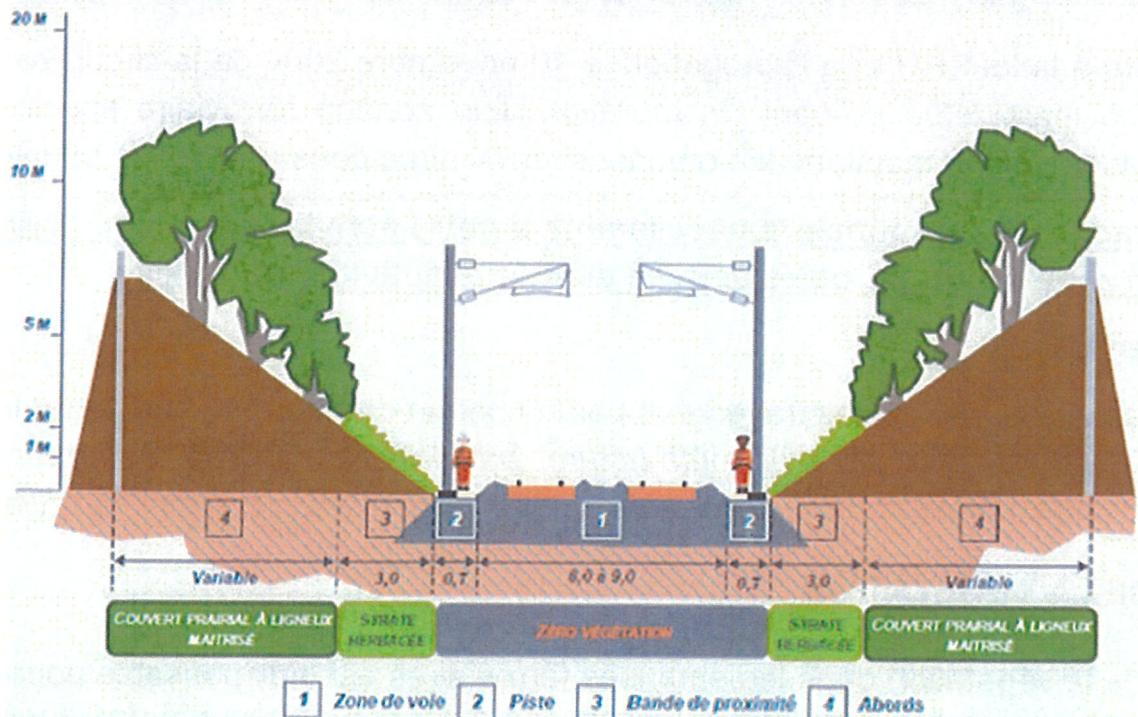
**Nous soulignons que les fonciers nécessaires à notre activité et l'ensemble des parcelles propriété du groupe SNCF, ne sont ni des fonciers agricoles, ni des fonciers à inscrire en zone naturelle.**

## II-2 La maîtrise de la végétation

La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour garantir la sécurité et la régularité des circulations ferroviaires, la sécurité des agents et celle des riverains, ainsi que l'accès à l'infrastructure ferroviaire. Elle implique une maintenance et un entretien rigoureux des voies et de leurs abords. Dans ce contexte, la politique de maîtrise de la végétation vise les objectifs suivants :

- Aucun végétal sur la partie ballastée et ses bas-côtés immédiats,
- Une végétation de hauteur limitée (type herbacée) sur les bandes de proximité (bandes de 3 m de large de part et d'autre des pistes qui longent les voies),
- Une végétation éparse de faible développement sur les abords.

## OBJECTIFS DE VÉGÉTATION



Des plans de remise à niveau de la végétation dans les emprises ferroviaires sont en cours et continueront à être mis en œuvre dans les années à venir pour atteindre ces objectifs. Les documents d'urbanisme (PLU notamment) doivent nous permettre ce niveau de maîtrise de la végétation.

Les Espaces Boisés Classés sont, quant à eux, des espaces à vocation strictement forestière, dont l'objectif est de créer, d'évoluer vers, ou de conserver des boisements naturels.

**Les articles L. 113-1 et suivants du Code de l'Urbanisme relatifs aux espaces boisés classés, ou tout autre disposition d'urbanisme, peuvent être incompatibles avec la servitude T1 qui impose notamment de ne pas laisser des arbres, branches, haies ou racines empiéter sur le domaine public ferroviaire, compromettent la sécurité des circulations ou gênant la visibilité de la signalisation ferroviaire. Aussi, nous vous remercions de bien vous assurer que les périmètres et prescriptions que vous pourriez prévoir soient obligatoirement compatibles avec la servitude T1.**

A cet effet, les propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction. Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, les opérations d'élagage, de taille ou d'abattage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office, aux frais du propriétaire, par le gestionnaire d'infrastructure.

La délimitation d'espaces boisés classés, de haies protégées ou d'arbres remarquables sur les emprises ferroviaires circulées contraindrait fortement la maîtrise de la végétation et ne permettrait plus d'élaguer ou abattre les arbres qui risqueraient de tomber sur les voies et/ou les caténaires en particulier quand il est urgent d'intervenir et que cela doit être fait sans attendre. Il en est de même pour les riverains à qui il pourrait être demandé d'abattre certains arbres présentant un risque pour les circulations ferroviaires (cas des arbres situés très proches de nos emprises). Nous souhaitons en effet éviter tout accident du fait d'un entretien des emprises qui n'aurait pu être fait car empêché par le règlement du PLU.

**Ainsi, le classement en Espace Boisé Classé du Domaine Public Ferroviaire n'est pas adapté aux contraintes de maintenance et de régénération du Réseau Ferré National. Il viendrait donc à les retirer obligatoirement sur les parcelles propriété du groupe SNCF, surtout pour les emprises ferroviaires circulées.**

**A préciser que la délimitation de zones naturelles sur nos emprises ferroviaires peut également nous contraindre dans la maîtrise de la végétation.**

### **III- LES BESOINS POUR LES PROJETS FERROVIAIRES**

#### **III-1 Les projets ferroviaires**

La procédure de révision générale du PLU pour laquelle vous nous saisissez ne doit pas remettre en question les dispositions constructives des projets ferroviaires en cours et/ou à venir pour lesquels un travail itératif d'études et de concertation est mené entre les équipes SNCF Réseau, et l'ensemble des partenaires dont les services de l'Etat.

Si des évolutions réglementaires sont envisagées sur les zones traversées par les projets repris ci-dessous, nous vous remercions de bien vouloir nous en aviser au plus tôt.

### **III-2 Emplacements réservés au bénéfice du Groupe Public Unifié**

Si Réseau Ferré de France est identifié comme étant bénéficiaire d'emplacements réservés pour équipement public et voirie, il conviendrait de modifier le nom du bénéficiaire, en remplaçant RFF par SNCF Réseau.

Dans le cadre de ses besoins, SNCF Réseau aimerait inscrire les Emplacements Réservés suivants, dans les documents d'urbanisme :

#### **III-3 Les PIG**

#### **III-4 Le périmètre de considération**

#### **III-5 Les MEGDU**

## **IV – LA VALORISATION DES ACTIFS**

### **IV-1 - Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants**

Il est important de mieux intégrer les emprises ferroviaires dans la ville et l'aménagement du territoire, et de participer à la mixité du tissu urbain. Il est préférable que les emprises ferroviaires soient intégrées dans un zonage cohérent avec l'environnement immédiat du domaine public ferroviaire, avec le PADD et les projets des entreprises ferroviaires tant en termes de mutation au profit de l'urbain, que de développement de projets ferroviaires. Idéalement, il serait intéressant d'avoir une cohérence de règlement sur un périmètre intercommunal traversé par une même ligne de voie ferrée.

La circulaire ministérielle du 5 octobre 2004 confirme que les dispositions du code de l'urbanisme n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié, leur protection étant assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes de protection du domaine public ferroviaire. Aussi, il apparaît opportun d'effacer les périmètres de « Secteur affecté au domaine public ferroviaire », sans que cela contraigne l'activité ferroviaire.

### **IV-2 Les projets de valorisation des actifs**

En sa qualité de propriétaire foncier, le Groupe SNCF souhaite participer activement aux politiques de renouvellement urbain et de mobilisation du foncier public pour la création de logements notamment sociaux soutenues par l'Etat et les collectivités. Dans cette optique, une charte d'engagement pour la mobilisation du foncier ferroviaire en faveur de la création de logements a été signée le 28 mai 2021 entre l'Etat et le Groupe SNCF.

Pour ce faire, il est nécessaire d'envisager l'évolution des documents d'urbanisme.

## V- LA CONSULTATION DE SNCF

### V-1 La consultation dans le cadre de la procédure

Conformément à l'article L.153-16 du Code de l'Urbanisme, SNCF demande à être consultée et sollicite l'envoi du document arrêté pour avis.

SNCF Immobilier se tient à votre disposition pendant la phase d'association, en cas d'interrogations relatives aux domaines de compétence du Groupe Public Ferroviaire.

### V-2 La consultation dans le cadre des permis de construire

Je tiens à rappeler qu'il est nécessaire de consulter systématiquement SNCF pour les permis de construire ou lotissement jouxtant la plate-forme ferroviaire. Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R111-2 et 3 du code de l'urbanisme qui interdit la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article L 2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

A cet effet, je vous précise qu'il convient d'adresser les dossiers relevant du Service Urbanisme en rapport avec des travaux à réaliser en bordure des emprises ferroviaires à SNCF Immobilier dont voici l'adresse mail : [tr.dito.patrimoine@sncf.fr](mailto:tr.dito.patrimoine@sncf.fr)

En outre, il conviendra de préciser à toute personne ayant choisi de s'établir à proximité de notre domaine qu'elle supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la loi du 31 décembre 1992 et à ses décrets d'application et à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.

Nous vous remercions par avance pour la bonne prise en compte de nos retours et de bien vouloir nous tenir informé, nous associer au déroulement de la procédure.

Restant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous prie d'agréer, Monsieur Le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Sylvain GOUTTENEGRE

SNCF IMMOBILIER  
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE CENTRE OUEST  
Responsable Pôle Valorisation Immobilière  
GOUTTENEGRE Sylvain  
9 rue Nina Simone Bat B - BP 34112  
44041 NANTES CEDEX 01

Responsable du Pôle Grands Projets et Valorisation Immobilière



PJ: - Notice bois classés et talus classés

- Document explicatif de la servitude T1



**Avis exprimés par les communes de Brest métropole**

NEANT

Monsieur François CUILLANDRE  
Président  
Hôtel de métropole  
24, rue Coat-ar-Guéven  
CS 73826  
29238 Brest Cedex 2

Brest, le 12 mai 2025

N/REF. : 14/2025

Objet : Avis sur le projet de modification n°9 du PLU de Brest métropole

Monsieur le Président,

Conformément à l'article L.153-40 du Code de l'Urbanisme, vous avez sollicité l'avis de notre Chambre consulaire concernant le projet de modification n°9 du PLU de Brest métropole.

Les modifications proposées pour le PLU de Brest métropole présentent des atouts indéniables, qui permettront la réalisation de projets générateurs de retombées économiques pour ce territoire :

- **Au niveau du quartier de Saint-Pierre**, les résultats d'une étude ont permis d'identifier des enjeux et des projets qui devraient contribuer à renforcer l'attractivité et dynamiser l'activité économique de ce secteur.  
Cependant, des points de vigilance sont à noter :
  - ces modifications devraient apporter un regain de fréquentation. Face à ce constat, il est important de veiller à fluidifier la circulation automobile et offrir des espaces de stationnement adaptés.
  - la création de commerces doit tenir compte de l'importante offre commerciale déjà présente à proximité, notamment des GMS (Carrefour, Lidl, Ecomiam, Picard...).
- L'étude réalisée sur le **centre bourg de Gouesnou** a révélé des potentialités à exploiter au travers d'opérations de renouvellement urbain pour développer l'activité des commerces présents. La création de logements, le souhait de développer des rez-de-chaussée actifs (implantations d'activités de proximité) participeront à cette dynamique.
- Le projet de **réhabilitation du site du CHU Morvan** pour construire un hôtel haut de gamme renforcera la fréquentation de la clientèle d'affaires dans le centre-ville brestois, en cohérence avec la SMDE CAP 2030, participant au rayonnement métropolitain du territoire. La création d'un restaurant haut de gamme et d'une salle de conférences contribueront à la réussite de ce projet.

Une étude de marché permettrait de conforter ce projet, par rapport à la capacité d'accueil hôtelière existante et les taux d'occupation, avec une offre qui s'est largement étoffée ces dernières années.

Si cet établissement voit le jour, des aménagements seront nécessaires face à l'augmentation des flux de circulation automobiles et des besoins en stationnement supplémentaires.

- L'étude menée au niveau du **centre-ville de Guipavas** a révélé le potentiel de développement de l'offre commerciale dans ce secteur. La création d'un secteur de commerces protégé permettra de renforcer le linéaire commercial et contribuera à dynamiser l'activité économique de cette centralité. Cependant, l'étude a également identifié des faiblesses qu'il conviendra de traiter pour assurer la réussite de ce projet :
  - des aménagements pour une continuité piétonne en centralité ;
  - une vigilance sur le développement de l'offre commerciale en dehors des cœurs commerçants existants pouvant contribuer à dévitaliser le centre-ville de Guipavas ;
  - un renforcement de l'offre de commerces alimentaires, de services de santé insuffisants, qui généreront des flux de clientèle.
- Le projet d'**extension d'une installation de stockage de déchets inertes à Penvern (Guipavas)** présente de nombreux avantages liés à sa localisation. Il est cohérent avec les besoins des professionnels du BTP.

Quelques **points de vigilance** sont donc à prendre en compte pour contribuer à la réussite de ces projets associés aux propositions de modifications du PLU : la concurrence générée par de nouveaux commerces, leur viabilité face à l'offre existante, l'impact des flux de clientèle sur la circulation automobile et les besoins en stationnement.

En conclusion, sous réserve de la prise en compte de ces points de vigilance, la délégation de Brest de la CCI Finistère partage globalement les modifications proposées dans le PLU de Brest métropole, générant des retombées économiques sur ce territoire. Elle y donne donc un **avis favorable**.

Nous en profitons pour vous rappeler que nous restons à votre disposition pour être, comme aujourd'hui, associés aux différentes phases de réflexion ou d'études portant sur l'implantation, l'évolution ou le transfert d'activités industrielles, touristiques, commerciales ou de services.

Vous remerciant de votre consultation, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.

Jacques LE FAILLER  
Président de la Délégation de Brest  
de la CCI Finistère

Territoire de Brest

Monsieur Le Président  
Hôtel de la métropole  
24, Rue Coat ar Gueven  
29200 BREST

Brest, le 19 mai 2025

**Objet :**

Brest Métropole  
Modification n°9 du PLU

**Dossier suivi par :**

Mathilde COCHET  
02 98 41 33 10 / 06 77 04 65 85  
mathilde.cochet@bretagne.  
chambagri.fr

Monsieur le Président,

Conformément aux dispositions de l'article L 153-40 du code de l'urbanisme, vous nous avez notifiés le projet de modification du Plan Local d'urbanisme de Brest métropole.

Nous aborderons les principaux points ayant un impact direct ou indirect sur les activités et les espaces agricoles.

Le premier point de modification concerne l'adaptation du PLU en lien avec des projets en cours notamment le projet d'**installation de stockage de déchets inertes en zone agricole indicée « ACE » à Guipavas**. Nous reconnaissons que l'extension de l'installation de stockage de déchets inertes (ISDI) répond à l'exigence de maintenir les capacités d'accueil et de gestion des déchets inertes générés par les chantiers de travaux publics réalisés dans la métropole brestoise.

En revanche, les conséquences sur les parcelles agricoles restent significatives. Bien qu'une remise en état agricole du site soit prévue et permette une mise à niveau des parcelles, le potentiel agronomique de celles-ci ne pourra jamais retrouver son potentiel initial. Les parcelles rencontreront des difficultés à être cultivées même après cette remise en état. Nous soulignons donc que ces travaux ont un impact plutôt négatif sur l'activité agricole.

De plus, les permis d'aménager mentionnés dans la notice de présentation n'ont pas été délivrés sur les parcelles concernées par la présente modification. Sauf erreur de notre part, nous avons été consultés pour un permis d'aménager sur les parcelles situées à l'ouest des parcelles visées par la modification.

Par ailleurs, concernant la proposition de modification de règlement, nous avons plusieurs remarques. A défaut de leur prise en compte, nous sommes défavorables à l'introduction du zonage ACE.

- En page 197 du règlement écrit « *sont admises en zone ACE, à condition qu'elle ne compromette pas l'activité agricole [...] les constructions à usage d'habitation destinée au logement des personnes dont la présence est nécessaire au gardiennage du site, les constructions à usage de bureau à condition qu'elles soient nécessaires à l'exploitation ; la réhabilitation et le réaménagement de ces sites en fin d'exploitation (remis en culture, aménagements paysagers ou aménagements pour des loisirs à dominante plein air, implantation de centrale photovoltaïque au sol...) »
 
  - Nous demandons l'interdiction des logements de fonction.
  - De plus, les bureaux installés dans la zone ACE ne doivent être autorisés que s'ils sont implantés au sein d'installations démontables, mobiles et retirées à la fin de l'exploitation du site. Cela évitera toute nouvelle construction avec fondation sur les parcelles et facilitera la remise en état agricole.
  - Enfin, nous ne sommes pas favorables à ce que le règlement autorise la réhabilitation ou le réaménagement de la zone ACE en espace de loisir. Par conséquent, le règlement ne doit pas autoriser la réhabilitation pour un usage de loisir mais uniquement la remise en état agricole des parcelles.*

La modification n°9 permet, ensuite, **l'ouverture à l'urbanisation de zones à urbaniser**. Brest Métropole a un poids plus faible que les autres EPCI dans la consommation foncière du Pays de Brest. Le territoire connaît une attractivité forte notamment en termes d'habitat.

Les différentes zones ouvertes à l'urbanisation représentent 45 ha d'espaces agricoles, naturels et forestiers. Nous regrettons la consommation et l'artificialisation future de ces nouvelles zones principalement agricoles. Bien qu'elles s'inscrivent dans des opérations d'ensemble souvent déclarées d'utilité publique depuis de nombreuses années, leur optimisation et leur ouverture n'ont pas été suffisamment questionnées pour minimiser l'impact sur le foncier agricole.

A l'inverse, si ces surfaces sont aujourd'hui ouvertes à l'urbanisation, elles auraient pu être compensées dans cette modification par le reclassement de surfaces à urbaniser en zone agricole ou naturelle. Des zones présentant des enjeux agricoles forts, telles que des parcelles à Saint-Thudon ou Le Rody restent actuellement classées en 2AU.

Toute nouvelle ouverture de zone à l'urbanisation doit être justifiée au regard des capacités encore inexploitées dans les zones déjà urbanisées et de la faisabilité opérationnelle d'un projet dans ces zones. En plus du chapitre introductif complet sur la justification des ouvertures à l'urbanisation, la justification pour chaque nouvelle zone d'urbanisation aurait pu être davantage étayée et chiffrée notamment en ce qui concerne l'impact agricole.

Pour confirmer la volonté de minimiser les conséquences négatives sur l'activité agricole et de préserver la fonctionnalité des espaces agricoles, le principe de connexion avec l'espace agricole aurait pu être inscrit dans les OAP. Ces dernières peuvent imposer que des zones tampons avec les espaces agricoles soient intégrées dans le périmètre du projet par les aménageurs et en éviter le report sur les parcelles agricoles en lisière.

Nous rappelons que ces secteurs de développement de la métropole n'ont pas tous été définis en lien avec la Chambre d'agriculture. La cellule foncière en place sur le territoire n'a pas de rôle décisionnel concernant ces zones. De plus, le tableau de bord n'a pas été présenté aux agriculteurs locaux, de manière collective, ce qui ne garantit pas une lisibilité suffisante, comme vous l'indiquez dans les pièces du dossier. Une concertation plus approfondie sur ces sujets permettrait d'assurer un véritable partage des choix d'urbanisation.

Concernant **l'actualisation du règlement graphique par le classement en zone urbaine** des zones aménagées et bâties, le secteur de la Rue des Alouettes à Guipavas mérite d'être maintenu en 1AU même si sa mobilisation est difficile. En effet, ce secteur correspond à des parcelles agricoles qui sont actuellement enclavées par les habitations et la façade donnant sur la rade.

L'actualisation du règlement graphique passe **également par l'ajout de bâtiments pouvant faire l'objet d'un changement de destination**. Pour rappel l'avis de la CDPENAF peut être possible après une auto-saisine. Nous avons plusieurs remarques conformément à la Charte Agriculture et Urbanisme du Finistère :

- Le bâtiment n°413, au 775 Route de Milizac à Bohars, n'a pas d'intérêt à être repéré et pourrait être considéré comme une extension de la maison d'habitation principale à laquelle il est rattaché.
- Le bâtiment n°419, au 8 Godibin Vraz à Plougastel-Daoulas, semble avoir déjà les caractéristiques d'une maison (fenêtres, cheminée)
- Le bâtiment n°420, au Manoir du Névent à Plouzané, correspond déjà à une habitation en tant que grande bâtisse de type manoir. Nous sommes défavorables à son repérage. Les dépendances peuvent éventuellement être repérées. Cependant, nous soulignons le caractère isolé de ces constructions et une des dépendances n'a plus son caractère patrimonial ni architectural car son aspect extérieur a été fortement dénaturé avec des tôles et un apprentis carré à côté.

Nous ne présentons pas de remarque particulière concernant les autres objets de la modification. Sous réserve de la prise en compte de nos demandes, nous sommes favorables à la présente modification.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de nos salutations distinguées.

Jean-Alain DIVANA'CH,  
Président de la  
Chambre d'agriculture du Finistère.



Adresse de correspondance :  
Chambre d'agriculture  
Antenne de Brest  
5 rue A. Jacq  
CS 12813  
29228 Brest cédex 2

02 98 41 33 00  
brest@bretagne.chambagri.fr  
<https://bretagne.chambres-agriculture.fr>



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