Version arrêtée par le conseil du pôle métropolitain du Pays de Brest du 7 février 2025

DOO

du SCoT du Pays de Brest

Document d'orientation et d'objectifs

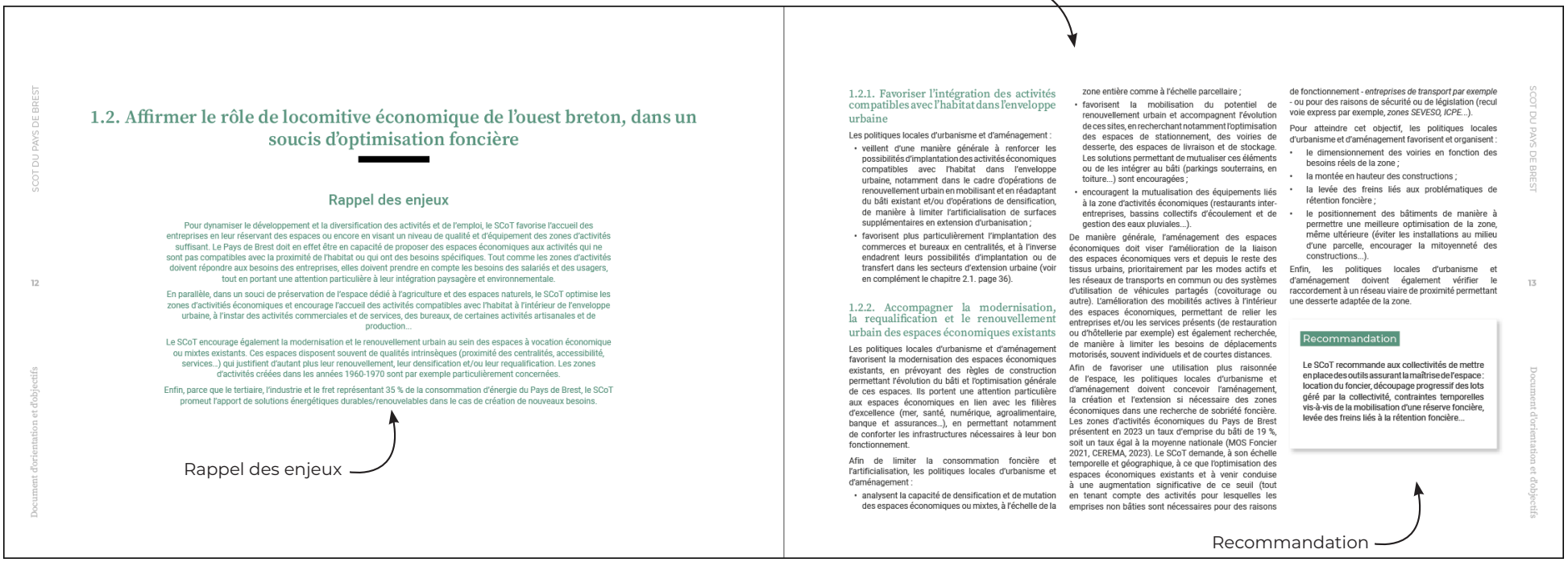
Pays de Brest
PÔLE MÉTROPOLITAIN

Notice de lecture

Le DOO est composé de trois types de textes :

- **Le rappel des enjeux** : dont le but est de rappeler les enjeux principaux issus du diagnostic et les orientations politiques issues du PAS, **ces éléments n'ont pas valeur de prescription** ;
- **Les prescriptions :** présentes dans le corps du texte, systématiquement à la suite du rappel des enjeux. Il s'agit des éléments prescriptifs du DOO que les documents d'urbanisme locaux doivent intégrer et décliner à leur échelle ;
- **Les recommandations** : il s'agit soit d'éléments d'informations complémentaires utiles, de pistes d'application des prescriptions à destination des documents d'urbanisme locaux ou encore d'encouragements à poursuivre, au travers des politiques locales, des objectifs sortant du cadre réglementaire des Plans Locaux d'Urbanisme et des Plans Climat, Air et Énergie Territoriaux. **Ces éléments n'ont pas valeur de prescriptions.**

Prescriptions du DOO



SCOT DU PAYS DE BREST

1.2. Affirmer le rôle de locomotive économique de l'ouest breton, dans un soucis d'optimisation foncière

Rappel des enjeux

Pour dynamiser le développement et la diversification des activités et de l'emploi, le SCoT favorise l'accueil des entreprises en leur réservant des espaces ou encore en visant un niveau de qualité et d'équipement des zones d'activités suffisant. Le Pays de Brest doit en effet être en capacité de proposer des espaces économiques aux activités qui ne sont pas compatibles avec la proximité de l'habitat ou qui ont des besoins spécifiques. Tout comme les zones d'activités doivent répondre aux besoins des entreprises, elles doivent prendre en compte les besoins des salariés et des usagers, tout en portant une attention particulière à leur intégration paysagère et environnementale.

En parallèle, dans un souci de préservation de l'espace dédié à l'agriculture et des espaces naturels, le SCoT optimise les zones d'activités économiques et encourage l'accueil des activités compatibles avec l'habitat à l'intérieur de l'enveloppe urbaine, à l'instar des activités commerciales et de services, des bureaux, de certaines activités artisanales et de production...

Le SCoT encourage également la modernisation et le renouvellement urbain au sein des espaces à vocation économique ou mixtes existants. Ces espaces disposent souvent de qualités intrinsèques (proximité des centralités, accessibilité, services...) qui justifient d'autant plus leur renouvellement, leur densification et/ou leur requalification. Les zones d'activités créées dans les années 1960-1970 sont par exemple particulièrement concernées.

Enfin, parce que le tertiaire, l'industrie et le fret représentant 35 % de la consommation d'énergie du Pays de Brest, le SCoT promeut l'apport de solutions énergétiques durables/renouvelables dans le cas de création de nouveaux besoins.

12

Document d'orientation et d'objectifs

Rappel des enjeux

SCOT DU PAYS DE BREST

1.2.1. Favoriser l'intégration des activités compatibles avec l'habitat dans l'enveloppe urbaine

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement :

- veillent d'une manière générale à renforcer les possibilités d'implantation des activités économiques compatibles avec l'habitat dans l'enveloppe urbaine, notamment dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain en mobilisant et en réadaptant du bâti existant et/ou d'opérations de densification, de manière à limiter l'artificialisation de surfaces supplémentaires en extension d'urbanisation ;
- favorisent plus particulièrement l'implantation des commerces et bureaux en centralités, et à l'inverse endadrent leurs possibilités d'implantation ou de transfert dans les secteurs d'extension urbaine (voir en complément le chapitre 2.1. page 36).

1.2.2. Accompagner la modernisation, la requalification et le renouvellement urbain des espaces économiques existants

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement favorisent la modernisation des espaces économiques existants, en prévoyant des règles de construction permettant l'évolution du bâti et l'optimisation générale de ces espaces. Ils portent une attention particulière aux espaces économiques en lien avec les filières d'excellence (mer, santé, numérique, agroalimentaire, banque et assurances...), en permettant notamment de conforter les infrastructures nécessaires à leur bon fonctionnement.

Afin de limiter la consommation foncière et l'artificialisation, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement :

- analysent la capacité de densification et de mutation des espaces économiques ou mixtes, à l'échelle de la zone entière comme à l'échelle parcellaire ;
- favorisent la mobilisation du potentiel de renouvellement urbain et accompagnent l'évolution de ces sites, en recherchant notamment l'optimisation des espaces de stationnement, des voiries de desserte, des espaces de livraison et de stockage. Les solutions permettant de mutualiser ces éléments ou de les intégrer au bâti (parkings souterrains, en toiture...) sont encouragées ;
- encouragent la mutualisation des équipements liés à la zone d'activités économiques (restaurants inter-entreprises, bassins collectifs d'écoulement et de gestion des eaux pluviales...).

De manière générale, l'aménagement des espaces économiques doit viser l'amélioration de la liaison des espaces économiques vers et depuis le reste des tissus urbains, prioritairement par les modes actifs et les réseaux de transports en commun ou des systèmes d'utilisation de véhicules partagés (covoiturage ou autre). L'amélioration des mobilités actives à l'intérieur des espaces économiques, permettant de relier les entreprises et/ou les services présents (de restauration ou d'hôtellerie par exemple) est également recherchée, de manière à limiter les besoins de déplacements motorisés, souvent individuels et de courtes distances.

Afin de favoriser une utilisation plus raisonnée de l'espace, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement doivent concevoir l'aménagement, la création et l'extension si nécessaire des zones économiques dans une recherche de sobriété foncière. Les zones d'activités économiques du Pays de Brest présentent en 2023 un taux d'emprise du bâti de 19 %, soit un taux égal à la moyenne nationale (MOS Foncier 2021, CEREMA, 2023). Le SCoT demande, à son échelle temporelle et géographique, à ce que l'optimisation des espaces économiques existants et à venir conduise à une augmentation significative de ce seuil (tout en tenant compte des activités pour lesquelles les emprises non bâties sont nécessaires pour des raisons de fonctionnement - *entreprises de transport par exemple* - ou pour des raisons de sécurité ou de législation (recul voie express par exemple, *zones SEVESO, ICPE*...).

Pour atteindre cet objectif, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement favorisent et organisent :

- le dimensionnement des voiries en fonction des besoins réels de la zone ;
- la montée en hauteur des constructions ;
- la levée des freins liés aux problématiques de rétention foncière ;
- le positionnement des bâtiments de manière à permettre une meilleure optimisation de la zone, même ultérieure (éviter les installations au milieu d'une parcelle, encourager la mitoyenneté des constructions...).

Enfin, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement doivent également vérifier le raccordement à un réseau viaire de proximité permettant une desserte adaptée de la zone.

Recommandation

Le SCoT recommande aux collectivités de mettre en place des outils assurant la maîtrise de l'espace : location du foncier, découpage progressif des lots géré par la collectivité, contraintes temporelles vis-à-vis de la mobilisation d'une réserve foncière, levée des freins liés à la rétention foncière...

13

Document d'orientation et d'objectifs

Recommandation

sommaire

Notice de lecture 2

Partie 1 - PORTER UN PROJET AMBITIEUX ET ÉQUILIBRÉ POUR LE PÔLE MÉTROPOLITAIN DU PAYS DE BREST, D'ENVERGURE NATIONALE ET RÉGIONALE 6

1.1. Mieux connecter le Pays de Brest aux échelles nationale et européenne 8

1.2. Affirmer le rôle de locomotive économique de l'ouest breton, dans un souci d'optimisation foncière 12

1.3. Affirmer la vocation et la fonction économique de l'espace maritime et littoral 16

1.4. Préserver durablement la place de l'agriculture dans le territoire et conforter sa fonctionnalité 20

1.5. Renforcer le rôle des pôles : éléments structurants du développement du territoire 24

1.6. Préserver et mettre en valeur les paysages, vecteurs de qualité d'un cadre de vie exceptionnel et d'identité 26

Partie 2 - RENFORCER ET VALORISER LES ATOUTS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DU PAYS DE BREST 34

2.1. Soutenir une stratégie commerciale équilibrée, facteur de confortement de l'armature urbaine, des centralités et de qualité de vie 36

2.2. Adapter l'offre de déplacement à l'organisation et au fonctionnement du Pays de Brest, pour garantir une mobilité durable pour tous 48

2.3. Développer le tourisme sous toutes ses formes, comme levier d'attractivité, en veillant à préserver les équilibres 56

2.4. Prévoir une gestion et un aménagement harmonieux des espaces littoraux et marins 62

2.5. Réinvestir les éléments marquants du patrimoine bâti pour les valoriser et contribuer aux objectifs de vitalité et de sobriété foncière 76

2.6. Porter un projet d'aménagement intégrant la préservation de l'environnement et de la biodiversité, en protégeant les milieux naturels et en confortant la trame verte et bleue 80

2.7. Sécuriser durablement l'approvisionnement et la qualité de la ressource en eau 100

Partie 3 - S'ENGAGER ET S'ADAPTER AUX DÉFIS DES TRANSITIONS 106

3.1. Répondre à tous les besoins de logements, par une offre diversifiée et de qualité, et massivement par le renouvellement urbain 108

3.2. Inscrire le territoire dans une trajectoire de sobriété foncière 114

3.3. Relever le défi de la transition énergétique et de la décarbonation 120

3.4. Préserver la filière « carrière » en exploitant de manière raisonnée les ressources minérales, pour répondre aux besoins tout en limitant l'empreinte écologique des projets 124

3.5. Poursuivre un aménagement territorial permettant une gestion des déchets dans une perspective de réduction et de circularité 126

3.6. Limiter l'exposition de la population aux risques et aux nuisances en anticipant et en s'adaptant au changement climatique 128

Annexes 138

Partie 1

PORTER UN PROJET AMBITIEUX ET ÉQUILIBRÉ POUR LE PÔLE MÉTROPOLITAIN DU PAYS DE BREST, D'ENVERGURE NATIONALE ET RÉGIONALE

1.1. Mieux connecter le Pays de Brest aux échelles nationale et européenne 8

1.1.1. Renforcer les grandes infrastructures de déplacement du Pays de Brest..9

1.1.2. Soutenir le développement de l'accès au très haut débit.....10

1.2. Affirmer le rôle économique de l'ouest breton, dans un souci d'optimisation foncière 12

1.2.1. Favoriser l'intégration des activités compatibles avec l'habitat dans l'enveloppe urbaine.....13

1.2.2. Accompagner la modernisation, la requalification et le renouvellement urbain des espaces économiques existants.....13

1.2.3. Organiser le développement économique en extension urbaine.....14

1.2.4. Aménager des espaces économiques attractifs pour l'entreprise, le salarié et l'usager.....14

1.3. Affirmer la vocation et la fonction économique de l'espace maritime et littoral 16

1.3.1. Préserver des espaces à proximité du rivage pour les activités économiques nécessitant un accès mer.....17

1.3.2. Soutenir le niveau d'infrastructures nécessaire au bon fonctionnement des activités maritimes.....17

1.4. Préserver durablement la place de l'agriculture dans le territoire et conforter sa fonctionnalité 20

1.4.1. Mieux connaître pour mieux gérer 21

1.4.2. Soutenir l'appareil agroalimentaire.....21

1.4.3. Préserver à long terme les terres agricoles.....21

1.4..4. Limiter la présence future de tiers dans l'espace agricole.....22

1.5. Renforcer le rôle des pôles : éléments structurants du développement du territoire 24

1.5.1. Conforter l'armature urbaine.....24

1.5.2. Prévoir le développement de l'offre en équipements en corrélation avec l'armature urbaine.....25

1.6. Préserver et mettre en valeur les paysages, vecteurs de qualité d'un cadre de vie exceptionnel et d'identité.....26

1.6.1. Préserver et mettre en valeur les paysages et sites emblématiques.....28

1.6.2. Préserver et mettre en valeur les particularités paysagères locales.....28

1.6.3. Préserver et améliorer la qualité paysagère des portes d'entrées du territoire.....32

1.6.4. Aménager les entrées de ville.....32

1.6.5. Améliorer la qualité des lisières entre espaces urbanisés, agricoles et naturels.....32

1.1. Mieux connecter le Pays de Brest aux échelles nationale et européenne

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest, ouvert sur la mer, est ouvert sur le monde. Ses entreprises, ses organismes d'enseignement supérieur et de recherche, ses acteurs publics et associatifs sont impliqués dans de nombreuses coopérations régionales, nationales, européennes et mondiales. Pour le Pays de Brest, éloigné géographiquement des principaux pôles économiques français et européens, renforcer son accessibilité est un impératif pour conforter son attractivité et sa compétitivité.

L'ensemble des modes de transport assure un rôle décisif pour assurer cette connexion entre le Pays de Brest et le reste du monde, et chacun doit être performant pour limiter les effets d'éloignement :

- l'aéroport Brest-Bretagne constitue un équipement majeur du territoire, le transport aérien étant pour l'Ouest breton le mode de connexion le mieux adapté aux flux européens et intercontinentaux de personnes ;
- le réseau ferroviaire de l'Ouest breton doit quant à lui bénéficier de la meilleure performance possible pour tous les types de déplacements (longue/courtes distances, transport de voyageurs/marchandises). Dans ce sens, une amélioration significative des liaisons entre Brest et Paris (afin de relier Brest à Rennes en 1 h 30 et Brest et Paris en 3 heures) est nécessaire ;
- le port de Brest est une plateforme de transit de marchandises et une station de maintenance navale de niveau international. L'intégration au réseau central du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) marque le développement de son hinterland. Il dispose d'atouts et de potentiels indéniables en termes d'infrastructures de manutention, multimodales et de stockage.
- L'articulation entre les différents modes de déplacements est également un élément essentiel, à la fois pour les déplacements des voyageurs et pour le transport de marchandises.

Enfin, au même titre que les infrastructures de déplacements, les technologies du numérique sont des équipements structurants du territoire. Facteurs d'attractivité et de compétitivité, elles permettent au territoire de rayonner. Elles transforment également significativement la mobilité, du fait du développement de nouveaux moyens de communication (visioconférence) et de services dématérialisés (partage de données, actes administratifs, marchés…).

Dès lors, le SCoT recherche la poursuite de :

- la préservation du potentiel de développement de l'offre aéroportuaire,
- l'amélioration de la performance de l'offre ferroviaire,
- l'adaptation et le développement du port régional de Brest,
- la performance de l'offre logistique routière,
- et le déploiement du très haut débit.

1.1.1. Renforcer les grandes infrastructures de déplacement du Pays de Brest

L'accessibilité est un enjeu majeur pour le Pays de Brest, du fait de sa situation géographique péninsulaire. Ce sujet se pose aux grandes échelles (régionales, nationales, européennes et mondiales) mais aussi au niveau local, notamment par la présence de la rade de Brest traversant le Pays en son milieu. Les mobilités internes et de proximité complètent ainsi ce chapitre, et sont développées au point 2.2. page 48.

A) Renforcer l'accessibilité globale du territoire, en lien avec l'intégration du port de Brest au réseau central du RTE-T

Le port de Brest a intégré le réseau central du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T), ce qui constitue un enjeu majeur à l'échelle du territoire, dans le cadre de l'optimisation des flux de marchandises aux échelles nationales et européennes. Au-delà des orientations propres aux modes de transports portuaires, aériens, ferroviaires et routiers telles que détaillées ci-après, cette intégration au réseau central du RTE-T du port de Brest et de la RN 165 implique la recherche d'une intermodalité et d'une complémentarité la plus forte possible entre ces différents vecteurs de transport.

Les politiques publiques en faveur de la mobilité et des transports viseront ainsi à l'échelle du Pays et de la métropole en particulier, à améliorer lorsque cela est nécessaire la connexion des espaces portuaires de Brest, des gares, de l'aéroport et du réseau routier national :

- entre eux ;
- à l'espace urbanisé de la métropole, notamment par les modes actifs et les transports en commun ;
- aux réseaux et infrastructures de transport des EPCI du territoire.

B) Poursuivre l'amélioration de l'offre ferroviaire

Le SCoT engage les autorités compétentes à :

- poursuivre la modernisation de la ligne Brest-Rennes avec pour objectif Paris-Brest en moins de 3 heures et Rennes-Brest en 1 h 30 ;
- étudier les évolutions souhaitées des infrastructures ferroviaires listées au point 2.2.1.B., page 50.

C) Assurer la compétitivité de l'offre aéroportuaire

Le SCoT engage les autorités compétentes à :

- préserver les capacités d'extension et d'adaptation de l'aéroport en intégrant les perspectives d'évolution du secteur aérien (décarbonation, attractivité du territoire, arrivée de nouveaux opérateurs aériens…) ;
- étudier le renforcement de la liaison aéroport / centre-ville de Brest en transport en commun ;
- concourir à l'amélioration de l'accessibilité terrestre de l'aéroport (modes routier et ferroviaire) depuis et vers sa zone de chalandise.

D) Adapter le port de Brest à l'évolution du commerce maritime

Conformément à la stratégie régionale portuaire, afin de renforcer la position commerciale du port de Brest et de favoriser la diversification de ses activités (accueil d'activités industrielles liées aux énergies marines renouvelables notamment), les autorités compétentes veilleront, par des investissements prévus à hauteur de 900 millions d'euros sur 40 ans, à :

- améliorer l'accessibilité pour l'accueil de navires plus importants ;
- renforcer ses capacités logistiques, à savoir la capacité de sa desserte ferroviaire et routière pour le fret. Cette desserte ferroviaire permet en outre d'assurer le transport de matière dangereuse dans des conditions optimales de sécurité.

E) Améliorer les liaisons Brest-Quimper

Les liaisons entre Brest et Quimper, par systèmes et réseaux de transports en commun, sont aujourd'hui insuffisantes, tant en efficacité qu'en fréquence. Les réseaux ferroviaire et routier, via les cars de la Région Bretagne, ne permettent ainsi pas d'assurer un report modal efficace entre ces deux grands pôles urbains départementaux.

Le SCoT encourage l'amélioration de cette liaison en promouvant des aménagements de court terme et d'autres nécessitant des aménagements plus importants.

À court terme sont ainsi encouragés :

- la réalisation de l'étude prospective d'évolution des offres de mobilité sur l'axe Brest-Quimper, entre la Région Bretagne, l'État, la SNCF et les collectivités traversées, actuellement en phase préparatoire,
- la rénovation du pont Albert Louppe afin de pouvoir mobiliser cette infrastructure par la mise en place de cars express entre Brest et le sud du département, en cohérence avec les dispositions du CPER[1] et du SERM[2] de la Région Bretagne ;
- la poursuite de la modernisation de la ligne ferroviaire entre Brest et Quimper, puis vers Lorient et Nantes, afin de viser une amélioration de la fiabilité, de la fréquence et des temps de parcours. Le doublement ponctuel de la voie ferrée, notamment entre Dirinon et Châteaulin, afin que les trains puissent se croiser sans entraîner un retard en gares de Dirinon et de Châteaulin est ainsi souhaité ;

1 CPER : Contrat de Plan État-Région
2 SERM : Services Express Régionaux Métropolitains

- le maintien de la desserte de proximité autour de ces infrastructures, par les arrêts en gares de Landerneau, de Dirinon, de Pont-de-Buis-Lès-Quimerc'h et de Châteaulin, importante pour la population locale, mais aussi l'étude de l'intérêt de la réouverture des gares d'Hanvec et d'Irvillac.

À plus long terme le SCoT encourage également :

- l'étude d'un nouveau franchissement de l'Elorn, entre le Pont de l'Iroise et Landerneau, conjuguant capacité routière et ferroviaire ;
- l'électrification de la ligne Brest-Quimper ou la modernisation du matériel roulant afin de réduire les impacts environnementaux.

E) Renforcer l'offre logistique routière et l'accessibilité des zones d'activités

En complément du développement du réseau routier, détaillé dans la partie 2.2.4., page 52, le développement des espaces économiques stratégiques (cf. partie 1.2.3., page 14) devra tenir compte des besoins du Pays de Brest en plateformes logistiques.

Afin de favoriser l'utilisation de véhicules à énergies renouvelables ou décarbonées, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement permettent l'installation de stations de ravitaillement pour les véhicules fonctionnant à l'aide de carburant et d'énergie alternatifs aux produits pétroliers (biocarburant - GNV ou bio GNV -, électriques, hydrogène…).

Les politiques de mobilités organisent la logistique urbaine[3] de façon à concilier dynamisme commercial, attractivité économique et cadre de vie apaisé, en accord avec les dispositions du DAACL (cf. partie 2.1.3., page 42).

3 Logistique urbaine, ou dite « du dernier kilomètre » : flux de marchandises et de biens dans les zones urbanisées

1.1.2. Soutenir le développement de l'accès au très haut débit

Les autorités compétentes visent la couverture de l'ensemble des foyers, entreprises et sites publics du Pays de Brest par la fibre optique au plus tard fin 2026. Sont prioritaires les pôles du SCoT (cf. partie 1.5.1., page 24) ainsi que les secteurs agglomérés denses, les zones d'activités économiques les plus stratégiques et les principaux établissements publics (santé, éducation, recherche, administrations…).

La création ou l'extension de lotissements résidentiels ou de zones d'activités économiques doivent intégrer la pose de fourreaux supplémentaires afin de permettre l'accueil de fibres optiques.

Enfin, la résorption des « zones blanches »[4] existant encore sur le territoire est également considérée comme une nécessité par le SCoT, notamment pour des questions de sécurité.

4 Espace sans connexion aux réseaux mobiles

Gare de Brest, crédit : ADEUPa

1.2. Affirmer le rôle de locomotive économique de l'ouest breton, dans un souci d'optimisation foncière

Rappel des enjeux

Pour dynamiser le développement et la diversification des activités et de l'emploi, le SCoT favorise l'accueil des entreprises en leur réservant des espaces ou encore en visant un niveau de qualité et d'équipement des zones d'activités suffisant. Le Pays de Brest doit en effet être en capacité de proposer des espaces économiques aux activités qui ne sont pas compatibles avec la proximité de l'habitat ou qui ont des besoins spécifiques. Tout comme les zones d'activités doivent répondre aux besoins des entreprises, elles doivent prendre en compte les besoins des salariés et des usagers, tout en portant une attention particulière à leur intégration paysagère et environnementale.

En parallèle, dans un souci de préservation de l'espace dédié à l'agriculture et des espaces naturels, le SCoT optimise les zones d'activités économiques et encourage l'accueil des activités compatibles avec l'habitat à l'intérieur de l'enveloppe urbaine, à l'instar des activités commerciales et de services, des bureaux, de certaines activités artisanales et de production…

Le SCoT encourage également la modernisation et le renouvellement urbain au sein des espaces à vocation économique ou mixte existants. Ces espaces disposent souvent de qualités intrinsèques (proximité des centralités, accessibilité, services…) qui justifient d'autant plus leur renouvellement, leur densification et/ou leur requalification. Les zones d'activités créées dans les années 1960-1970 sont par exemple particulièrement concernées.

Enfin, parce que le tertiaire, l'industrie et le fret représentant 35 % de la consommation d'énergie du Pays de Brest, le SCoT promeut l'apport de solutions énergétiques durables/renouvelables dans le cas de création de nouveaux besoins.

1.2.1. Favoriser l'intégration des activités compatibles avec l'habitat dans l'enveloppe urbaine

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement :

- veillent d'une manière générale à renforcer les possibilités d'implantation des activités économiques compatibles avec l'habitat dans l'enveloppe urbaine, notamment dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain en mobilisant et en réadaptant du bâti existant et/ou d'opérations de densification, de manière à limiter l'artificialisation de surfaces supplémentaires en extension d'urbanisation ;
- favorisent plus particulièrement l'implantation des commerces et bureaux en centralités, et à l'inverse encadrent leurs possibilités d'implantation ou de transfert dans les secteurs d'extension urbaine (voir en complément le chapitre 2.1. page 36).

1.2.2. Accompagner la modernisation, la requalification et le renouvellement urbain des espaces économiques existants

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement favorisent la modernisation des espaces économiques existants, en prévoyant des règles de construction permettant l'évolution du bâti et l'optimisation générale de ces espaces. Ils portent une attention particulière aux espaces économiques en lien avec les filières d'excellence (mer, santé, numérique, agroalimentaire, banque et assurances…), en permettant notamment de conforter les infrastructures nécessaires à leur bon fonctionnement.

Afin de limiter la consommation foncière et l'artificialisation, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement :

- analysent la capacité de densification et de mutation des espaces économiques ou mixtes, à l'échelle de la zone entière comme à l'échelle parcellaire ;
- favorisent la mobilisation du potentiel de renouvellement urbain et accompagnent l'évolution de ces sites, en recherchant notamment l'optimisation des espaces de stationnement, des voiries de desserte, des espaces de livraison et de stockage. Les solutions permettant de mutualiser ces éléments ou de les intégrer au bâti (parkings souterrains, en toiture…) sont encouragées ;
- encouragent la mutualisation des équipements liés à la zone d'activités économiques (restaurants interentreprises, bassins collectifs d'écoulement et de gestion des eaux pluviales…).

De manière générale, l'aménagement des espaces économiques doit viser l'amélioration de la liaison des espaces économiques vers et depuis le reste des tissus urbains, prioritairement par les modes actifs et les réseaux de transports en commun ou des systèmes d'utilisation de véhicules partagés (covoiturage ou autre). L'amélioration des mobilités actives à l'intérieur des espaces économiques, permettant de relier les entreprises et/ou les services présents (de restauration ou d'hôtellerie par exemple) est également recherchée, de manière à limiter les besoins de déplacements motorisés, souvent individuels et de courtes distances.

Afin de favoriser une utilisation plus raisonnée de l'espace, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement doivent concevoir l'aménagement, la création et l'extension si nécessaire des zones économiques dans une recherche de sobriété foncière. Les zones d'activités économiques du Pays de Brest présentent en 2023 un taux d'emprise du bâti de 19 %, soit un taux égal à la moyenne nationale (MOS Foncier 2021, CEREMA, 2023). Le SCoT demande, à son échelle temporelle et géographique, à ce que l'optimisation des espaces économiques existants et à venir conduise à une augmentation significative de ce seuil (tout en tenant compte des activités pour lesquelles les emprises non bâties sont nécessaires pour des raisons de fonctionnement - *entreprises de transport par exemple* - ou pour des raisons de sécurité ou de législation - recul voie express par exemple, *zones SEVESO, ICPE*…).

Pour atteindre cet objectif, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement favorisent et organisent :

- le dimensionnement des voiries en fonction des besoins réels de la zone ;
- la montée en hauteur des constructions ;
- la levée des freins liés aux problématiques de rétention foncière ;
- le positionnement des bâtiments de manière à permettre une meilleure optimisation de la zone, même ultérieure (éviter les installations au milieu d'une parcelle, encourager la mitoyenneté des constructions…).

Enfin, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement doivent également vérifier le raccordement à un réseau viaire de proximité permettant une desserte adaptée de la zone.

Recommandation

Le SCoT recommande aux collectivités de mettre en place des outils assurant la maîtrise de l'espace : location du foncier, découpage progressif des lots géré par la collectivité, contraintes temporelles vis-à-vis de la mobilisation d'une réserve foncière, levée des freins liés à la rétention foncière…

1.2.3. Organiser le développement économique en extension urbaine

A) Garantir le développement d'espaces économiques stratégiques

Les principales extensions urbaines économiques permettront de développer les espaces économiques les plus stratégiques.

Ce sont des espaces économiques présentant des projets majeurs de développement en extension urbaine dans les 20 ans suivant l'approbation du SCoT. À terme, ils se caractériseront soit par une emprise foncière importante (plus de 25 ha) et, très souvent, par un nombre significatif d'emplois, soit par l'accueil d'activités, d'équipements et de fonctions stratégiques à l'échelle du Pays, et au-delà pour certaines d'entre elles.

Il s'agit des sites listés ci-après :

- secteur économique nord-est de la métropole, cet espace étant même d'intérêt régional, national ou européen, comprenant notamment les sites de Lavallot (Guipavas), de Saint-Thudon et Saint-Thudon 2 (Guipavas) de Kernoas (Guipavas), du Froutven (Guipavas) ;
- le secteur du Pouillot à Châteaulin, également reconnu d'envergure nationale et européenne ;
- Éco-pôle de Lanvian, cet espace étant de dimension régionale (Guipavas, Saint-Divy, Kersaint-Plabennec) ;
- ZA de Quiella / Keranguéven (Le Faou, Hanvec), secteur de niveau Pays ;
- Saint-Éloi / Mescoden / Sant Alar (Plouédern, Ploudaniel)
- Penhoat (Plabennec) ;
- Croaz ar Neizic (Saint-Thonan) ;
- Saint-Thudon (Guipavas) ;
- le polder à Brest ;
- Goarem Goz (Kersaint-Plabennec) ;
- Traon Bihan (Ploudaniel) ;
- Kerlizig (Milizac - Guipronvel) ;
- La récré des Trois Curés (Milizac - Guipronvel, Bourg-Blanc) ;
- Sites de Livbag / NobelSport (Pont-de-Buis-Lès-Quimerc'h).
- ainsi que, dans Brest métropole, les zones ayant vocation à accueillir des fonctions métropolitaines, régionales, nationales ou européennes (technopôle, université, hôpital, aéroport…).

Des extensions sont également possibles pour les autres espaces économiques, voire la création de nouveaux sites, notamment pour l'installation d'activités non compatibles avec la proximité de l'habitat ou ne trouvant pas de réponse en renouvellement urbain, dans le respect du compte foncier attribué à chaque EPCI et de l'armature urbaine (cf. partie 3.2.2., page 115).

Plusieurs de ces espaces présentent un intérêt dépassant les limites des EPCI sur lesquels ils sont situés. La partie 3.2., page 114 précise à quelle échelle doivent être comptabilisées, d'un point de vue foncier, la consommation d'espace et l'artificialisation générée par leur développement (soit au niveau local, du Pays de Brest, régional, national ou européen).

B) Apporter des solutions durables aux nouveaux besoins énergétiques

Les politiques publiques d'aménagement favorisent l'implantation et la construction de bâtiments peu consommateurs d'énergie et l'usage (voire la production sur site) d'énergies renouvelables ou peu émettrices de gaz à effet de serre, que ce soit au sein de zones d'activités (nouvelles ou existantes), ou de l'enveloppe urbaine.

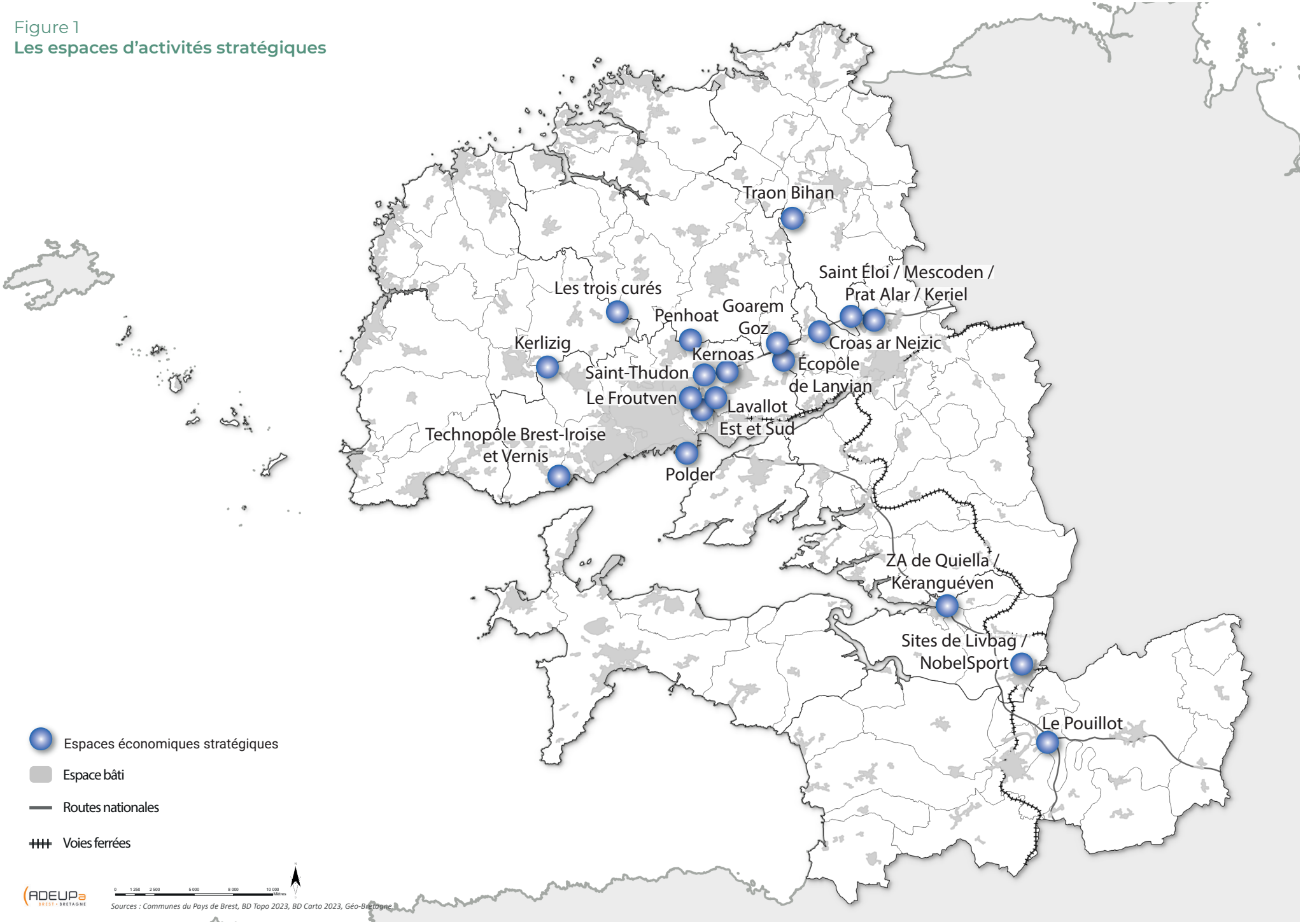
À ce titre, les dispositions et recommandations appliquées aux aménagements des espaces commerciaux, définies au point (2.1.2.E, page 41), s'appliquent également aux bâtiments et espaces économiques, lorsque la nature des activités présentes le permet.

1.2.4. Aménager des espaces économiques attractifs pour l'entreprise, le salarié et l'usager

Dans les zones d'activités (qu'elles soient nouvelles ou existantes), les documents d'urbanisme locaux :

- favorisent la qualité urbaine et des espaces publics, la qualité des constructions, la qualité paysagère et la qualité environnementale (cf. notamment partie 1.2.2., page 13) ;
- prévoient l'accessibilité par différents modes de déplacements, et notamment les connexions éventuelles aux transports collectifs ;
- prévoient un bon niveau de services et notamment l'accès à une offre numérique en très haut débit ;
- proposent des aménagements favorisant le covoiturage et les déplacements décarbonés (cf. chapitre 2.2.).

Figure 1
Les espaces d'activités stratégiques



1.3. Affirmer la vocation et la fonction économique de l'espace maritime et littoral

Rappel des enjeux

Identifié tour à tour, comme pôle d'excellence dans la recherche en sciences marines, siège du commandement maritime pour l'Atlantique et haut-lieu de réparation navale, le Pays de Brest est un territoire littoral qui présente une forte identité maritime.

Avec une pluriactivité représentant plus de 33 000 emplois liés au maritime, la mer occupe une place importante dans l'économie du Pays de Brest : transports, commerce, pêche, aquaculture, nautisme, avitaillement, (etc.). Toutefois, aujourd'hui ces activités sont toutes confrontées à :

- une dégradation du milieu marin et à des pollutions ponctuelles,
- un manque d'espace à terre pour leur évolution ou leurs besoins de stockage,
- des problèmes d'accessibilité, de sécurité ou de capacité d'accueil dans certains ports.

Le SCoT favorise dès lors le maintien voire le développement des activités économiques maritimes, en veillant à ce que la priorité leur soit donnée dans les espaces bénéficiant d'un accès mer et en soutenant le niveau d'équipement des infrastructures portuaires. Il protège également les milieux marins et recherche une amélioration de la qualité des eaux littorales (cf. parties 2.4. et 2.7.).

Enfin, concernant plus particulièrement le secteur de la plaisance, très présent dans le Pays de Brest (12 500 embarcations immatriculées réparties sur l'ensemble du linéaire côtier), l'offre actuelle en infrastructures d'accueil apparaît suffisante, pour les locaux comme pour les visiteurs. L'organisation des espaces maritimes et la gestion des équipements dédiés pourraient parfois être améliorée, ce qui permettrait d'accroître leur valeur qualitative tout en augmentant, si besoin, les potentialités d'accueil.

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement identifient les enjeux maritimes et proposent une prise en compte croisée avec les autres enjeux du territoire. Ils recherchent également une forme d'équilibre entre les différentes activités maritimes, en veillant à ce que leur développement ne se fasse pas au détriment les unes des autres, en adéquation avec les dispositions du chapitre 2.4., page 62, sur l'aménagement et la gestion des espaces littoraux et marins.

1.3.1. Préserver des espaces à proximité du rivage pour les activités économiques nécessitant un accès mer

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement privilégient le développement des activités économiques nécessitant un accès mer (aquaculture, biotechnologies marines, centres nautiques, chantiers navals, pêche à pied et embarquée…) :

- en leur réservant les espaces nécessaires, à terre (y compris dans l'espace rétrolittoral) et en mer, et anticipant l'évolution des activités et des équipements ;
- en leur donnant la priorité sur le développement de l'habitat, à proximité d'infrastructures portuaires, de cales, de terre-pleins ou de tout espace bénéficiant d'un accès privilégié à la mer, déjà reconnu pour leur intérêt fonctionnel par le passé ;
- en favorisant la requalification ou la reconversion des espaces disposant d'un accès mer ou d'un potentiel d'accès mer vers ces activités ;
- en préservant la fonction économique liée à la mer des bâtiments professionnels bénéficiant d'un accès mer ou d'un potentiel d'accès mer.

La préservation, voire l'adaptation, la modernisation ou le développement des sites identifiés sur la carte 2 « Espaces d'activités économiques liés à la mer à préserver » ci-après sont particulièrement à rechercher. Les documents locaux d'urbanisme peuvent identifier d'autres sites à leur échelle.

1.3.2. Soutenir le niveau d'infrastructures nécessaire au bon fonctionnement des activités maritimes

Afin d'inciter à une meilleure organisation des infrastructures portuaires et de les rendre attractives auprès des différents usagers, il conviendra d'améliorer les conditions d'accès aux quais et aux cales, notamment des équipements les plus structurants (en adéquation avec les dispositions liées à la prévention et à l'adaptation face au changement climatique et des risques littoraux - cf. partie 3.6.1., page 129), d'offrir des services d'accueil à terre comme en mer.

Dans cet objectif, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement :

- localisent les aires et cales de carénage (graphiquement ou littéralement) ;
- favorisent la présence d'infrastructures et équipements nécessaires au bon fonctionnement des activités maritimes, dans des conditions de sécurité satisfaisantes : ports, cales, quais, pontons, digues, terre-pleins, zone de stockage et de travail, pompages… À ce titre, le Pays de Brest alerte sur les besoins importants de sécurisation du port régional du Conquet. Des aménagements permettant de répondre à cet impératif de sécurité sont demandés et encouragés par le territoire aux autorités régionales compétentes ;
- prévoient l'accessibilité des équipements précités, notamment l'espace nécessaire en matière de voirie et stationnements.

En accord avec les dispositions du chapitre 3.6. et dans un contexte de changement climatique (notamment d'élévation du niveau de la mer), les politiques publiques d'aménagement identifient également les moyens et équipements d'accès à la mer les plus structurants et s'assurent de leur préservation face aux risques littoraux. Cette identification et priorisation des équipements d'accès la mer doivent garantir un accès aisé à la mer pour l'ensemble des activités présentes sur les différents secteurs maritimes du territoire (cf. chapitre 2.4.).

Véritable porte d'entrée du territoire, le port régional à rayonnement national de Brest fait l'objet d'orientations spécifiques dans le chapitre 2.4., pour renforcer ses capacités et favoriser la diversification de ses activités.

1.3.3. Organiser l'accueil de la plaisance

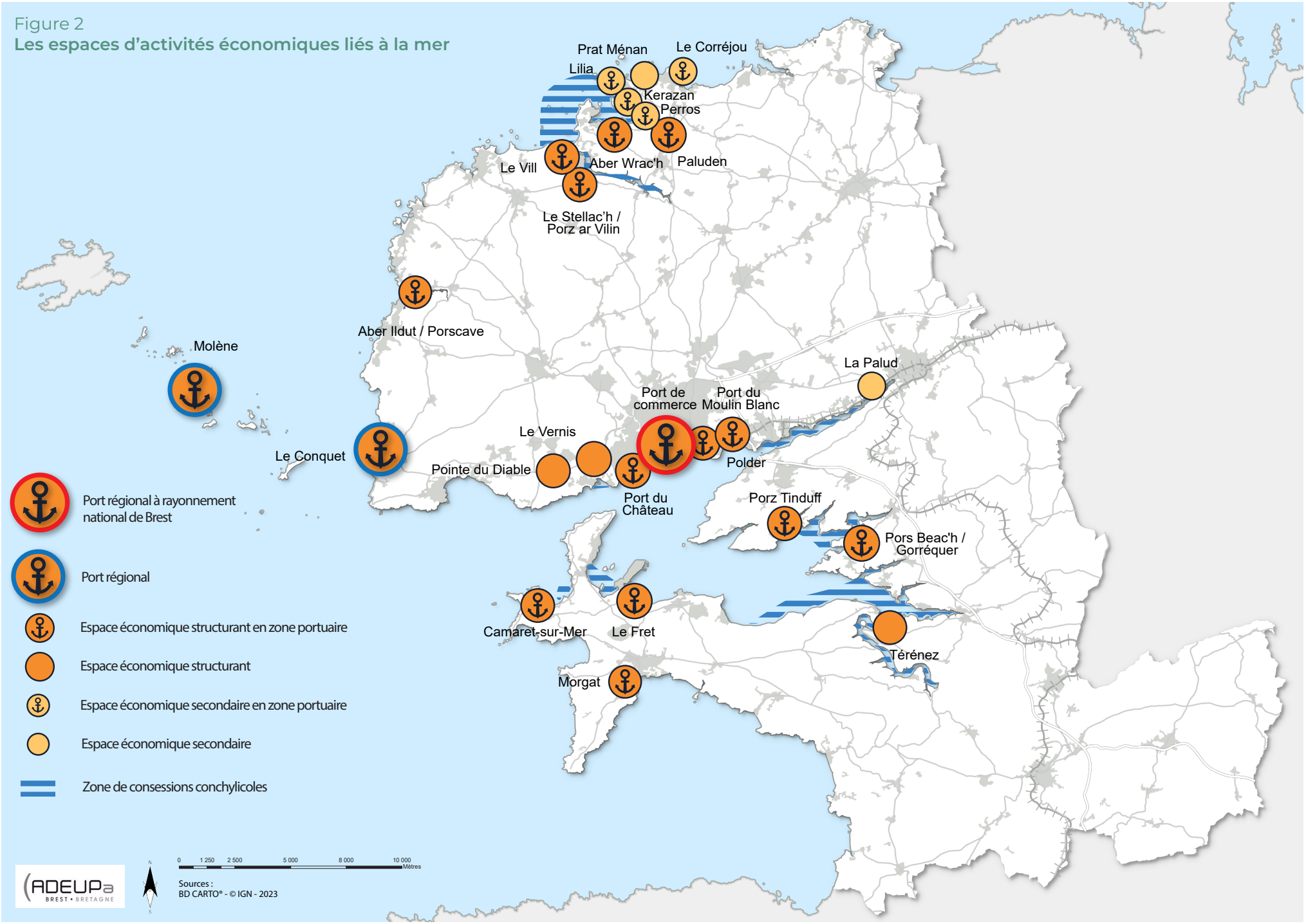
En cas de besoin avéré d'augmentation de la capacité d'accueil des activités de plaisance et en accord avec les dispositions du chapitre 2.3., sont privilégiées :

- la réorganisation des sites existants ;
- la réhabilitation des friches portuaires ;
- la recherche de techniques permettant une densification des bateaux au mouillage tout en limitant les impacts environnementaux.

Le développement des sites de mouillage devra s'effectuer préférentiellement à partir des groupements de bateaux les plus importants afin d'optimiser les services existants (voire d'en favoriser la création de nouveaux) et réduire les impacts sur l'environnement. Ce développement devra de plus être cohérent avec les possibilités d'infrastructures à terre.

Dans le cadre d'une création ou d'une réorganisation de sites de mouillage, les incidences sur les continuités écologiques identifiées dans la trame verte et bleue du SCoT (cf. chapitre 2.6., page 80) doivent être prises en compte.

Figure 2
Les espaces d'activités économiques liés à la mer



Le Conquet, crédit : Emmanuel Berthier

1.4. Préserver durablement la place de l'agriculture dans le territoire et conforter sa fonctionnalité

Rappel des enjeux

Le SCoT souligne l'importance de l'activité agricole dans le Pays de Brest, que ce soit dans ses fonctions économiques, sociales ou de gestion de l'espace. Si les espaces agricoles ont chacun leurs spécificités, les objectifs à atteindre y sont toutefois identiques : favoriser l'évolution des exploitations agricoles et limiter l'extension urbaine, le morcellement et le mitage qui les fragilisent durablement.

Pour cela, le SCoT limite notamment l'emprise du développement urbain sur les espaces naturels ou agricoles en donnant des objectifs de densité et de renouvellement urbain, en encadrant les extensions urbaines et en adoptant une trajectoire menant au « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) à l'horizon 2050.

Dans le Pays de Brest réside une bonne connexion entre les zones de productions agricoles et les équipements de transformation ou de commercialisation. Cette proximité est à préserver, notamment dans une logique de limitation des déplacements (coût pour l'exploitation, impact environnemental…).

Enfin, la question de la préservation d'un espace agricole et forestier utile n'est pas seulement quantitative, elle est aussi fonctionnelle. Il importe de limiter la fragmentation de l'espace agricole en évitant la présence accrue de tiers car celle-ci :

- contraint les exploitations quant aux surfaces d'épandage ;
- affecte le bon fonctionnement des exploitations agricoles (circulation d'engins agricoles, déplacements d'animaux…) ;
- génère des conflits d'usages (nuisances) ;
- modifie les valeurs vénales du bâti et des terres au détriment de l'installation de jeunes exploitants ;
- limite les possibilités de développement des énergies renouvelables.

Cependant, le SCoT a également pour objectif d'éviter la disparition progressive, par manque d'usage, de bâtiments situés dans l'espace agricole ou naturel présentant un intérêt économique, architectural ou le caractère de patrimoine culturel rural. Il encadre donc la présence de tiers ou d'activités économiques autres qu'agricoles dans l'espace agricole en tenant compte de ces éléments.

1.4.1. Mieux connaître pour mieux gérer

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement identifient les enjeux agricoles et forestiers, et proposent une prise en compte croisée avec les autres enjeux du territoire, notamment environnementaux. Afin d'affiner les enjeux de réductions des gaz à effet de serre liées à l'activité agricole, les politiques d'aménagement, notamment dans le cadre des PCAET[1], considèrent cette problématique.

Le maintien des filières agricoles du territoire représente aussi de multiples enjeux importants : économiques mais aussi paysagers et climatiques. Par exemple, l'élevage et les prairies qu'il occupe permettent de conforter le bocage mais aussi une capacité de stockage de carbone importante. La disparition de ses filières aval et ses impacts sur les exploitations et l'amont pourraient avoir pour conséquence de libérer des surfaces pour des activités culturales souvent génératrices de déstockage des sols et d'arasement de talus. L'agriculture joue aussi un rôle important dans le cadre de la qualité de l'eau, notamment par le maintien du bocage et l'évitement de l'enfrichement des zones humides. Ces rôles, souvent assurés par les activités d'élevage, sont encouragés par le SCoT.

1.4.2. Soutenir l'appareil agroalimentaire

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement favorisent le maintien et la création des outils de transformation de la production agricole, voire leur modernisation et leur agrandissement si nécessaire. Ces aménagements, comme l'ensemble des aménagements encouragés par le SCoT, doivent s'inscrire dans une optique de sobriété foncière, en privilégiant les solutions en renouvellement urbain (réutilisation de friches, développement sur site…) lorsque cela est possible.

1 PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial

1.4.3. Préserver à long terme les terres agricoles

Dans l'ensemble des espaces agricoles, et sous réserve des dispositions spécifiques aux espaces littoraux, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement permettent le maintien et la création de sièges et sites d'exploitation, la mise aux normes, l'agrandissement et la modernisation des exploitations.

Les aménagements liés aux activités agricoles (bâtiments et autres espaces artificialisés) doivent rechercher, au même titre que le développement des autres filières économiques, de l'habitat, des équipements et des infrastructures, la plus faible artificialisation des sols possible. À ce titre, les solutions sous la forme de recyclage du bâti (mobilisation de friches bâties, développement sur site, optimisation du foncier déjà artificialisé) sont encouragées.

De plus, lorsque des espaces artificialisés (bâtiments / surfaces imperméabilisées) ne présentent plus d'intérêt sur les plans économiques et patrimoniaux, leur renaturation est encouragée. Les espaces ainsi renaturés et ayant retrouvé une vocation agricole ou naturelle pourront être décomptés dans le cadre du bilan triennal de l'artificialisation des territoires (cf. partie 3.2.3., page 117).

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement permettent également l'implantation de dispositifs de production d'énergies renouvelables, y compris à des fins de diversification de l'activité agricole, qui ne fragilisent pas l'agriculture dans les secteurs où cela s'avère pertinent (cf. partie 3.3.2., page 121) sans se substituer à la fonction première nourricière de l'agriculture.

En outre, le DOO propose un ensemble de mesures permettant de limiter l'emprise de l'urbanisation (cf. partie 3.1.5., page 112) :

- dans l'ensemble du Pays de Brest, les documents d'urbanisme locaux mettent en œuvre une urbanisation compacte en respectant des objectifs de renouvellement urbain et de densité ;
- chaque EPCI dispose d'une enveloppe de consommation foncière maximum pour son développement (habitat, économie, équipements, infrastructures…), par tranche de dix ans et jusqu'en 2046, appelée « compte foncier », territorialisant la trajectoire vers le zéro artificialisation nette (ZAN), à l'horizon 2050 ;
- dans l'ensemble du territoire, le développement de l'urbanisation doit prioritairement se localiser dans les centralités ou en extension de celle-ci (centre-ville et centre-bourg), de manière à renforcer leur rôle et fonction d'animation, à faciliter l'accès aux commerces, services et équipements de proximité, et à permettre des mobilités plus durables : en modes actifs, par des réseaux de transports en commun…

Afin de donner une lisibilité foncière à long terme aux exploitations agricoles, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement élaborés ou révisés à partir de la date de validité du SCoT définissent leurs espaces agricoles « stratégiques » . Ces espaces peuvent correspondre :

- aux zones agricoles « cohérentes », soit d'une surface importante et faiblement fragmentées par de l'habitat de tiers ou d'autres aménagements non agricoles ;
- aux terres d'une valeur agronomique importante ;
- aux espaces agricoles contribuant aux grands paysages agronaturels du territoire ;
- aux espaces agricoles périurbains permettant de s'inscrire dans une logique de circuits courts…

La vocation agricole de ces terres et aménagements est assurée pour une période minimale de 20 ans (par un classement en zone A indicé par exemple). Dans ces espaces, le document d'urbanisme local précise la date de départ de cette garantie.

Cette disposition est compatible avec le passage d'une partie de la zone A en zone 2AU avant la fin de la période de 20 ans, à condition qu'il n'y ait pas de remise en cause de l'activité agricole sur ces terrains avant l'échéance. De manière exceptionnelle, une dérogation pourra cependant être apportée à ce principe de pérennité à 20 ans en cas de projet d'intérêt général.

Au-delà de la préservation des terres agricoles, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement visent également la préservation de la fonctionnalité des espaces agricoles. À ce titre et en plus des dispositions relatives à l'encadrement des changements de destination d'anciens bâtiments agricoles (cf. pages suivantes), les dispositions permettant la protection de cette fonctionnalité sont encouragées.

Recommandation

Pour atteindre cet objectif, les PLUi peuvent par exemple étudier l'intérêt de définir :

- des Zones Agricoles Protégées (ZAP) ;
- des Périmètres de Protection des Espaces Naturels et Agricoles Périurbains (PENAP) ;
- ...

1.4.4. Limiter la présence future de tiers dans l'espace agricole

A) Encadrer la construction de logements de fonction

Pour limiter la présence future de tiers au sein des exploitations, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement ne permettent la construction de logements de fonction pour les agriculteurs que sous réserve qu'elle :

- relève d'une nécessité pour le bon fonctionnement de l'exploitation ;
- soit réalisée à proximité immédiate des bâtiments existants ;
- ne conduise pas à la présence de plus de 2 logements de fonction par exploitation.

B) Encadrer l'extension des habitations existantes

Les constructions à usage d'habitation, occupées ou vacantes, peuvent faire l'objet d'une extension limitée sans création de nouveau logement. L'extension peut être admise, le cas échéant, par changement de destination au sein d'un bâtiment suffisamment proche pour pouvoir être relié au bâtiment principal.

C) Encadrer les changements de destination

Dispositions générales

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement peuvent autoriser les changements de destination, sous réserve :

- d'identifier les bâtiments en zone agricole ou naturelle susceptibles de changer de destination ;
- de ne pas nuire à l'activité agricole et ne pas porter atteinte à la préservation des sols agricoles et forestiers ;
- de ne pas concerner des bâtiments pouvant être qualifiés de ruines[2] ;
- de concerner des bâtiments présentant la capacité à réaliser un assainissement individuel aux normes lorsque cela est nécessaire ;
- de respecter les dispositions spécifiques présentées ci-après.

2 Une ruine étant caractérisée par un bâtiment ne disposant plus d'au moins la moitié de sa structure porteuse

Dispositions spécifiques relatives à la création de logements de fonction liés à l'exploitation

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement permettent le changement de destination en vue de la création de logements de fonction au sein des exploitations sous réserve qu'elle ne conduise pas à la présence de plus de 2 logements de fonction par exploitation.

Dispositions spécifiques relatives à la création d'un habitat de tiers

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement limitent les changements de destination visant la création d'un logement destiné à un tiers (non-agriculteur).

Les bâtiments concernés répondent à l'ensemble des conditions suivantes :

- présenter un intérêt architectural ou de patrimoine culturel rural (pouvant être défini à partir du guide du CAUE présent dans les annexes) ;
- ne pas conduire, du fait de leur changement de destination, à une réduction de plus de 500 m² des surfaces épandables ;
- être situés :
  - à plus de 200 m d'un bâtiment agricole en exploitation ou ayant cessé toute activité agricole depuis moins de 5 ans ; de manière exceptionnelle et à la condition de faire l'objet d'une justification spécifique dans le document d'urbanisme local, une réduction de cette distance peut être envisagée lorsque le changement de destination n'a aucun impact sur l'agriculture existante (notamment sur les terres épandables) et n'obère pas les possibilités de développement et/ou de modernisation futures des exploitations situées à proximité ;
  - hors d'une zone présentant un potentiel de développement des énergies renouvelables

incompatibles avec l'habitat (éoliennes notamment) identifiée le cas échéant par le document d'urbanisme local et/ou le PCAET.

Afin de préserver les caractéristiques architecturales ou patrimoniales des bâtiments concernés, le document d'urbanisme local s'assure de leur préservation par des prescriptions spécifiques.

Dispositions spécifiques relatives à la diversification des activités agricoles

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement peuvent permettre le changement de destination s'il est lié à des activités de diversification de l'activité agricole (accueil pédagogique, nouvelles productions, vente à la ferme, production d'énergies renouvelables…), à la condition que l'activité de production agricole reste majoritaire.

La création d'un hébergement (gîtes, accueil à la ferme…) par changement de destination n'est possible qu'en lien avec une activité agricole et ne peut concerner que des bâtiments :

- présentant un intérêt architectural ou de patrimoine culturel rural (pouvant être défini à partir du guide du CAUE en annexe du rapport de présentation) ;
- situés hors des zones présentant un potentiel de développement des énergies renouvelables incompatibles avec l'habitat identifié le cas échéant par le document d'urbanisme local.

Afin de préserver les caractéristiques architecturales ou patrimoniales des bâtiments concernés, le document d'urbanisme local s'assure de leur préservation par des prescriptions spécifiques.

Dispositions spécifiques relatives à l'installation d'une activité économique autre qu'agricole

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement peuvent permettre les changements de destination visant l'installation d'autres activités économiques compatibles avec l'environnement existant, hors installation classée, si ces activités ne génèrent pas un développement sensible des flux de véhicules en secteur rural.

Afin de limiter les impacts potentiels de ces changements de destination sur l'activité agricole, les bâtiments susceptibles de faire l'objet d'une telle évolution doivent être situés à plus de 200 m d'un bâtiment agricole en exploitation ou ayant cessé toute activité agricole depuis moins de 5 ans.

De manière exceptionnelle et à la condition de faire l'objet d'une justification spécifique dans le document d'urbanisme local, une réduction de cette distance peut être envisagée lorsque le changement de destination n'a aucun impact sur l'agriculture existante (notamment sur les terres épandables) et n'obère pas les possibilités de développement et/ou de modernisation futures des exploitations situées à proximité.

Plouguerneau, crédit : Syndicat mixte des eaux du Bas Léon

1.5. Renforcer le rôle des pôles : éléments structurants du développement du territoire

Rappel des enjeux

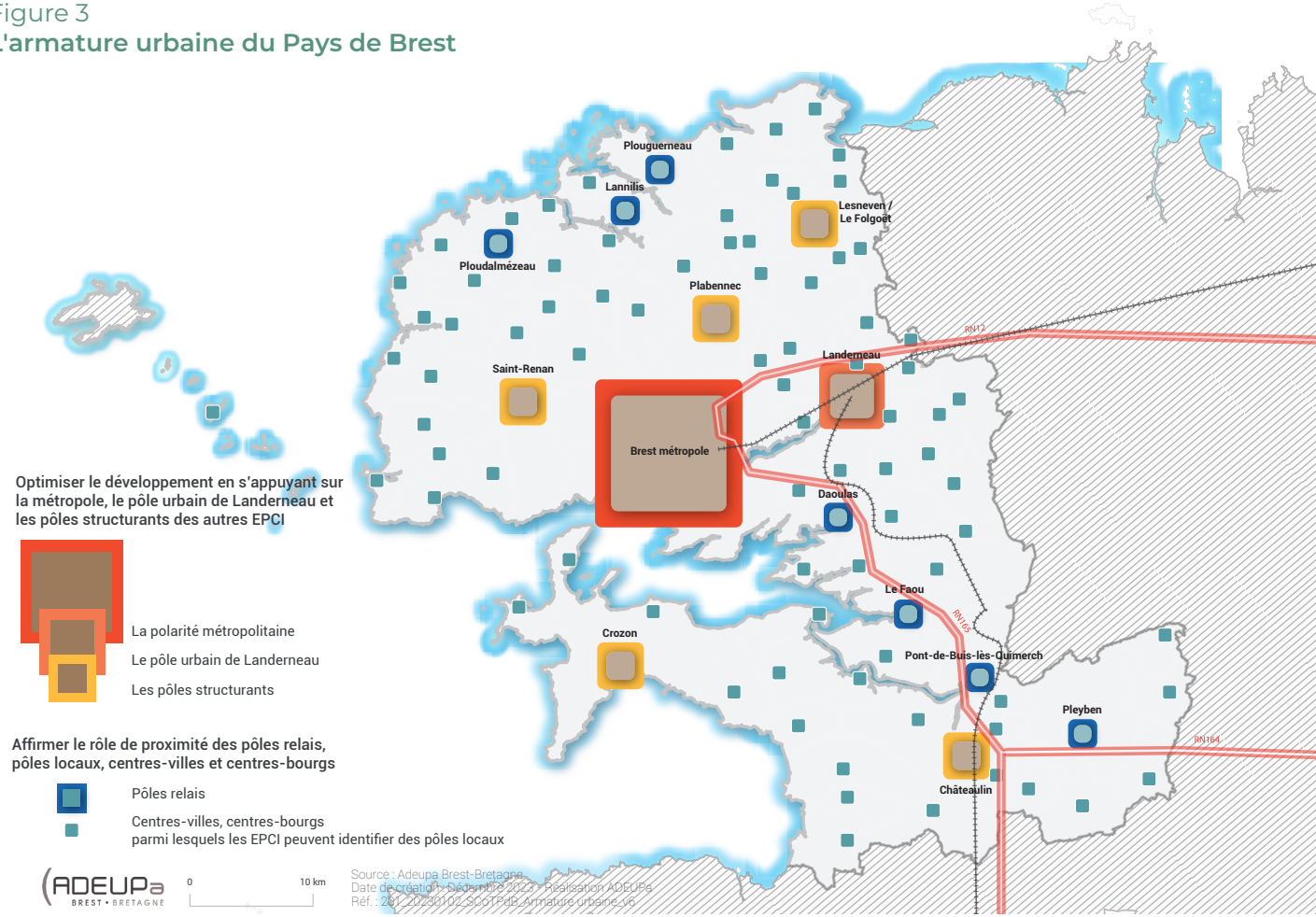
Le Pays de Brest bénéficie d'une organisation spatiale polycentrique. Cette organisation permet de proposer à l'échelle des intercommunalités un maillage performant d'équipements et de services, une plus grande diversité de l'habitat (collectif, social…) et un accès au système de transports en commun du territoire.

1.5.1. Conforter l'armature urbaine

Le Pays de Brest est ainsi composé de cinq niveaux de maillage territorial (cf. carte 3 ci-contre) :

- Brest métropole ;
- le pôle urbain de Landerneau ;
- les pôles structurants : Crozon, Lesneven / Le Folgoët, Plabennec, Saint-Renan et Châteaulin ;
- les pôles relais : Daoulas, Lannilis, Le Faou, Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h, Ploudalmézeau, Plouguerneau et Pleyben ;
- les autres communes, parmi lesquelles les PLUi peuvent identifier des pôles locaux, correspondant à des polarités locales à l'échelle des EPCI.

Figure 3
L'armature urbaine du Pays de Brest



Les dispositions liées à l'armature urbaine s'appliquent à l'ensemble des polarités, c'est-à-dire aux pôles identifiés par le SCoT mais aussi, le cas échéant, à ceux identifiés en tant que pôles locaux par les PLUi.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) s'appuie sur cette armature pour définir les orientations en matière de développement. Sont ainsi articulés à l'armature urbaine, les objectifs en matière de :

- production de logements et densité des opérations d'habitat dans les nouveaux quartiers[1] (cf. chapitre 3.1., page 108) ;
- développement de l'offre commerciale (cf. chapitre 2.1., page 36) ;
- desserte en transports en commun (cf. chapitre 2.2., page 48).

1 Par nouveaux quartiers, le SCoT entend les opérations en extension d'urbanisation visant à créer des nouveaux espaces de vie par consommation ou artificialisation d'espaces agronaturels

1.5.2. Prévoir le développement de l'offre en équipements en corrélation avec l'armature urbaine

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement privilégient l'implantation des équipements recevant du public (de santé, d'enseignement, culturels, sportifs…) :

- métropolitains (rayonnement départemental ou supérieur) dans Brest métropole ou le pôle urbain de Landerneau ;
- structurants (rayonnement intercommunal) dans les pôles du SCoT ou des pôles locaux identifiés par les PLUi.

Une implantation au sein de l'enveloppe urbaine est à favoriser, notamment afin d'en faciliter l'accès en modes actifs ou en transport en commun. Les politiques d'aménagement privilégient de plus, chaque fois que cela est possible, la mutualisation des équipements et leur polyvalence afin d'enrichir la diversité des pratiques et favoriser l'accès au plus grand nombre.

UBO - Brest, crédit : Adeupa

1.6. Préserver et mettre en valeur les paysages, vecteurs de qualité d'un cadre de vie exceptionnel et d'identité

Rappel des enjeux

Situé à l'ouest de la Bretagne, à la jonction entre le plateau continental en mer et les Monts d'Arrée, le Pays de Brest tient de sa géographie particulière une diversité de paysages qui changent au gré des marées et des saisons : falaises abruptes déchiquetées et façonnées par les vents, estrans vaseux ou grandes plages de sable, longs fleuves côtiers, bois et forêts, landes, campagnes habitées, centres historiques urbains (etc.). De cet ensemble, le SCoT identifie :

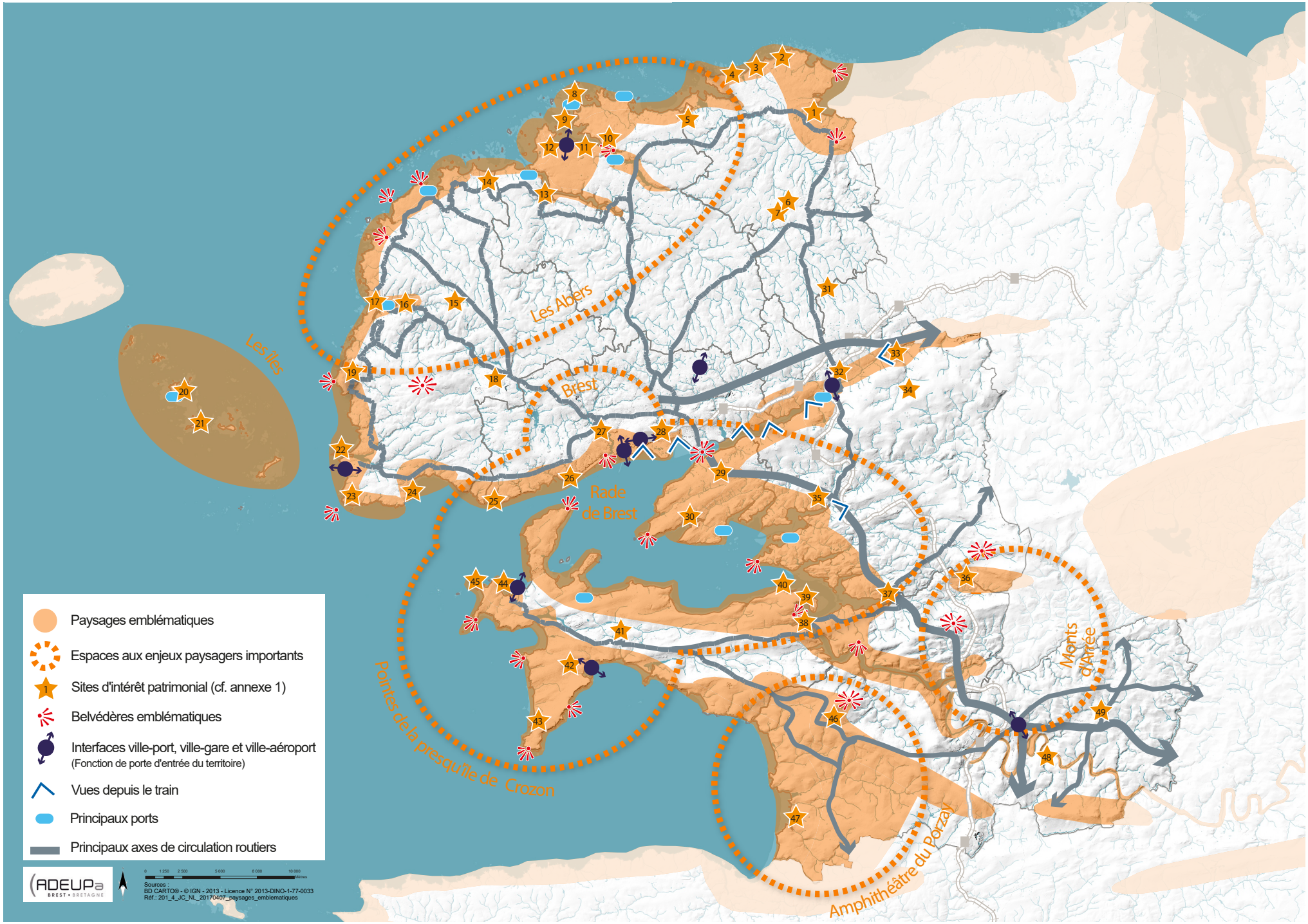
- sept grands secteurs : les îles et îlots de la mer d'Iroise, les Monts d'Arrée, la presqu'île de Crozon, Brest métropole, les Abers Wrac'h et Benoît, l'amphithéâtre du Porzay et la rade de Brest. Ce sont les vitrines touristiques du Pays de Brest. La rade de Brest et les Abers n'ont toutefois pas la même notoriété que les autres sites actuellement : une attention particulière doit donc leur être portée en termes de valorisation.
- une trentaine d'entités paysagères, dont les spécificités locales font le charme du territoire et forment les différentes identités du Pays de Brest.

Il existe également des sites emblématiques répartis sur l'ensemble du Pays qui appuient l'attractivité touristique du territoire : phares, patrimoines bâtis ou naturels, ports, belvédères…

Ces paysages constituent un bien commun, vecteur d'identité et de qualité de vie. Leur préservation et leur valorisation sont essentielles pour l'attractivité résidentielle, économique et touristique du Pays de Brest. Dès lors, le SCoT précise les enjeux attachés à chaque entité et grand ensemble paysagers, en portant une attention particulière au littoral. Long de plus de 1 000 km, ce dernier occupe en effet une place prépondérante dans l'identité du Pays de Brest. Le SCoT identifie les coupures d'urbanisation à préserver au titre de la loi Littoral, pour leur rôle essentiel de valorisation paysagère, mais également de préservation du fonctionnement des milieux naturels. Il encadre également l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage (cf. chapitre 2.4.).

Enfin, pour renforcer l'attractivité du Pays de Brest, la préservation et l'amélioration de la qualité paysagère des portes d'entrée du territoire sont à rechercher. Ces interfaces entre les villes et les principaux axes de communication sont en effet les lieux où les visiteurs se forment leur première image du Pays de Brest (routes nationales, train, aéroport, ports principaux…). Le soin apporté aux entrées de ville permettra également de conforter l'attractivité et la notoriété de l'ensemble du territoire. L'objectif poursuivi est notamment d'éviter la banalisation de l'image des villes et des campagnes traversées.

Figure 4
Paysages et sites emblématiques du Pays de Brest



1.6.1. Préserver et mettre en valeur les paysages et sites emblématiques

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- préserver, connecter et valoriser les paysages emblématiques, identifiés sur la carte 4 page précédente « Paysages et sites emblématiques du Pays de Brest » ;
- préserver les abords et environs de ces paysages emblématiques, en particulier dans les secteurs de transition entre paysages emblématiques et du quotidien, identifiés sur cette même cartographie sous l'appellation « espaces aux enjeux paysagers importants » ;
- mettre en avant la diversité des paysages littoraux et préserver leurs caractéristiques topographiques, leur rapport à l'eau, les végétations associées, les types de haies, les cultures spécifiques qui peuvent s'y développer ainsi que le parcellaire typique qui peut exister (en lanière) ;
- permettre les connexions entre les véloroutes et les voies vertes (cf. partie 2.2.2., page 51) ;
- permettre la continuité du sentier littoral au plus près des côtes en s'appuyant sur les chemins existants et en les connectant (cf. partie 2.4.5., page 72) ;
- favoriser une diffusion depuis le littoral vers les terres (relier les chemins de randonnée, signalétique…) ;
- protéger, valoriser et préserver les sites d'intérêt patrimonial (bâtis ou naturels) identifiés sur la carte 4, page précédente et nommés dans l'annexe 1 du DOO. Organiser leur fréquentation touristique en évitant leur altération ;
- valoriser les belvédères emblématiques identifiés sur la carte 4 page précédente ;
- mettre en avant l'identité portuaire et maritime, favoriser les accès à la mer.

1.6.2. Préserver et mettre en valeur les particularités paysagères locales

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent de manière générale à :

- maintenir, voire améliorer, la qualité des silhouettes urbaines, c'est-à-dire la morphologie caractéristique et qui fait l'identité des bourgs et des villages parsemant l'espace agronaturel du territoire[1] et des paysages du quotidien ;
- favoriser l'intégration du bâti existant dans son environnement ;
- préserver le bâti d'intérêt patrimonial (cf. chapitre 2.5., page 76) ;
- veiller à l'intégration paysagère et à la qualité architecturale des nouvelles constructions ;
- limiter le développement linéaire de l'urbanisation le long des routes ;
- valoriser les belvédères le cas échéant ;
- préserver les vallons ;
- améliorer la qualité des lisières entre espaces urbanisés et agronaturels, en visant une transition fluide entre ces grands modes d'occupation du sol et l'intégration d'une valeur d'usage (pour la mobilité active, la gestion de l'eau… - cf. chapitres 2.2. et 2.7.).

Elles prennent également en compte les spécificités détaillées ci-après des entités paysagères de leur territoire (cf. carte 5 « Entités paysagères du Pays de Brest »).

1 Sans empêcher leur évolution, y compris en hauteur, lorsque l'intégration paysagère des opérations envisagées a été prévue

A) Les paysages terrestres

Le plateau léonard

Au sein du plateau léonard, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à assurer une protection du bocage et sa restauration si nécessaire, notamment dans les réservoirs de biodiversité et les espaces de connexion écologique fonctionnels ou à remettre en bon état (cf. partie 2.6.2., page 94).

Le Léon légumier

Au sein du Léon légumier, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- préserver les éléments bocagers structurants en termes paysagers ;
- valoriser les perspectives sur la mer depuis les bourgs ;
- concilier, dans la mesure du possible, nouvelles constructions et parcellaire typique en lanière ;
- favoriser les grandes vues depuis la ligne de crête de la falaise morte en balcon sur la plaine légumière.

Les marches de l'Arrée

Dans les marches de l'Arrée, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- préserver les ouvertures visuelles vers le grand paysage (par exemple vers la rade de Brest ou les Monts d'Arrée) ;
- préserver les lignes de crête en y évitant les constructions nouvelles ;
- assurer la préservation du bocage et des landes.

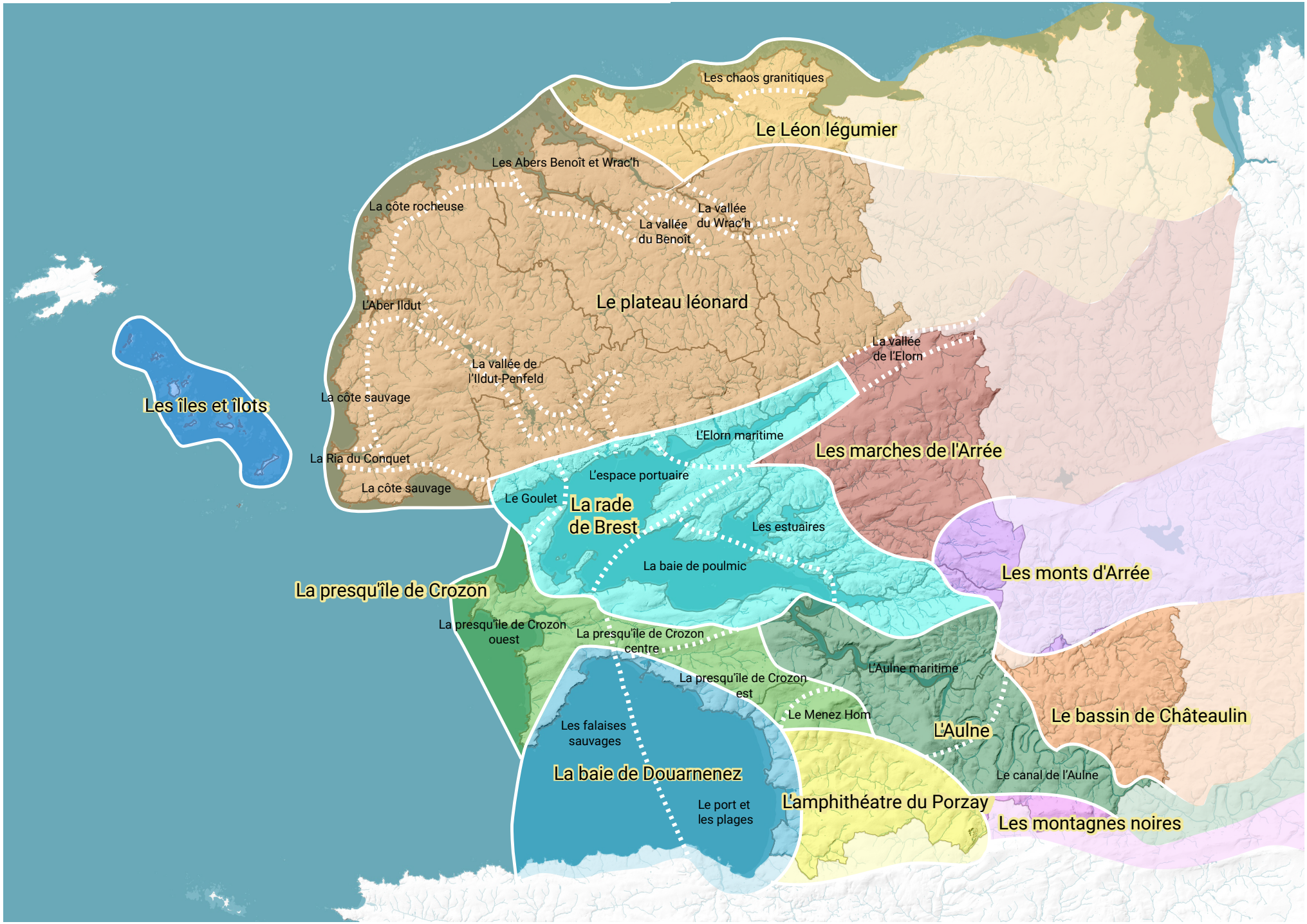
Les Monts d'Arrée

Dans les Monts d'Arrée, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- assurer la conservation des ouvertures visuelles vers le grand paysage (par exemple vers la rade de Brest ou les Monts d'Arrée)
- préserver le bocage et les landes.

Figure 5
Entités paysagères du Pays de Brest

Version arrêtée par le conseil du pôle métropolitain du Pays de Brest du 7 février 2025



Le bassin de Pleyben Châteaulin

Dans le bassin de Pleyben Châteaulin, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à préserver le bocage et les boisements, notamment dans les réservoirs de biodiversité et les espaces de connexion écologique fonctionnels ou à remettre en bon état (cf. partie 2.6.1 et 2.6.2., pages 81 et 94).

Les montagnes noires

Dans les montagnes noires, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- assurer la conservation des ouvertures visuelles vers le grand paysage (par exemple vers la baie de Douarnenez) ;
- préserver le bocage et les landes.

B) Les paysages urbains

Au sein des zones urbanisées, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- prendre en compte les enjeux paysagers et le patrimoine architectural des bourgs, tant lors d'opérations en renouvellement urbain qu'en extension ;
- identifier et localiser les éléments patrimoniaux et paysagers ;
- préserver des fenêtres visuelles ;
- préserver et renforcer les accès à la nature ;
- renforcer la place du végétal en ville, en complément avec la trame verte et bleue (cf. 2.6.2) ;
- préserver des espaces publics de qualité au sein des tissus constitués ;
- au sein de l'agglomération brestoise, préserver la falaise morte et son caractère paysager.

C) Les paysages maritimes

Dans l'ensemble des paysages maritimes, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- préserver et valoriser les fenêtres visuelles vers la mer ;
- anticiper le recul du trait de côte, à la fois pour les constructions nouvelles et pour les chemins côtiers ;
- identifier les espaces où les plantes invasives ont un impact négatif sur le paysage ;
- organiser la circulation et le stationnement automobile le long du littoral, notamment dans les espaces remarquables (cf. partie 2.4.3., page 66).

Les chaos granitiques

Au sein du secteur « chaos granitiques », les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à concilier nouvelles constructions et parcellaire typique en lanière.

La côte rocheuse

Au sein de la côte rocheuse, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- maîtriser la pression urbaine en lien avec le développement touristique ;
- préserver des fenêtres visuelles vers la mer, les accès, les ruisseaux et zones humides qui existent.

La côte sauvage et la ria du Conquet

Sur la côte sauvage, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à maîtriser la pression urbaine en lien avec le développement touristique.

La presqu'île de Crozon Ouest

Au sein de la presqu'île de Crozon Ouest, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- lutter contre la déprise agricole afin de conserver les ouvertures des paysages ;
- maintenir et préserver les caractéristiques du bâti traditionnel ;
- maîtriser la pression urbaine en lien avec le développement touristique et urbain ;
- valoriser et maintenir le patrimoine agricole en certains endroits (talus et murets) ;
- valoriser la Tour Vauban, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO.

La presqu'île de Crozon Centre

Au sein de la presqu'île de Crozon Centre, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- préserver le bocage et ses caractéristiques ;
- contrecarrer la déprise agricole et l'enfrichement à l'ouest ;
- maîtriser la pression urbaine (intégration paysagère et qualité architecturale).

La presqu'île de Crozon Est

Au sein de la presqu'île de Crozon Est, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- maîtriser la pression urbaine (intégration paysagère et qualité de l'architecture) ;
- maintenir la structure bocagère.

La baie de Douarnenez

Au sein du secteur « port et plages » de la baie de Douarnenez, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- maîtriser la pression urbaine (intégration paysagère et qualité de l'architecture) ;
- maintenir la structure bocagère.

L'amphithéâtre du Porzay

Au sein du secteur « amphithéâtre du Porzay », les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- maîtriser la pression urbaine (intégration paysagère et qualité de l'architecture) ;

- maintenir la structure bocagère ;
- préserver les vues vers la mer depuis les points hauts ;
- conserver les ouvertures visuelles vers le grand paysage agronaturel à l'intérieur des terres.

Îles

Dans les îles, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- valoriser et maintenir les éléments bâtis du patrimoine rural littoral en certains endroits (murets) ;
- protéger les éléments emblématiques de l'architecture traditionnelle (ruelles, murets, maisons) ;
- intégrer les nouvelles constructions en préservant autant que possible la trame viaire et le bâti existant d'intérêt patrimonial.

D) Les paysages de la rade

Pour l'ensemble du secteur de la rade de Brest, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement tirent parti de la diversité paysagère de la rade. Ils concourent à :

- rendre possible le tour de rade par les belvédères valorisés et conforter l'offre d'équipements ;
- développer et valoriser les espaces économiques et les infrastructures liées à la mer (cf. chapitre 1.3., page 16) ;
- conserver les ouvertures des paysages agricoles (en particulier en bord de mer) ;
- valoriser le paysage portuaire et l'interface terre-mer ;
- organiser la circulation et le stationnement automobile le long du littoral, notamment dans les espaces remarquables (cf. partie 2.4.3., page 66).

Le Goulet

Au sein du secteur « Goulet », les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à préserver et valoriser les fenêtres visuelles vers la mer.

L'espace portuaire

Au sein de l'espace portuaire, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- au nord, valoriser les éléments emblématiques de la façade portuaire brestoise et anticiper le développement portuaire et l'évolution du paysage induite ;
- dans le reste du secteur, créer un cheminement piéton continu le long du littoral en s'appuyant sur les chemins existants et en les connectant.

L'Elorn maritime et la vallée de l'Elorn

Dans le secteur de l'Elorn maritime et de la vallée de l'Elorn, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- renforcer le lien fluvio-maritime ;
- créer un cheminement piéton continu sur les rives de l'Elorn en s'appuyant sur les chemins existants et en les connectant ;
- mettre en valeur les boisements et préserver le bocage ;
- intégrer dans le paysage le nouveau franchissement de l'Elorn projeté (cf. partie 2.2.1., page 50).

La baie du Poulmic

Au sein de la baie du Poulmic, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- maintenir la structure bocagère ;
- faciliter les accès au rivage ;
- créer un cheminement piéton continu le long du littoral en s'appuyant sur les chemins existants et en les connectant ;
- mettre en valeur la forêt de Landévennec et le bois du Poulmic.

Les estuaires de la rade

Au sein des estuaires, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- faciliter les accès au rivage ;
- maintenir la structure bocagère ;
- créer un cheminement piéton continu le long du littoral en s'appuyant sur les chemins existants et en les connectant.

L'Aulne maritime

Au sein de l'Aulne maritime, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- renforcer le lien fluvio-maritime ;
- maîtriser la pression urbaine (intégration paysagère et qualité de l'architecture) ;
- conserver les ouvertures visuelles vers le grand paysage ;
- préserver les lignes de crête de nouvelles constructions (hors bourgs existants) ;
- créer un cheminement piéton continu près de la côte ou en belvédère de celle-ci, étudier la possible continuité avec la voie verte depuis Châteaulin ;
- maintenir la structure bocagère ;
- mettre en valeur la forêt de Landévennec et le bois du Roz.

E) Les paysages des abers Benoît, Wrac'h et Ildut et de la vallée de l'Ildut-Penfeld

Au sein des paysages des abers, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- restaurer / protéger le bocage ;
- conserver les ouvertures visuelles vers le grand paysage ;
- conforter le rôle paysager, hydraulique… des vallées ;
- intégrer le bâti en lien avec les activités maritimes du site, passées ou actuelles ;
- valoriser les covisibilités et liens entre versants des vallées ;
- faciliter les accès au rivage, notamment depuis les

centres-bourgs ;

- concilier nouvelles constructions et parcellaire typique en lanière ;
- préserver et valoriser les points d'intérêt patrimoniaux (en particulier le phare de l'Île vierge).

1.6.3. Préserver et améliorer la qualité paysagère des portes d'entrées du territoire

Afin de préserver et mettre en valeur les portes d'entrées du territoire, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- traiter la transition entre les zones d'activité aux abords des grands axes routiers et le paysage qui les entoure :
  - par une conception préférentielle des zones en profondeur par rapport à l'axe routier, afin qu'elles soient mieux intégrées dans leur environnement tout en respectant leur objectif d'accessibilité ;
  - par une définition, au sein des zones d'activités, des cônes de vues à préserver le cas échéant, du traitement architectural des bâtiments, de l'emplacement des zones de stockage, de stationnement…
  - par des plantations en lien avec le motif paysager environnant.
- identifier et conserver les espaces de respiration le long des deux routes nationales et des autres axes majeurs de communication du Pays de Brest, représentés sur la carte 4 « Paysages et sites emblématiques du Pays de Brest » p. 27, afin de préserver les vues sur le grand paysage, valoriser la diversité des paysages et maintenir la qualité des espaces observés depuis ces points de vue (maîtrise des plantations, implantation, gabarit, couleur des nouvelles constructions…) ;
- préserver les vues depuis le train, identifiées sur la carte 4 (page 27) ;
- mettre en valeur les interfaces ville-port, ville-gare et ville-aéroport identifiées sur la carte 4, en particulier dans leur rôle d'image et de diffusion des flux au sein du territoire.

1.6.4. Aménager les entrées de ville

Afin de préserver et mettre en valeur les entrées de ville[2], les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- définir les limites de l'urbanisation. S'appuyer sur les limites naturelles quand elles existent ;
- qualifier les entrées de ville et les aménager pour signaler l'entrée progressive en zone agglomérée (traitement de la largeur des voies, traitement des bas-côtés, place du piéton, constitution de front bâti ou recul des constructions, signalétique, publicité, éclairage public, mobilier urbain…) ;
- améliorer la qualité des lisières urbaines en lien avec le motif paysager environnant (cf. point suivant) ;
- traiter la transition et préserver des liaisons entre espaces urbains et espaces agricoles ou naturels.

1.6.5. Améliorer la qualité des lisières entre espaces urbanisés, agricoles et naturels

Dans un contexte de ralentissement significatif de l'étalement urbain et de la consommation d'espace (cf. chapitre 3.2., page 114), les espaces de transition entre les grands modes d'occupation du sol que sont les lisières revêtent un enjeu important. Amenées à être bien moins mouvantes que par le passé, ces lisières peuvent être valorisées en espaces de transition paysagère qualitatifs, fonctionnels et durables de trois manières complémentaires :

- par la recherche d'une meilleure intégration paysagère des aménagements situés derrière ces lisières ;
- par la constitution d'un espace de transition fluide permettant une meilleure cohabitation des fonctions (résidentielle, économique…) ;
- par la recherche d'une valeur d'usage (gestion des eaux pluviales, support d'itinéraires pour les modes actifs…).

Dans ce contexte, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement prennent en compte ces lisières entre les différentes formes d'occupation de l'espace (urbanisé, agricole, naturel) et concourent à leur valorisation paysagère et à la recherche d'une valeur d'usage. Cela peut consister par exemple à en faire :

- un espace de promenade et de développement des modes actifs (marche, vélo…) ;
- un espace tampon pour assurer une transition fluide entre espaces agricoles, économiques autres et/ou résidentiels (par exemple par la plantation, la préservation, la restauration ou le développement de linéaires bocagers suffisamment importants pour jouer ce rôle) ;
- un espace de gestion des eaux, notamment pluviales ;
- un espace partagé (jardin partagé, aire de jeux…) ;
- un espace agricole compatible avec la proximité de l'habitat…

Cette disposition s'adresse également aux futures opérations d'aménagements, génératrices de nouvelles lisières dont le rôle doit être anticipé. Les politiques d'aménagement et d'urbanisme sont également vigilants à éviter, dans le cadre de cette disposition, un impact notable sur les activités agricoles.

2 Par entrées de ville, on entend l'entrée de chaque centralité du territoire

Vue depuis le Menez Hom - crédit : ADEUPa, Lola Inizan

Partie 2

RENFORCER ET VALORISER DE MANIÈRE DURABLE LES ATOUTS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DU PAYS DE BREST

2.1. Soutenir une stratégie commerciale équilibrée, facteur de confortement de l'armature urbaine, des centralités et de qualité de vie 36

2.1.1. Définitions et principes généraux 37

2.1.2. Préserver les fonctions commerciales des centralités 39

2.1.3. Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) 42

2.2. Adapter l'offre de déplacement à l'organisation et au fonctionnement du Pays de Brest, pour garantir une mobilité durable pour tous 48

2.2.1. Organiser l'offre et développer l'usage des transports en commun 50

2.2.2. Favoriser la marche et l'usage du vélo 51

2.2.3. Favoriser la coordination entre les autorités organisatrices de la mobilité durable pour permettre la mise en œuvre des orientations précédentes 52

2.2.4. Organiser le développement des aménagements et des initiatives en faveur d'une mobilité plus durable 52

2.2.5. Maîtriser le développement de l'offre routière 53

2.3. Développer le tourisme sous toutes ses formes, comme levier d'attractivité, en veillant à préserver les équilibres 56

2.3.1. Favoriser la découverte des différents paysages et patrimoines du Pays de Brest 58

2.3.2. Organiser la fréquentation touristique 58

2.3.3. Favoriser la diversification et la montée en gamme de l'offre d'hébergement touristique 59

2.3.4. Éviter les déséquilibres sur le parc de logements 60

2.3.5. Conforter le nautisme et la plaisance 60

2.4. Prévoir une gestion et un aménagement harmonieux des espaces littoraux et marins 62

2.4.1. Encadrer l'extension de l'urbanisation dans les communes littorales 63

2.4.2. Valoriser le Pays de Brest en préservant le littoral 65

2.4.3. Préserver et mettre en valeur les espaces remarquables du littoral 66

2.4.4. Préserver l'environnement littoral et marin 70

2.4.5. Assurer une cohabitation harmonieuse de l'ensemble des usages sur les différents secteurs de l'espace maritime 72

2.4.6. Conforter les équipements portuaires existants 75

2.5. Réinvestir les éléments marquants du patrimoine bâti pour les valoriser et contribuer aux objectifs de vitalité et de sobriété foncière 76

2.5.1. Mieux connaître pour mieux préserver 77

2.5.2. Identifier et préserver les éléments du « petit patrimoine » et les édifices et constructions patrimoniaux 77

2.5.3. Préserver le patrimoine en visant l'équilibre entre protection et adaptation 78

2.6. Porter un projet d'aménagement intégrant la préservation de l'environnement et de la biodiversité, en protégeant les milieux naturels et en confortant la trame verte et bleue 80

2.6.1. Préserver les grands milieux naturels du territoire 81

2.6.2. Préserver les réservoirs de biodiversité 94

2.6.3. Garantir la fonctionnalité des corridors écologiques 96

2.6.4. Préserver la trame noire 97

2.6.5. Améliorer la fonctionnalité des sols 98

2.6.6. Poursuivre le développement de la nature en ville 98

2.7. Sécuriser durablement l'approvisionnement et la qualité de la ressource en eau 100

2.7.1. Améliorer la qualité des eaux 101

2.7.2. Améliorer la qualité bactériologique des eaux littorales et réduire le phénomène d'algues vertes 101

2.7.3. Garantir la sécurité de l'alimentation en eau potable 101

2.7.4. Économiser la ressource en eau 102

2.7.5. Poursuivre l'amélioration des systèmes d'assainissement 102

2.7.6. Optimiser la gestion des eaux pluviales 104

2.1. Soutenir une stratégie commerciale équilibrée, facteur de confortement de l'armature urbaine, des centralités et de qualité de vie

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest bénéficie d'un maillage commercial de qualité. Le maintien ou le développement de services apparaît toutefois difficile dans les communes les moins peuplées, et certains quartiers et centres-villes sont confrontés à une diminution de leur activité commerciale, accentuée le cas échéant par la situation économique. Or le commerce est un service indispensable du quotidien pour les habitants et représente un facteur de qualité et d'attractivité résidentielle des communes.

Le SCoT du Pays de Brest a dès lors pour ambition de faire des centralités de toutes les communes le lieu privilégié des implantations commerciales pour favoriser l'animation et l'identité des bourgs, la cohésion sociale… Il souhaite ainsi favoriser le développement de l'offre répondant aux besoins courants prioritairement en proximité, au plus près des lieux de vie, en lien avec la dynamique démographique. De manière générale, il vise à lier l'importance de l'équipement commercial à ses effets sur l'aménagement du territoire, et de permettre ainsi de répartir de manière optimale l'offre commerciale en tant que service à la population, en tenant compte des flux automobiles générés.

De plus, la poursuite des efforts engagés en renouvellement urbain et en densification est encouragée, afin de limiter la dévitalisation des centres-villes, la consommation d'espaces agricoles et naturels et l'augmentation de déplacements automobiles liés aux actes d'achats.

2.1.1. Définitions et principes généraux

En fonction de leurs enjeux, les commerces et les activités de services sont soit concernés par l'ensemble des orientations du DOO relatives au commerce – comprenant celles du document d'aménagement artisanal, commercial et de logistique (DAACL) – soit concernés par des règles spécifiques ou exclus de cette partie du DOO (et du DAACL).

Les activités de commerces et de services **régies par l'ensemble des dispositions du DOO et du DAACL** regroupent l'ensemble des commerces et services « du quotidien ». Elles participent directement à l'animation des centres-villes et centres-bourgs ou elles structurent les espaces commerciaux périphériques. Leur organisation doit respecter les principes d'aménagement posés par le PAS et précisés par le DOO. Ces activités regroupent :

- **les commerces alimentaires** (commerces d'alimentation générale, épiceries, primeurs, commerces de vins et de spiritueux, crémeries, fromageries, cafés, confiseries, poissonneries, boucheries, charcuteries, traiteurs et boulangeries…) ;
- **les commerces de culture et de loisirs** (presses, librairies, photographes, jardineries, magasins d'informatique, magasins de sport, fleuristes, tabacs…) ;
- **les commerces du secteur hygiène - santé - beauté** (coiffeurs, instituts de beauté, parfumeries, opticiens, pharmacies et parapharmacies…) ;
- **les commerces du secteur équipement de la maison** (magasins d'électroménager, de TV et de hi-fi, de décorations, d'art de la table, de linge de maison, de bricolage, de quincaillerie, de meubles, les brocantes…) ;
- **les commerces du secteur équipement de la personne** (magasins de vêtements, de chaussures, les bijouteries, maroquineries et horlogeries, les dépôts-ventes…) ;
- **les services à la personne** (pompes funèbres, pressings, cordonneries, ateliers de toilettage pour chien, de tatouage, les agences immobilières, banques, assurances, les autos-motos-écoles, les magasins et ateliers de location et de réparations diverses - *hors garages de véhicules*…) hors professions médicales et paramédicales.

Certaines activités peuvent répondre à des enjeux ou à des logiques d'aménagement différents des exemples précédents, tout en étant vecteur d'animation ou de flux pouvant être importants. À ce titre, **les activités suivantes sont concernées par des dispositions spécifiques du DOO et du DAACL** :

- les showrooms et autres magasins d'usine ;
- les hôtels et les restaurants ;
- la vente directe de produits agricoles domiciliés sur le lieu de production ;
- les concessionnaires automobiles, de camping-cars et de motocycles ;
- les cinémas ;
- les commerces liés à un équipement ou site touristique ;
- les professions libérales, médicales ou paramédicales (médecins, kinésithérapeutes…).

Enfin, certaines activités obéissent à des enjeux complètement différents en termes d'implantation ou de surface de vente, et sont à ce titre considérées comme des activités économiques devant respecter les dispositions générales du SCoT (en matière d'économie ou d'aménagement général), mais pas celles liées au volet commercial du DOO et du DAACL. Il s'agit des activités suivantes :

- les campings ;
- les commerces de gros vendant principalement à des professionnels ;
- les activités de nautisme, de plaisance, d'accastil--lage et de motoculture de plaisance ;
- les parcs de loisirs et les salles de fitness ;
- les pépinières avec espaces de production.

Afin de maintenir une organisation multipolaire et hiérarchisée de l'offre commerciale à l'échelle du Pays de Brest, le SCoT identifie sur la carte « Armature commerciale du Pays de Brest », p. **43** :

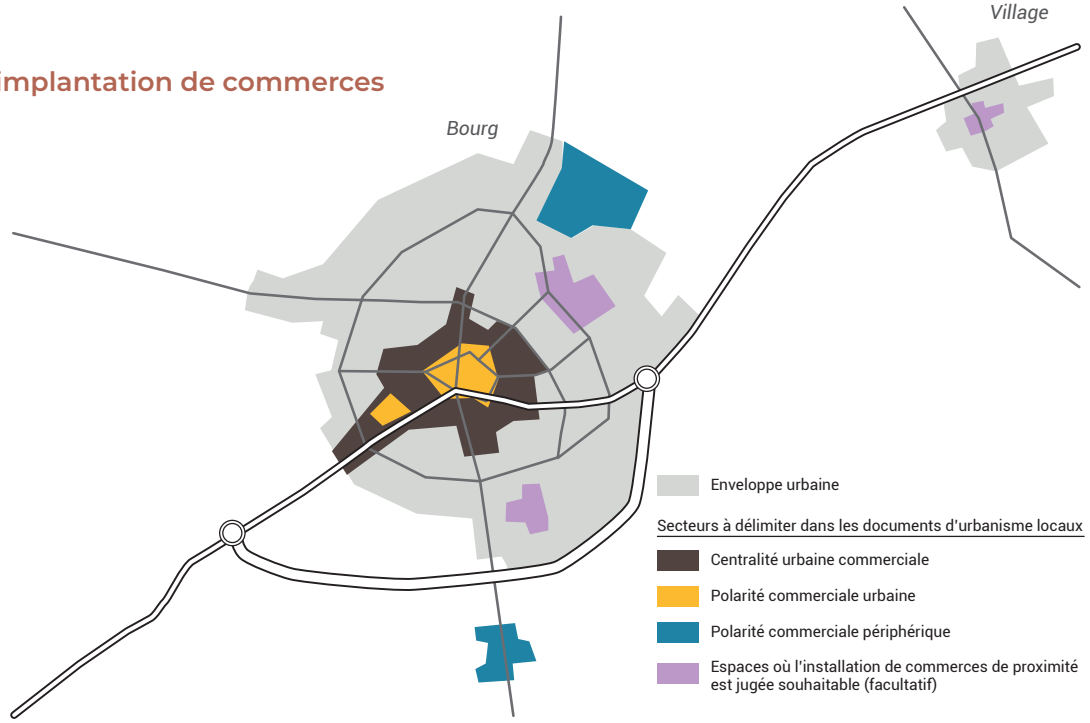
- des centralités urbaines commerciales, globalement caractérisées par un bâti dense et une diversité des fonctions urbaines (cf. 2.1.2.A) ;
- **22** polarités commerciales urbaines : elles sont incluses dans les centralités urbaines commerciales. Leur rayonnement commercial plus large leur confère une fonction particulière ;
- **23** polarités commerciales périphériques, qui n'ont pas une vocation commerciale de proximité.

Les documents locaux d'urbanisme peuvent de plus délimiter des espaces supplémentaires à leur échelle, où ils jugent l'installation de commerces de proximité souhaitable, au sein de l'enveloppe urbaine (cœurs de quartier, villages…) ou de futurs quartiers à dominante résidentielle.

De manière générale et en lien avec les typologies de commerces vues à la page précédente ainsi qu'avec avec le tableau ci-dessous, les commerces de détail et de proximité doivent se localiser préférentiellement dans les centralités urbaines commerciales et les commerces proposant des produits encombrants peuvent, lorsque les centralités commerciales urbaines ne sont pas adaptées à leur accueil, s'implanter dans les polarités commerciales périphériques

Typologie des commerces	Types d'achats	Localisation préférentielle
Commerces de détail et de proximité	Produits courants (alimentaire, tabac, presse, pharmacie…) Produits légers achetés plus occasionnellement (téléphonie, prêt-à-porter, culture…)	Dans les centralités urbaines commerciales (polarités commerciales urbaines incluses) et secteurs identifiés par les documents locaux d'urbanisme le cas échéant
Commerces de détail et de non-proximité	Produits encombrants (bricolage, jardinage, meubles, véhicules…)	Dans les centralités urbaines commerciales (polarités commerciales urbaines incluses) et dans les polarités commerciales périphériques

Figure 6
Les différents périmètres d'implantation de commerces



2.1.2. Préserver les fonctions commerciales des centralités

A) Privilégier l'implantation des commerces dans les centralités

Une priorité générale est accordée au renforcement du commerce de centres-villes et de centres-bourgs.

L'accueil des commerces dont l'offre de produits et la superficie sont compatibles avec l'environnement urbain dense des centres (et avec les plafonds définis par le DAACL) et ne génèrent pas de circulations automobiles intenses, est privilégié dans les centralités urbaines commerciales. Dans ces secteurs, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement veillent à promouvoir la mixité des fonctions en favorisant les programmes mixtes habitat / commerces en rez-de-chaussée.

La centralité urbaine commerciale est le secteur d'une commune (centre-ville, centre-bourg, cœur de quartier) présentant une certaine densité du bâti et généralement :

- la présence d'équipements publics ou médicaux ;
- l'existence d'espaces de sociabilisation publique (place, espace public, lieu de culte…) ;
- une mixité des fonctions (résidentielles, économiques…) ;
- l'intégration de logiques de déplacements mixtes pour piétons et cyclistes notamment.

Elles sont délimitées par les PLUi. Ces périmètres peuvent contenir des parcelles non bâties ou des quartiers futurs, à la condition que ces espaces soient en continuité immédiate avec la partie déjà bâtie de la centralité urbaine commerciale et que les opérations prévues contribuent à l'animation de cette dernière.

Cas particulier des équipements cinématographiques

La création de nouveaux équipements cinématographiques se fera exclusivement dans les centralités urbaines commerciales des pôles afin d'y préserver l'animation culturelle qui en fait l'attractivité.

Cas particulier des professions médicales, paramédicales et de santé

Les activités médicales, paramédicales et de santé doivent être accessibles au plus grand nombre, notamment aux populations les plus âgées ou en situation de handicap. Les centralités et polarités urbaines commerciales concentrant également les réseaux de transports en commun et l'offre de proximité la plus diversifiée en matière d'habitat, d'équipements et de commerces, elles représentent les solutions prioritaires pour l'implantation de ces activités.

Cas particulier des hôtels et des restaurants

Les hôtels et les restaurants participent de manière notable à l'animation des centres-villes et des centres-bourgs. À ce titre et même si ces activités peuvent également répondre à d'autres enjeux (hôtellerie d'affaire par exemple, restaurant ouvrier…), l'implantation des hôtels et des restaurants dans les centralités urbaines commerciales est à privilégier.

B) Développer le commerce au sein des polarités commerciales, en cohérence avec l'armature urbaine

L'équipement commercial et artisanal a également vocation à se développer préférentiellement dans les polarités commerciales, urbaines et périphériques. L'offre de produits et la superficie des commerces existants et futurs doivent être cohérentes avec les différents niveaux de l'armature urbaine (cf. partie 1.5.1., page 24).

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement mettent en œuvre ces orientations. Elles peuvent de plus définir :

- des secteurs avec des règles spécifiques pour protéger ou renforcer leur vocation commerciale, notamment dans les centralités urbaines commerciales. Des linéaires commerciaux stratégiques peuvent ainsi y être identifiés, afin d'y interdire le changement de destination des locaux accueillant des commerces en rez-de-chaussée pendant une durée d'au moins 5 ans à partir de la cessation de la dernière activité en place ;
- des secteurs de commerce interdit, notamment à proximité de grands axes routiers, d'échangeurs ou de ronds-points afin d'éviter des implantations motivées par du captage de flux.

C) Encadrer le développement des polarités commerciales périphériques

Les polarités commerciales périphériques accueillent des grands commerces dont les besoins en termes de superficie peuvent être incompatibles avec le contexte densément urbanisé des centralités urbaines commerciales. Ces zones peuvent aussi contenir des commerces dont les produits sont volumineux et représentent des besoins de consommation ponctuels (commerce de meubles par exemple). Devant être accessibles, ces espaces sont souvent localisés sur des secteurs pouvant capter des flux importants (échangeurs routiers, carrefours à forte fréquentation…). Afin de veiller à la bonne complémentarité entre les grands commerces périphériques et l'offre de commerces et de services de proximité des centralités et polarités commerciales urbaines, les polarités commerciales périphériques, localisées sur la carte n° 7 page 43, doivent répondre aux dispositions suivantes :

- accueillir des commerces dont les surfaces de vente correspondent aux seuils minimums et maximums définis par le DAACL,
- ces seuils s'appliquent à chaque cellule commerciale, et non pas à l'échelle du bâtiment global (exemple : dans le cas de galeries marchandes, chaque cellule commerciale est prise en compte séparément) ;
- ces espaces sont ainsi dédiés à l'accueil de grands commerces ne pouvant pas trouver de réponses adaptées dans les périmètres de centralités commerciales ;
- accueillir un développement permettant de maintenir un fonctionnement adapté des infrastructures de transport à proximité.

Enfin, du fait d'une offre déjà importante des activités commerciales localisées en périphérie et de l'objectif transversal de sobriété foncière, la création de nouvelles polarités commerciales périphériques est interdite sur le Pays de Brest.

De plus, le développement des polarités commerciales périphériques, à l'échelle du Pays de Brest, devra se faire prioritairement en renouvellement urbain. La mobilisation de friches et/ou la restructuration de ces espaces sont ainsi fortement encouragées, et sont prioritaires à toute extension de l'urbanisation, qui devra de plus respecter les comptes-fonciers prévus par collectivités et par décennies d'application du schéma, selon les dispositions de la partie (3.2.2., page 115).

D) Limiter le développement commercial hors des centralités urbaines et des polarités commerciales dédiées

Les espaces situés en dehors de ces centralités urbaines et polarités commerciales n'ont pas vocation à accueillir de nouvelles implantations commerciales[1]. L'existence de commerces dans un tel espace ne peut être retenue comme argument pour le développement d'une polarité commerciale au-delà d'une adaptation du commerce existant pour ses besoins propres, dans la limite des conditions fixées par le DAACL.

Cas particulier des magasins de vente directe à la ferme

Certains exploitants agricoles souhaitent développer et diversifier leurs activités en proposant, en complément de leur activité de production, la vente directe de leurs produits, au sein de leur exploitation. Cette diversification d'activité sous la forme de circuits courts et de proximité en espace rural est autorisée par le SCoT, aux conditions suivantes :

- respecter les seuils de surfaces de vente définis par le DAACL ;
- être liés à une activité de production agricole sur site, qui doit rester l'activité principale ;
- ne pas générer un trafic routier trop important ou inadapté au dimensionnement de la voirie.

L'accueil du commerce peut se faire par le biais d'un changement de destination d'un ancien bâtiment agricole si le projet est compatible avec les dispositions vues au point 1.4.4. page 23.

Enfin, dans le cas où plusieurs exploitants agricoles souhaiteraient s'associer et proposer un commerce proposant les différents produits issus de leurs exploitations sous ce même modèle de vente directe ou de circuits courts, une localisation dans les périmètres de centralité commerciale est à privilégier.

Cas particulier des commerces situés dans des sites touristiques

L'implantation de commerces sur ou à proximité immédiate d'un site ou équipement touristique du territoire est possible, notamment s'il s'agit d'un espace identifié comme site ou équipement touristique majeur à l'échelle du Pays de Brest (cf. partie 2.3.2., page 58). Seuls les commerces directement liés à la vocation touristique de ces sites sont concernés par cette dérogation, dans les limites de dimensionnement de la surface de vente précisée par le DAACL.

Cas particulier des commerces situés dans les gares

Les gares du territoire représentent des espaces stratégiques dans le cadre du développement d'une mobilité alternative à l'usage de la voiture, souvent individuelle. Compte-tenu des besoins d'accueil des usagers lors des correspondances entre deux trajets ou en préparation d'un voyage, et pour participer à l'attractivité de ces espaces, l'implantation de commerces dans les gares du territoire est autorisée, dans la limite des plafonds de surface de vente définis par le DAACL.

Cas particulier des concessions de véhicules

Les concessions de véhicules sont une activité commerciale spécifique, aux besoins de surfaces pouvant être plus importants que les autres activités, du fait de la nécessité d'exposition d'un nombre parfois conséquent de véhicules. Ces commerces participent à l'animation commerciale du territoire. De ce fait, le SCoT prévoit que ces commerces doivent respecter les principes de localisation des activités commerciales, soit dans les périmètres de centralité ou de polarités commerciales. Cependant, compte-tenu de leurs besoins spécifiques, ces activités peuvent déroger aux plafonds de surfaces de vente définies par le DAACL.

1. À l'exception de certains secteurs identifiés le cas échéant dans le document local d'urbanisme, ou de manière exceptionnelle dans certains sites économiques ou touristiques, dans la limite des conditions fixées par le DAACL.

E) Veiller à la qualité et l'accessibilité des polarités commerciales

Les polarités commerciales et les commerces font la ville ; ils justifient les mêmes exigences et objectifs de qualité urbaine et architecturale que l'habitat ou les activités économiques (cf. partie 1.2.4., page 14).

De manière générale, la recherche de bonnes conditions d'accessibilité et de mobilité au sein des espaces commerciaux (en centralité comme en périphérie) est un enjeu important pour permettre la fréquentation par toutes et tous de ces espaces. À ce titre il est demandé aux politiques publiques d'aménagement de rechercher :

- l'amélioration des liaisons sécurisées et continues pour les modes actifs (cheminements piétons, pistes et aménagements cyclables…) vers les lieux de vie ou d'activités les plus proches et, le cas échéant, vers les arrêts de réseaux de transport en commun à proximité ;
- l'amélioration des liaisons dans les zones elles-mêmes, pour faciliter les déplacements en modes actifs entre les enseignes mais aussi vers et depuis les services présents (les restaurants, les hôtels...).

F) Prendre en compte dans les espaces commerciaux les enjeux fonciers, énergétiques et climatiques

Afin de s'inscrire dans la trajectoire de sobriété foncière, déclinée au chapitre 3.2. (page 114), les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement favorisent la densification et l'optimisation des polarités commerciales urbaines et périphériques, à l'instar des autres activités économiques. Ils favorisent une plus grande densité des implantations, une requalification des espaces existants et la mobilisation des cellules commerciales vacantes. Les politiques publiques d'aménagement recherchent de plus des solutions permettant d'optimiser les infrastructures de stationnement et de déplacement (de particuliers et de livraison / de réapprovisionnement des commerces). La mutualisation des parkings, des voiries et des espaces de manœuvre est en ce sens encouragée, comme les solutions intégrées au bâti (en sous-sol, en toiture) ou sous la forme de stationnement en silo.

De manière cohérente avec les objectifs de transition énergétique, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement prévoient, en fonction des potentiels, la possibilité d'installer des dispositifs de production d'énergie renouvelable dans les polarités commerciales urbaines et périphériques, notamment sur les espaces de stationnement ne pouvant être ou étant déjà optimisés et sur les toitures de bâtiments (en plus des dispositions liées à la loi APER[2] et des obligations d'ombrage).

2 Loi APER : Loi d'Accélération de la Production des Énergies Renouvelables

Recommandation

De plus, le SCoT recommande aux politiques publiques d'aménagement de mettre en place des pratiques ou aménagements pour s'adapter au changement climatique, offrant par ailleurs un meilleur confort aux usagers, tels que :

- des murs végétalisés, des dispositifs d'ombrage, des revêtements de surface adaptés, visant au confort d'été et d'hiver ;
- une gestion des eaux pluviales au plus près du point de chute, par la recherche d'une diminution des surfaces artificialisées pour faciliter leur infiltration, d'une valorisation de ces eaux pluviales dans des usages adaptés (nettoyage des véhicules ou des locaux, pour les sanitaires, etc.) est également promue ;
- une végétalisation plus importante pour améliorer l'intégration paysagère de ces espaces ;
- des dispositifs d'économie d'énergie et de production d'énergie renouvelable (par exemple en mobilisant la chaleur fatale des groupes réfrigérés, le petit éolien…), l'optimisation des dispositifs d'éclairage (par exemple en utilisant autant que possible la lumière naturelle), l'optimisation des systèmes de chauffage et de refroidissement…

2.1.3. Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL)

A) Localisation et caractérisation des différentes centralités urbaines et polarités commerciales

Le DAACL localise les centralités urbaines commerciales et les polarités commerciales urbaines et périphériques du Pays de Brest sur la carte « Armature commerciale du Pays de Brest » page ci-contre. Les documents locaux d'urbanisme les délimitent et leur définissent des règles spécifiques, respectant les dispositions du DAACL.

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement peuvent de plus délimiter des espaces supplémentaires où ils jugent l'installation de commerces de proximité souhaitable, au sein de l'enveloppe urbaine (cœurs de quartier, villages…) ou de futurs quartiers à dominante résidentielle. Ces secteurs doivent éviter de conduire à des implantations motivées principalement par du captage de flux.

Les niveaux de fonction commerciale

Les centralités urbaines commerciales ont une fonction de proximité. Elles constituent le niveau 1 des fonctions commerciales du Pays de Brest.

Les polarités commerciales (urbaines et périphériques) ne présentent pas toutes les mêmes enjeux. Un niveau de fonction commerciale leur est donc appliqué, selon les critères définis ci-après.

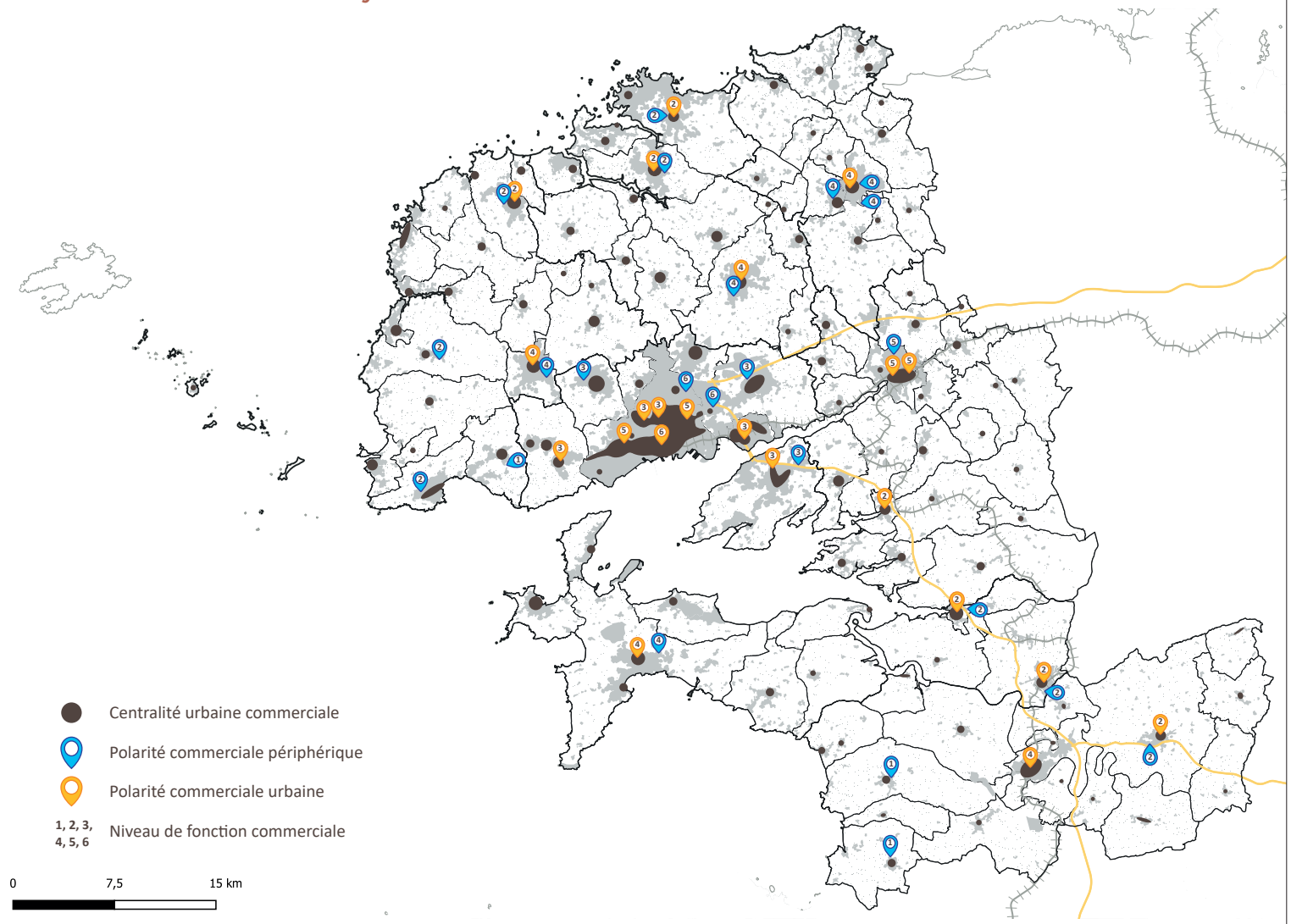
Six niveaux de fonction commerciale sont différenciés. Ils s'apprécient notamment en fonction des éléments suivants :

- l'armature urbaine du Pays de Brest ;
- l'offre commerciale (en volume et en diversité) ;
- la zone de chalandise, c'est-à-dire l'aire d'influence et le nombre de clients de la polarité commerciale ;
- le niveau de fonction touristique ;
- les enjeux en termes de déplacements.

Niveau de fonction commerciale	Taille de la zone de chalandise (en nombre d'habitants)*	Éléments de définition de l'offre commerciale
1	Moins de 10 000 hab.	Offre commerciale répondant aux besoins « courants » de la population (pain, journal, supérette…). Faible distance entre le lieu d'habitat et les commerces Plus le niveau de fonctions commerciales progresse, plus l'offre est importante, diversifiée, originale. Plus l'aire d'influence commerciale est importante, plus les déplacements de clientèles et les flux de marchandises sont nombreux.
2	Entre 10 000 et 25 000 hab.	
3	De 25 000 à 40 000 hab.	
4	De 40 000 à 80 000 hab.	
5	Plus de 80 000 hab.	
6	Plus de 400 000 hab.	

**Référence donnée à titre indicatif, à laquelle il faut dans certains secteurs ajouter l'affluence touristique.*

Figure 7
L'armature commerciale du Pays de Brest



Brest métropole

Niveau 3
- Brest : Place Napoléon III
- Brest : Kéredern
- Plougastel : Roc'h Kerezen
- Plouzané : Place du Commerce
- Le Relecq-Kerhuon : Kerscao

Niveau 5
- Brest : Site de l'Iroise
- Brest : Phare de l'Europe

Niveau 6
- Brest : centre

Niveau 3
- Guilers : Kérébars
- Guipavas : Prat-Pip
- Plougastel : Ty ar Menez

Niveau 6
- Brest / Gouesnou / Guipavas : Kergaradec - Hermitage
- Guipavas : Froutven

Pays d'Iroise

Niveau 2
- Ploudalmézeau : centre

Niveau 4
- Saint-Renan : centre

Niveau 1
- Locmaria-Plouzané : Kerlannou

Niveau 2
- Plouarzel : Menez Crenn
- Ploudalmézeau : Keruscat
- Plougonvelin : Rue du Stade

Niveau 4
- Saint-Renan : Rives du Lac - Mespaol 1

Pays des Abers

Niveau 2
- Lannilis : centre
- Plouguerneau : centre

Niveau 4
- Plabennec : centre

Niveau 2
- Lannilis : Kerlouis
- Plouguerneau : Armorica

Niveau 4
- Plabennec : Languis

Lesneven - Côte des Légendes

Niveau 4
- Lesneven : centre

Niveau 4
- Le Folgoët : Oratoire
- Lesneven / Ploudaniel : Croas ar Rod
- Lesneven : Frères Lumières

Pays de Landerneau-Daoulas

Niveau 2
- Daoulas : centre

Niveau 5
- Landerneau : centre
- Landerneau : Bois Noir

Niveau 5
- Landerneau : Bel Air - Kergonidec Nord

Presqu'île de Crozon - Aulne maritime

Niveau 2
- Le Faou : centre
- Pont-de-Buis : centre

Niveau 4
- Crozon : centre

Niveau 2
- Le Faou : Quiella
- Pont-de-Buis : Rue de Quimper

Niveau 4
- Crozon : Penandreff

Pays de Pleyben - Châteaulin - Porzay

Niveau 2
- Pleyben : centre

Niveau 4
- Châteaulin : centre

Niveau 1
- Plomodiern : Rue de la gare
- Plonévez-Porzay : Zone du Porzay

Niveau 2
- Pleyben : Zone artisanale du Drevers

B) Conditions d'implantation des activités commerciales

Principes généraux

Les nouvelles implantations commerciales ne peuvent se faire qu'au sein :

- des centralités urbaines commerciales identifiées par le DAACL ;
- des polarités commerciales, urbaines et périphériques, identifiées par le DAACL ;
- le cas échéant, des secteurs identifiés par les documents locaux d'urbanisme où l'installation de commerces de proximité est jugée souhaitable, au sein :
  - de l'enveloppe urbaine ;
  - de futurs quartiers à dominante résidentielle.
- à titre exceptionnel et selon les dispositions du SCoT, en lien direct avec :
  - une production agricole, dans le cas de vente directe sur l'exploitation, à condition que l'activité de production agricole reste l'activité principale et que le commerce ne génère pas un trafic routier trop important dans l'espace rural ;
  - un site ou équipement touristique, identifié dans le document d'urbanisme local ;
  - au sein de zones d'activités économiques uniquement, l'activité de production des industriels et artisans. Dans ce cas, le commerce n'est pas l'activité principale de l'entreprise et vient en complément d'une fonction de production présente sur site. Les documents locaux d'urbanisme précisent alors la nature des activités pouvant bénéficier ou non de ces dispositions ;
  - les besoins directs de passagers dans les gares du territoire.

Les nouvelles implantations commerciales doivent répondre aux critères détaillés dans le tableau et les points suivants, selon leur typologie.

Figure 8
Principes de localisation et d'organisation des activités commerciales

		Secteurs à vocation commerciale forte			Autres secteurs dans lesquels l'implantation de commerces est possible sous conditions				Secteurs sans vocation commerciale
		CENTRALITÉ URBAINE	POLARITÉS COMMERCIALES		RESTE DE L'ENVELOPPE URBAINE	SITES, ÉQUIPEMENTS TOURISTIQUES GARES	ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (non commerciales)	EXPLOITATIONS AGRICOLES	DIFFUS
			URBAINES	PÉRIPHÉRIQUES					
NOUVELLES IMPLANTATIONS	Possibilité d'implantation de nouveaux commerces	OUI			Seulement dans secteurs définis par le document d'urbanisme local, où l'implantation de commerces de proximité est jugée souhaitable	Seulement si lié à la vocation touristique du site ou de l'équipement, ou à l'amélioration de l'accueil en gare	Seulement si : - strictement lié à une activité de production sur site des industriels et artisans, - le commerce n'est pas l'activité principale de l'entreprise.	Seulement si : - strictement lié à une activité de production sur site (vente directe), - l'activité de production agricole reste l'activité principale, - le commerce ne génère pas un trafic routier important en espace rural	NON
NOUVELLES IMPLANTATIONS	Création : Surface de vente minimale	-		300 m² *(seuil pouvant être relevé dans les documents d'urbanisme)*	-	Sans objet			Sans objet
NOUVELLES IMPLANTATIONS	Création : Surface de vente maximale	Plafonds de niveau 1 – Selon le type d'activité*	Selon niveau de fonction commerciale et type d'activité*		300 m²		30 % de l'outil de production affilié, dans la limite de 300 m²		Sans objet
EXISTANT	Extension des commerces existants	Dans la limite des plafonds de surface de vente			15 % maximum de la surface de vente à l'approbation du SCoT dans la limite du plafond de niveau 2				

La surface de vente maximale indiquée s'applique à la cellule commerciale. Par exemple, pour un hypermarché avec galerie marchande, chaque cellule commerciale est prise en compte séparément.

Les surfaces de vente inférieures à 300 m² ne peuvent pas s'installer dans les polarités commerciales de périphérie. Les documents d'urbanisme locaux peuvent choisir de relever ce seuil en fonction des enjeux spécifiques qu'ils identifient[1].

Grandes surfaces commerciales et artisanales

Les surfaces de vente supérieure à 300 m² ne peuvent être implantées qu'au sein des centralités urbaines et polarités commerciales identifiées par le DAACL. Des plafonds de surface de vente maximum sont alors appliqués aux grandes surfaces suivant leur type d'activité et le niveau de fonction commerciale de la polarité dans laquelle elles se situent (voir tableau ci-contre. Pour rappel : les centralités urbaines commerciales sont de niveau 1).

Les documents locaux d'urbanisme peuvent choisir d'abaisser ces plafonds en fonction des enjeux spécifiques qu'ils identifient.

Les surfaces de vente maximales définies pour les grandes surfaces alimentaires et spécialisées s'appliquent pour la création de nouveaux commerces, ainsi que pour l'extension des commerces existants.

	Plafond défini en m² de surface de vente			
	Grande surface alimentaire	**Bricolage-jardinage**	**Meubles**	**Autres**
Niveau 1	2 200	2 000	1 000	1 000
Niveau 2	2 700	3 000	1 500	1 000
Niveau 3	3 500	4 000	2 000	1 000
Niveau 4	4 500	5 000	2 500	2 000
Niveau 5	6 000*	5 000	2 500	2 000
Niveau 6	10 000	format exceptionnel	format exceptionnel	format exceptionnel

Les déplacements contraints d'enseignes, induits par des projets publics, donneront droit à relocalisation, sur des surfaces de vente identiques à celles acquises précédemment.

Les commerces de véhicules automobiles et de motocycles ainsi que les hôtels, les restaurants et les équipements cinématographiques ne sont pas soumis aux plafonds de surface de vente, mais doivent répondre aux critères de localisation définis en 2.1.2., page 39.

C) Conditions d'implantation pour limiter les impacts sur l'environnement naturel et urbain

En complément des dispositions du 2.1.2.E et du 2.1.2.F et afin de limiter les friches et la consommation foncière, les documents d'urbanisme locaux veillent à :

- favoriser la mobilisation des surfaces commerciales vacantes ;
- limiter l'emprise en termes de consommation d'espace des nouvelles implantations (développement sur plusieurs niveaux, parkings en ouvrage ou partagés…).

Le SCoT encourage le développement de ces zones, dans tout le Pays de Brest, par le renouvellement d'espaces déjà artificialisés. De plus, les nouvelles implantations commerciales recherchent :

- une prise en compte du site et ses abords pour une insertion optimale et éviter des effets d'enclave (environnement urbain, talus, continuités écologiques…) ;
- l'intégration paysagère des bâtiments et parkings, ainsi que leur qualité architecturale ;
- l'accessibilité par différents modes de déplacements, et notamment des connexions éventuelles aux transports collectifs et réseaux piétons et cyclistes existants à proximité ;
- une bonne performance énergétique, du fait de bâtiments peu consommateurs ou de production d'énergies renouvelables sur site par exemple.

Enfin, les nouvelles implantations commerciales de plus de 1 000 m² de surface de vente situées dans les polarités commerciales périphériques intègrent un dispositif de récupération, de stockage et d'utilisation des eaux pluviales.

1 De ce fait, la création de galeries marchandes et d'ensembles commerciaux avec des cellules commerciales inférieures à 300 m² n'est pas autorisée dans les polarités commerciales de périphérie.

D) Encadrer les dispositifs de logistique commerciale

Les activités de logistique commerciale concernent deux grandes familles d'activités et d'aménagement :

- les activités et équipements de stockage permettant le réapprovisionnement des commerces et activités de services ;
- les activités et équipements de stockage permettant la livraison des consommateurs finaux, ces activités et entrepôts pouvant prendre des formes diverses : entrepôts liés au e-commerce, point-relais à l'intérieur d'un commerce ayant diversifié ses activités, casier de retrait de colis, distributeurs automatiques de produits (de boulangerie, de pizzerias…).

Organiser l'implantation des entrepôts

Le DAACL identifie deux types d'entrepôts aux enjeux spécifiques :

- les entrepôts d'une surface pratique de 2 000 m² ou plus, correspondant à des équipements de logistique commerciale majeurs, pour lesquels (compte-tenu de leur taille et d'une nécessaire connexion avec les grandes infrastructures de transport) une localisation préférentielle dans les zones d'activités économiques stratégiques qui s'y prêtent (cf. partie 1.2.4., page 14) est privilégiée ;
- les entrepôts d'une surface pratique inférieure à 2 000 m², dont les fonctions permettent surtout d'assurer l'intermédiaire entre les grandes bases logistiques et les commerces ou les consommateurs. Ces entrepôts plus modestes peuvent s'installer dans les zones d'activités économiques du territoire et dans les polarités commerciales périphériques.

Cas particulier des petits entrepôts urbains

Certaines activités de logistiques commerciales peuvent nécessiter des espaces de stockage plus modestes en superficie mais nécessaires en espaces urbanisés, pour assurer un stockage de proximité de biens devant ensuite être livrés à proximité.

Ces activités d'entreposage strict (sans accueil physique de clientèle), parfois appelées « dark store » ou « dark kitchen », peuvent s'implanter dans les périmètres de centralité commerciale, mais hors des linéaires commerciaux stratégiques identifiés par les PLUi, le cas échéant. De plus, ces entrepôts doivent intégrer des solutions de stationnement et de recharge des véhicules de livraison.

Ces projets devront de plus prévoir des solutions limitant l'impact et les nuisances pour le voisinage (qualité des vitrines, encouragement des modes actifs ou à défaut de véhicules silencieux, non-encombrement des trottoirs…).

Organiser l'implantation des drives, des dispositifs de retrait de colis et des distributeurs automatiques

Les drives voitures ne peuvent s'implanter qu'au sein des polarités commerciales (urbaines et périphériques) existantes, sans générer d'artificialisation supplémentaire. Ils doivent de plus s'appuyer sur des accès et des voiries existantes, sans perturber de manière notable la fluidité de la circulation.

Les dispositifs de retrait par automate (drives piéton, distributeurs et casiers) peuvent compléter la chaîne logistique de livraison aux particuliers de manière utile en :

- permettant une offre commerciale plus diversifiée ;
- rationalisant les circuits de livraison en concentrant en un point les commandes d'une population géographiquement dispersée autour d'une centralité, tout en évitant le besoin pour les entreprises de livraison de devoir multiplier les passages dans le cas d'une absence du destinataire du colis.

Pour ces raisons, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement peuvent définir des secteurs de « logistique commerciale » dans tout ou partie des périmètres de centralité ou de polarité commerciale, à l'intérieur desquels ces dispositifs (casiers, distributeurs automatiques…) sont autorisés.

Ils peuvent aussi être autorisés dans les espaces commerciaux périphériques, notamment lorsque ces derniers sont bien connectés aux tissus urbains environnants.

Enfin, ces aménagements peuvent également être autorisés dans :

- des espaces concentrant une population importante, par exemple dans des halls d'immeubles, ou à proximité des points d'accès aux transports en commun, toujours dans cette logique d'optimisation des circuits logistiques ;
- des exploitations agricoles, permettant la vente directe des produits de l'exploitation.

Ces aménagements doivent cependant reposer sur les infrastructures routières existantes, et ne peuvent pas générer d'artificialisation supplémentaire. Leur implantation est ainsi à privilégier sur les espaces tels que les parkings existants ou dans les galeries marchandes, halls de magasins… Les dispositifs permettant la livraison ou la recharge de casiers doivent être implantés de manière adaptée et sécurisée sans privatiser ou encombrer l'espace public.

Plouarzel, crédit : Pôle métropolitain

2.2. Adapter l'offre de déplacement à l'organisation et au fonctionnement du Pays de Brest, pour garantir une mobilité durable pour tous

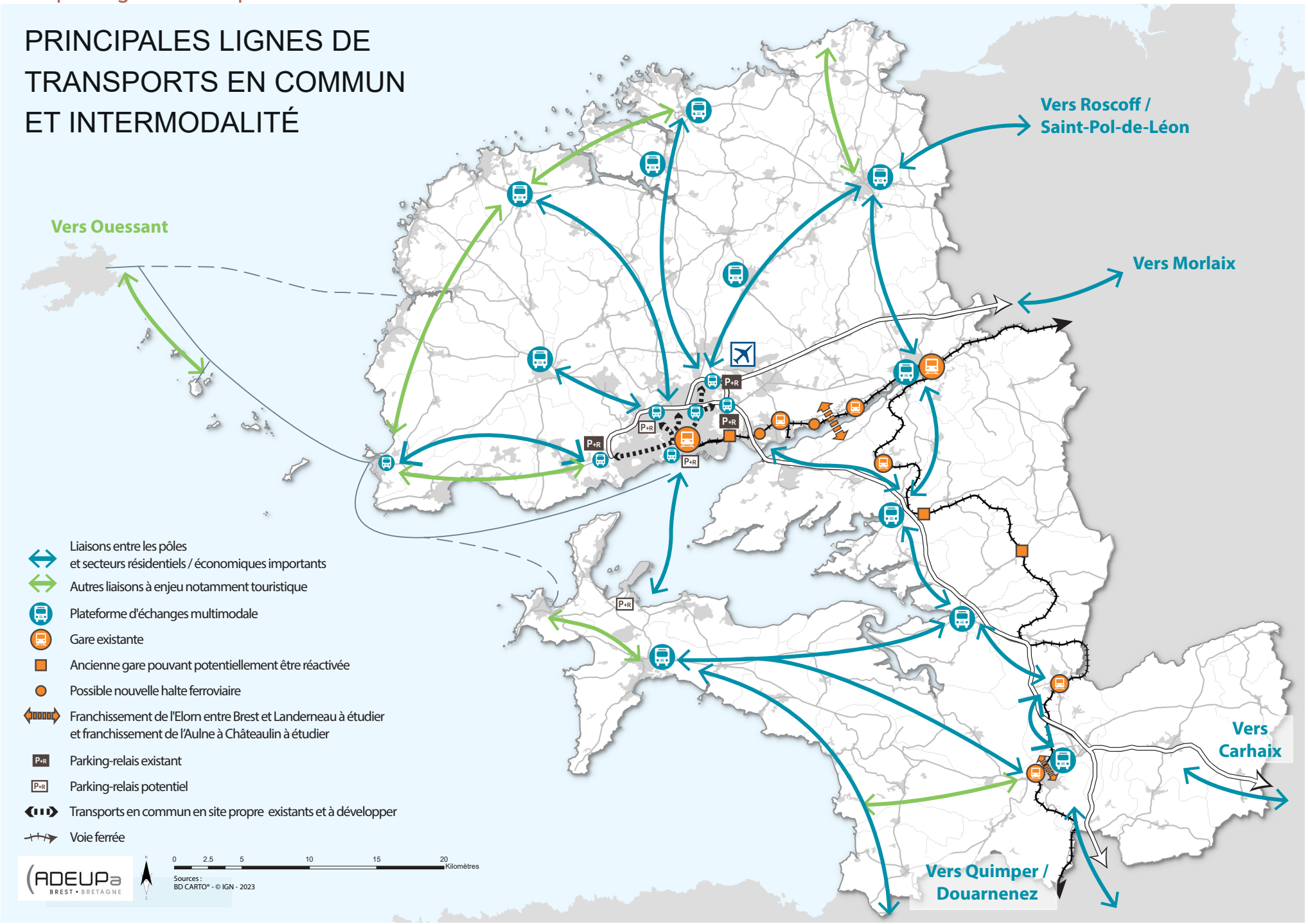
Rappel des enjeux

La voiture individuelle occupe toujours une place prépondérante dans les déplacements des habitants et usagers du Pays de Brest, notamment du fait de l'organisation multipolaire et de la qualité du réseau routier du territoire. Toutefois, des évolutions sont à l'œuvre : une volonté commune de mieux coordonner les transports en commun a émergé à l'échelle du Pays de Brest, la desserte ferroviaire du territoire a été renforcée, même si elle reste aujourd'hui insuffisante et une nouvelle amélioration des lignes est recherchée, des aménagements cyclables (pistes, voies vertes, véloroutes…) se développent, avec un essor de la pratique cyclable permis par la massification des vélos à assistance électrique…

Afin de limiter les pollutions et nuisances générées par le trafic routier, le SCoT promeut une mobilité conjuguant covoiturage, transports en commun, marche à pied et vélo. Pour cela, il décline des orientations relatives :

- au développement de l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité ;
- au renforcement des dessertes en transports collectifs pour assurer les liaisons entre et vers les principaux pôles du Pays de Brest et la recherche de leur optimisation pour l'usager (horaires, tarifs) ;
- au développement d'usages partagés de l'automobile ;
- à la maîtrise de l'offre routière et à l'amélioration des infrastructures existantes.

Figure 9
Principales lignes de transport en commun et intermodalité



2.2.1. Organiser l'offre et développer l'usage des transports en commun

Le SCoT a pour objectifs que l'offre en matière de transports en commun permette une desserte efficace des différents niveaux de l'armature urbaine, en priorisant les liaisons efficaces entre les pôles métropolitain, urbain et structurants et que l'articulation des réseaux urbains et interurbains soit poursuivie.

Plus globalement, le SCoT vise également au renforcement du rôle de chaque polarité et centralité du territoire (cf. partie 1.5.1., page 24). À ce titre, le développement de toutes les formes de diversification des solutions de mobilité (par transports en commun, par l'autopartage, le covoiturage, l'intermodalité, les modes actifs…) est encouragé dans tous ces espaces, du pôle structurant au centre-bourg des communes plus rurales.

A) Liaisons routières interurbaines et transrade

Le développement d'une desserte à haut niveau de services (fréquence, cadencement, rapidité) concernera les lignes interurbaines :

- Saint-Renan / Brest ;
- Lesneven / Plabennec / Brest.

Cela suppose autant que possible une entrée facilitée dans Brest, soit par couloir de bus réservé soit par connexion avec le réseau de TCSP[1] (tramway et BHNS[2]). À ce titre, la restauration du pont Albert Louppe pour permettre les liens, à court terme, entre Brest métropole et Quimper ainsi que le sud du Pays de Brest, est encouragée, en accord avec le volet mobilité du CPER et le SERM breton.

Les autres espaces du Pays de Brest devront être connectés aussi efficacement que possible, notamment via :

- la ligne Lesneven / Landerneau /Daoulas ;
- celle de Le Conquet / Plougonvelin / Brest ;
- celle de Ploudalmézeau / Plouguin vers Brest ;
- celle de Plouguerneau / Lannilis vers Brest ;
- celle de Châteaulin / Crozon ;
- la desserte interurbaine des communes du sud de la rade, entre Daoulas, Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h, Châteaulin et Pleyben, via Le Faou et la RN 165 ;
- l'organisation d'une desserte performante au sein de Brest métropole et vers la presqu'île de Crozon. La situation particulière de la Presqu'île doit être prise en compte et, dans ce cadre, un transport interurbain permanent par voie maritime, connecté à une desserte interne à la Presqu'île, devra être développé.

De plus, du fait de l'importance des liens et des échanges entre le Pays de Brest et les pôles des territoires voisins, le confortement des solutions en transports en commun entre le Pays de Brest vers les pôles alentour est également encouragé par le SCoT :

- Morlaix et Lannion au nord-est ;
- Carhaix à l'est ;
- Douarnenez et Quimper au sud.

Enfin et pour faciliter le développement de l'ensemble des solutions de mobilité par transports en commun, les aménagements facilitant le rabattage vers les points de connexion à ces réseaux, par le covoiturage et les modes actifs, sont encouragés, notamment en amont des polarités de l'armature urbaine (cf. chapitre 1.5.).

B) Liaisons ferroviaires

Les liaisons ferroviaires des lignes TGV et TER jouent également un rôle indispensable dans la mobilité durable du quotidien des habitants du Pays de Brest. Les gares de Brest et Landerneau jouent à ce titre un rôle prépondérant.

Les aménagements encouragés par le SCoT au titre de l'accessibilité du territoire (cf. chapitre 1.1., page 8) le sont aussi en lien avec la mobilité globale de la population du territoire et de la Bretagne occidentale.

En plus du confortement de la ligne nord (Brest - Landerneau - Morlaix - Lannion, puis vers Rennes), intégrée dans le SERM Bretagne, le SCoT soutient fortement les actions visant à l'amélioration de la ligne allant vers le sud du territoire (soit la ligne Brest - Landerneau - Dirinon - Pont-de-Buis-Lès-Quimerc'h - Châteaulin - Quimper, puis vers Lorient). À ce titre et dans un premier lieu, les aménagements suivants sont encouragés :

- la création d'espaces permettant le croisement des trains, notamment entre Dirinon et Châteaulin, par le doublement ponctuel des voies, visant à l'amélioration de la fiabilité des horaires des trains, par une plus grande flexibilité de l'infrastructure ;
- la poursuite de la desserte locale des gares traversées (Landerneau, Dirinon, Pont-de-Buis-Lès-Quimerc'h et Châteaulin), mais aussi l'étude de la réouverture des gares d'Hanvec et d'Irvillac, pour compléter le maillage local et faciliter le report modal vers le train ;
- l'amélioration du matériel roulant et le choix de motorisations moins impactantes pour l'environnement.

1 TCSP : Transport en Commun en Site Propre
2 BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

En plus de ces aménagements souhaités à court terme, le SCoT encourage également les études visant à permettre :

- l'électrification de la ligne ;
- l'augmentation de la fréquence des trains et la réduction des temps de parcours ;
- la création d'un nouveau franchissement de l'Élorn doté d'une partie ferroviaire, qui permettrait ainsi de réduire les distances et les temps de parcours en provenance et vers Quimper (depuis Brest).

De manière plus spécifique, le pôle de Landerneau est efficacement desservi dans sa liaison avec Brest par la ligne ferroviaire. L'évolution de la fréquentation TER suite à l'arrivée de la ligne Bretagne Grande Vitesse est un élément à prendre en compte pour une nouvelle amélioration (fréquence et capacité) de cette liaison tout en améliorant en parallèle les temps de parcours entre Brest et Rennes via le TGV. Ce renforcement de la ligne pourrait s'appuyer sur la création de nouvelles haltes et la réactivation de gares anciennes (cf. carte 9). La création d'un équipement permettant l'articulation entre transport ferroviaire, transports urbains et transports interurbains est à envisager. Celui-ci pourrait utilement trouver sa place à l'est de l'agglomération brestoise (réflexions en cours à proximité de l'échangeur de Kerscao, à Le Relecq-Kerhuon). De même, le SCoT encourage la poursuite des travaux liés au développement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Brest, assurant une connexion immédiate entre le réseau ferré et les réseaux de transports interurbains de la métropole, et donc une liaison facilitée vers les grands équipements de la métropole (de santé, d'enseignement...).

C) Offres de transports urbains dans la métropole et le pôle urbain de Landerneau

Dans Brest métropole, principal pôle d'emplois et d'études et, dans une moindre mesure, dans le pôle urbain de Landerneau, les politiques de déplacements veilleront à répondre aux besoins de la population et des visiteurs en confortant les solutions proposant une alternative à l'usage de la voiture et évitant les congestions aux heures de pointe. Une connexion facilitée entre les centres-villes et les principaux équipements de la métropole et de Landerneau (universités, équipements de santé ou culturels…) est notamment à rechercher, afin d'assurer l'accessibilité de ces éléments pour le grand nombre.

Une attention particulière sera également accordée à l'articulation des réseaux de transport urbains (tram, bus, téléphérique) avec les autres modes de transport et les itinéraires et réseaux de modes actifs (pistes cyclables, points d'accès aux vélos en libre-service…) et aux rabattements vers les points d'arrêt majeurs (gares, stations de car express, etc.).

Dans ce cadre, les études liées à une possible mobilisation du pont Albert Louppe, permettant une liaison directe entre la commune de Plougastel-Daoulas et le reste de la métropole, représentent un enjeu important.

D) Liaisons aux sites touristiques

Comme précisé dans la partie 2.3.2., page 59, une desserte en transport collectif est à rechercher dans la mesure du possible pour les équipements touristiques majeurs et sites à forte notoriété du Pays de Brest. À ce titre, la liaison entre Le Conquet et Brest est particulièrement à conforter, afin d'assurer la desserte vers les îles, sans oublier les liaisons depuis Camaret-sur-Mer et Molène.

2.2.2. Favoriser la marche et l'usage du vélo

Les déplacements actifs (vélo et marche à pied) sont en mesure de répondre à une part significative des besoins de déplacements de courte et de moyenne distance (notamment par le développement des vélos à assistance électrique et des véhicules intermédiaires) quand le contexte s'y prête, sans générer ni pollution ni occupation démesurée de l'espace. Les principales orientations du DOO dans ses chapitres habitat (cf. chapitre 3.1., page 108) et consommation d'espace (cf. chapitre 3.2., page 114) doivent ainsi permettre d'accroître la part des modes actifs dans les déplacements usuels : la priorité donnée au renouvellement urbain en est un exemple.

A) La mobilité du quotidien

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement et, plus globalement, les politiques de déplacements veilleront à :

- permettre l'augmentation, lorsque cela est possible, de l'espace public disponible pour les piétons et les cyclistes le long des axes de circulation et permettre la circulation de ces usagers dans de bonnes conditions de confort et de sécurité, tant dans les zones urbaines qu'en zones rurales. Les liaisons entre les pôles du SCoT et une continuité entre les principaux itinéraires cyclables seront particulièrement à rechercher. En espace rural, cette recherche d'espace supplémentaire pour les modes actifs et notamment les vélos peut également concerner la mobilisation de voies routières faiblement fréquentées, sur lesquelles la vitesse et la circulation des automobiles peuvent être réduites afin de renforcer la sécurité des cyclistes et permettre le développement d'un maillage plus complet sans avoir à créer de nouvelles infrastructures ;
- garantir lorsque cela est possible la desserte par les modes actifs des gares, des arrêts de

transports collectifs, des aires de covoiturage, des établissements scolaires, des équipements publics ainsi que des secteurs touristiques et des espaces d'activités économiques et commerciales ;

- permettre le développement des équipements permettant le stationnement public des vélos dans les centres-villes et à proximité immédiate des lieux évoqués au point précédent ;
- promouvoir une composition urbaine et un aménagement des espaces publics favorables à la pratique des modes actifs (plateau piétonnier, zone 30, zone de rencontre, identification et réduction des « points noirs »[3] en matière de mobilité active, intégration des problématiques liées à la mobilité active de personnes en situation de handicap…).

À ce titre, les initiatives telles que le « Plan vélo » de Brest métropole sont encouragées.

B) Véloroutes et voies vertes

De nombreuses collectivités se montrent soucieuses du développement de véloroutes ou de « voies vertes ». Ce type de projets sera encouragé (cf. partie 2.3.1., page 58) en lien avec les schémas régionaux et départementaux.

Les documents d'urbanisme locaux et, plus globalement, les politiques de déplacements, veilleront ainsi :

- à poursuivre l'aménagement de la « véloroute du littoral » notamment entre Daoulas et le sud du Pays de Brest ;
- à poursuivre l'aménagement d'un itinéraire reliant Camaret-sur-Mer et Châteaulin sur le tracé d'une ancienne voie de chemin de fer ;
- à relier la métropole brestoise au Faou et à Châteaulin (Canal de Nantes à Brest) ;
- à articuler les itinéraires piétonniers, équestres et cyclables locaux avec les itinéraires nationaux en favorisant les secteurs touristiques.

Ces itinéraires représentent à la fois un enjeu en matière de tourisme durable ou de déplacements récréatifs et de loisir des habitants et des visiteurs, mais ils constituent également une infrastructure accueillant des déplacements de la vie quotidienne (domicile-travail par exemple). À ce titre, leur pérennité et leur développement sont fortement encouragés.

2.2.3. Favoriser la coordination entre les autorités organisatrices de la mobilité durable pour permettre la mise en œuvre des orientations précédentes

Une meilleure coordination des actions de l'ensemble des acteurs de la mobilité apparaît nécessaire. Tous les projets à l'échelle du Pays de Brest doivent être coordonnés, pour permettre une meilleure articulation entre planification et programmation. Une démarche d'animation du partenariat entre collectivités et structures compétentes en matière de mobilité est ainsi encouragée.

Les autorités organisatrices de la mobilité durable, au sein du Pays de Brest, et plus largement avec les territoires environnants vers Morlaix et Quimper, en lien avec les réflexions à l'échelle régionale, sont invitées à étudier un plan global de coordination et d'optimisation des offres de mobilité (tarification, information des usagers, covoiturage, parkings relais…). Elles veilleront à coordonner leurs actions afin d'organiser le système de transport en commun et de favoriser l'utilisation partagée de la voiture individuelle. Elles recherchent ainsi :

- la complémentarité entre dessertes métropolitaines, dessertes urbaines et dessertes locales ;
- la performance des transports collectifs (temps de parcours, régularité, fréquence, organisation des correspondances), notamment via la coordination des horaires et des tarifications entre les réseaux ;
- la lisibilité des itinéraires ;
- l'amélioration de l'articulation de l'ensemble des modes de déplacements.

2.2.4. Organiser le développement des aménagements et des initiatives en faveur d'une mobilité plus durable

Le PAS du SCoT mentionne l'importance d'organiser la complémentarité et l'intermodalité entre les transports collectifs et les transports individuels (automobile, vélo, marche) notamment par la création progressive d'aménagements spécifiques :

- parkings relais,
- plateformes d'échanges multimodales (PEM) qui permettent d'articuler transport automobile, transports collectifs interurbains et urbains et déplacements actifs (vélo et marche à pied),
- aires de covoiturage, d'autopartage et de mobilité[4].

Les parkings relais doivent être localisés près des gares et des lignes de transports en commun ayant une performance intéressante en matière de temps de parcours, de fréquence de passage et d'amplitude horaire. La même réflexion peut également concerner, lorsque cela est pertinent, les aires de mobilité, qui doivent présenter des solutions de stationnement (pour automobiles, motocycles et vélos) mais aussi, lorsque cela est possible, une bonne accessibilité en modes actifs.

Pour les usages partagés de l'automobile, les collectivités,

3 Espace où la continuité d'un aménagement dédié aux piétons et/ou aux cyclistes est interrompue et peut présenter des dangers pour la pratique des modes actifs

4 Aire de mobilité : forme de pôle d'échanges pouvant se caractériser par des équipements légers voire modulables, des investissements modestes et des délais d'aménagement plus courts

les autorités organisatrices de la mobilité durable et les maîtres d'ouvrage routiers veilleront notamment à :

- conforter les aires de covoiturage existantes figurées sur la carte « Aménagements routiers & covoiturage » ;
- réaliser en priorité les nouvelles aires de covoiturage en cohérence avec les projets localisés sur la même carte ;
- définir de nouvelles localisations ou extensions d'aires de covoiturage, à proximité des principaux nœuds routiers ;
- réfléchir, dans la gestion du stationnement, à l'intégration des questions de l'autopartage (emplacements dédiés).

Les politiques de stationnement prendront en compte la nécessité de déployer un réseau dense de bornes de recharges électriques pour répondre aux orientations de la transition énergétique. Elles intégreront de plus des réflexions sur les autres formes d'alimentation des véhicules bas-carbone, comme par exemple le Gaz Naturel Véhicule (GNV) ou le bio GNV (issu de la méthanisation).

Enfin, les initiatives en matière de mobilité durable visant à s'adapter à la configuration du territoire, et notamment au caractère historiquement dispersé de la population ainsi qu'à la transition démographique, sont encouragées. Il peut par exemple s'agir d'actions permettant la « mobilité inversée », c'est-à-dire la création de services (culturels, de santé, commerciaux…) itinérants se déplaçant dans les campagnes et proposant biens, consultations ou divertissements à une population moins mobile. Les réflexions et études visant à imaginer des solutions d'amélioration des réseaux de transports en commun, notamment routiers et par exemple par réorganisation des infrastructures existantes, sont également encouragées.

2.2.4. Maîtriser le développement de l'offre routière

Concernant les routes, les nouvelles surfaces ouvertes à l'urbanisation veillent à optimiser leurs emprises en limitant la multiplication des emprises nouvelles, le surdimensionnement des gabarits et les délaissés fonciers qu'elles engendrent. Les politiques d'aménagement privilégient, dans la mesure du possible, la réutilisation d'infrastructures et de réseaux existants et la multifonctionnalité de celles qui sont nouvellement créées.

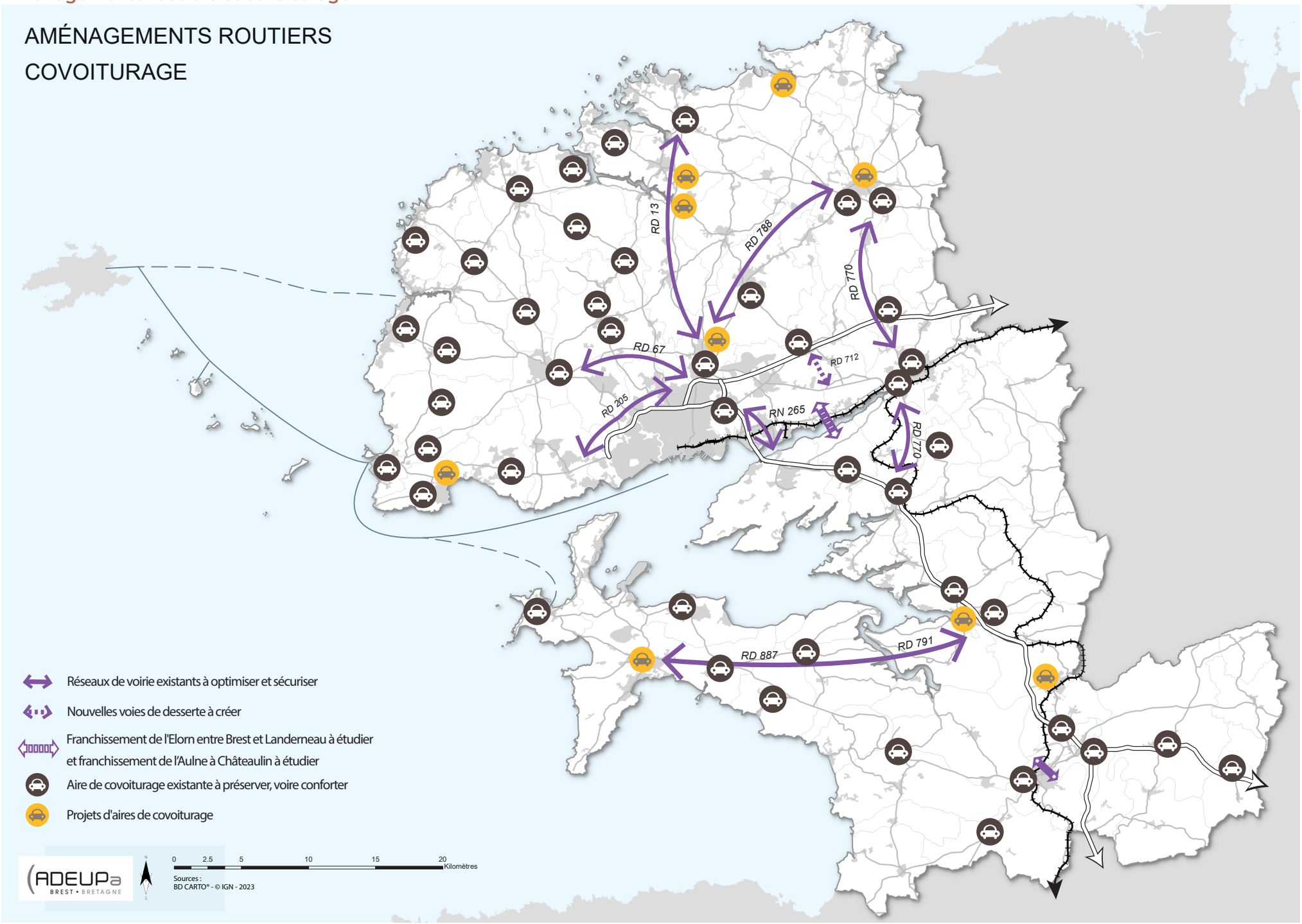
Compte-tenu d'un maillage routier existant déjà important, la création de voies nouvelles ainsi que le réaménagement des axes ou itinéraires répondront à au moins un des objectifs suivants :

- améliorer la sécurité, notamment pour les modes actifs et les véhicules intermédiaires, par la création de nouveaux itinéraires s'ils sont nécessaires, ou par l'apaisement de la circulation sur des axes déjà existants ;
- fluidifier et/ou améliorer la circulation des transports en commun ;
- desservir de nouvelles opérations, notamment économiques.

Les opérations suivantes doivent à ce titre être prises en compte :

- l'amélioration du fonctionnement de la rocade nord de l'agglomération brestoise (RD 205) ;
- l'amélioration de la RD 67 entre Saint-Renan et la RN 12. Ce confortement passe par un programme d'aménagements permettant notamment de faciliter la circulation des véhicules agricoles et véhicules lents et de sécuriser les échanges avec le réseau routier secondaire ;
- l'aménagement de la voie de maillage RD 59 / RD 712 assurant, d'une part, la desserte de l'espace économique identifié d'intérêt Pays « éco-pôle de Lanvian » (cf. page 14) et, d'autre part, la liaison entre le nord-ouest du Pays et Landerneau, via Plabennec.
- une amélioration des échangeurs :
  - de la RN 165 au sein de l'agglomération brestoise (Kergleuz, RD 712, Quélarnou, Kervao) et au sud du Pays de Brest (Dirinon, Daoulas…) ;
  - de la RN 12 (Saint-Eloi / Mescoden, Keriel…).
- une étude sur la possibilité que le nouveau franchissement de l'Elorn soit à la fois routier et ferroviaire. L'emplacement exact de cette nouvelle infrastructure reste à étudier ;
- une étude sur un nouveau franchissement de l'Aulne à Châteaulin ;
- le renforcement des axes RD 791 et 887 qui desservent la Presqu'île de Crozon ;
- l'amélioration de la RD 13 entre Plouguerneau et la RN 12 ;
- l'amélioration de la RD 788 entre Le Folgoët et Gouesnou ;
- le réaménagement de la RD 63 à proximité de la base aéronavale de Lanvéoc.

Figure 10
Aménagements routiers et covoiturage



Pont de l'Iroise, crédit : ADEUPa

2.3. Développer le tourisme sous toutes ses formes, comme levier d'attractivité, en veillant à préserver les équilibres

Rappel des enjeux

Dans le Pays de Brest, le tourisme représente 7 600 emplois en moyenne dans l'année, soit 6,2 % de l'emploi total. La mise en place du groupement d'intérêt public « Brest terres océanes » a permis une définition de la stratégie touristique du territoire, et donc un développement de l'attrait touristique de la destination. La réduction du temps à parcourir en train entre Brest et Paris, encore insuffisante à ce jour, et le développement de nouvelles liaisons aériennes, apporteront de plus de nouvelles opportunités à saisir, notamment sur la notion de court séjour et de tourisme urbain.

Les différentes composantes du tourisme véhiculent l'image du territoire et sont ainsi une source d'attractivité à la fois économique et résidentielle. Le SCoT identifie dès lors le secteur du tourisme comme l'un des piliers économiques du territoire.

Les paysages préservés et l'aspect maritime de la destination, ainsi que l'attrait de Brest lié au tourisme urbain, sont les principales raisons de la venue des touristes dans le Pays de Brest. La protection de l'environnement et la valorisation du patrimoine sont dès lors des notions centrales à prendre en compte dans le SCoT et les documents d'urbanisme locaux. Le SCoT encourage de plus la découverte des paysages du territoire de manière raisonnée, par le vélo et la randonnée. La cohérence et le développement des véloroutes par exemple permettent de valoriser la qualité et la diversité des paysages et du patrimoine urbain. Elles peuvent être de véritables interfaces entre le littoral et les terres.

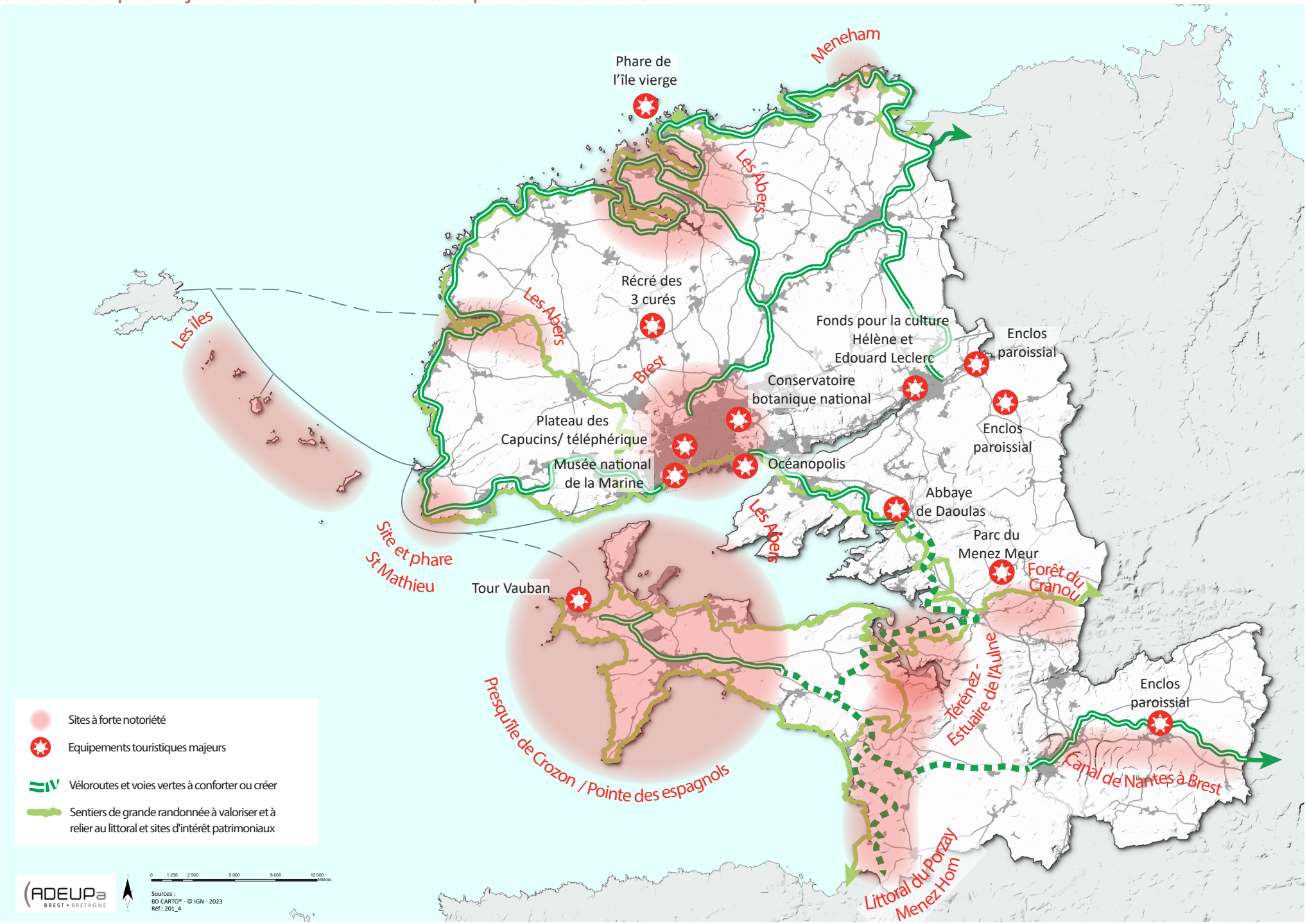
Le SCoT identifie également ainsi un tourisme urbain et d'affaire (Quartz, Capucins…), ainsi que des équipements touristiques majeurs (Océanopolis, Fonds pour la culture Hélène et Edouard Leclerc…) et des sites à forte notoriété (Meneham, pointes de la Presqu'île de Crozon…), qui attirent chaque année plusieurs milliers de visiteurs sur le territoire. Il permet leur développement et encourage leur accessibilité par différents modes de transport.

La capacité d'accueil touristique du Pays de Brest apparaît quant à elle globalement suffisante. L'enjeu principal réside dans l'amélioration de la qualité des établissements d'hébergements et leur diversification. Par exemple, les villages vacances, centres de vacances et résidences de tourisme, construits pour une bonne part il y a plus de 40 ans, contribuent à la capacité d'accueil touristique du territoire et le Pays de Brest souhaite éviter leur abandon. De même, les terrains de camping ont souvent été créés en bordure du littoral et il est aujourd'hui difficile de reconduire ce type d'aménagement. Une attention particulière doit donc être portée aux structures existantes. La modernisation des terrains de camping apparaît de plus nécessaire dans de nombreux cas pour répondre aux exigences des clientèles touristiques. Dans une perspective de développement de l'attractivité de la destination, le SCoT autorise également le développement d'une offre nouvelle.

Enfin, avec la promotion du nautisme, les fêtes internationales maritimes de Brest, les grandes épreuves sportives en rade de Brest (courses autour du monde notamment) et la promotion de la destination touristique dans son ensemble, les activités maritimes constituent une activité importante pour le Pays de Brest et connaissent actuellement une forte diversification. Le SCoT y porte donc une attention particulière.

Figure 11

Sites touristiques majeurs et découverte du territoire par les modes actifs



2.3.1. Favoriser la découverte des différents paysages et patrimoines du Pays de Brest

A) Préserver et valoriser les paysages et patrimoines du Pays de Brest

Maintenir l'identité paysagère du territoire

Le SCoT encourage la préservation et la valorisation des paysages du Pays de Brest, qu'ils soient remarquables ou ordinaires, naturels ou urbains. L'un des enjeux est une meilleure identification et appropriation par les touristes (cf. chapitre 1.6., page 26).

Porter une attention particulière aux entrées de villes et aux portes d'entrée de territoire

Les entrées de villes et les portes d'entrée du territoire contribuent à l'image et à la perception de l'ensemble de la destination touristique. Leur traitement qualitatif est donc essentiel. À ce titre, le SCoT encourage la mise en valeur de ces espaces. Les quartiers des gares de Brest et Landerneau seront particulièrement à prendre en considération, l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Paris et Brest leur conférant une position de porte d'entrée renforcée.

Valoriser le patrimoine bâti et naturel du Pays de Brest

Le SCoT encourage la préservation et la valorisation des éléments de patrimoine bâti du territoire et leurs abords, qu'ils s'agissent des plus reconnus (monuments historiques) ou d'éléments plus modestes, témoins de l'histoire, la culture, l'économie ou l'architecture locales (cf. chapitre 2.5 + sites d'intérêt patrimonial sur la carte 11). La fréquentation des éléments de patrimoine maritime (phares, amers, bateaux…), militaire (fortifications…) et religieux (enclos paroissiaux, chapelles…), caractéristiques du territoire, est particulièrement à anticiper.

De même, le Pays de Brest se distingue par la présence d'un environnement riche, dont la qualité a notamment été reconnue par l'implantation du parc naturel marin d'Iroise, du parc naturel régional d'Armorique et plus récemment par une labellisation géoparc mondial de l'Unesco. Le SCoT veille donc à la préservation de ce patrimoine naturel, à travers sa trame verte et bleue (cf. chapitre 2.6., page 80), ses prescriptions autour des espaces naturels remarquables du littoral (cf. chapitre 2.4.page 62) ou encore l'identification de sites d'intérêt patrimonial (cf. carte n° 4, page 27). La fréquentation de ces espaces doit se faire en accord avec les dispositions des chapitres précités, dans une logique de tourisme durable et respectueux de l'environnement.

B) Favoriser la pratique des randonnées piétonnes et cyclistes

Valoriser et dynamiser les sentiers de grandes et petites randonnées

Dans une optique de découverte des paysages locaux en modes actifs, la continuité et praticabilité des tracés de randonnées doivent être assurées. Les sentiers de grande randonnée (GR) sont particulièrement visés, car bien identifiés par les touristes et promeneurs.

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- améliorer l'identification des sentiers de petite et grande randonnées, en lien notamment avec le PDIPR ;
- permettre la connexion des sentiers de petites randonnées entre eux et avec ceux de grandes randonnées,
- à proximité du littoral et des sites d'intérêt patrimoniaux (voir notamment carte n° 4, page 27), ou pour favoriser la découverte de l'intérieur des terres, permettre la continuité des sentiers ou la création de variantes de tracés, dans le respect des protections environnementales et en prenant en compte les risques d'érosion du littoral.

Les véloroutes

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à :

- permettre la création de véloroutes ;
- améliorer l'identification des véloroutes ;
- connecter les véloroutes entre elles et avec les voies vertes ;
- valoriser et poursuivre les aménagements de la véloroute nationale n° 45 (Roscoff Nantes), de la véloroute régionale n° 6 (Camaret Vitré) et du canal de Nantes à Brest, ces dernières permettant de rejoindre les itinéraires européens dits « eurovélos » n° 1 (« Vélodyssée », Roscoff / Urrugne) et n° 4 (« Vélomaritime », Roscoff / Bray Dunes).

2.3.2. Organiser la fréquentation touristique

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement concourent à permettre l'amélioration du stationnement et de l'accessibilité de l'ensemble des sites touristiques de leur territoire, dans une optique de préservation des paysages et de l'environnement. L'accessibilité par les modes actifs et, dans la mesure du possible, une desserte en transport collectif sont à rechercher, particulièrement pour les équipements touristiques majeurs et sites à forte notoriété cités ci-contre. Le SCoT encourage de plus la création de liaisons maritimes en rade, avec notamment la liaison maritime permanente entre la Presqu'île de Crozon et Brest (cf. parte 2.2.1., page 50). Le SCoT identifie 11 équipements touristiques majeurs et 11 sites à forte notoriété dans le Pays de Brest (cf. tableau page ci-contre).

Équipements majeurs	Sites à forte notoriété
Océanopolis (Brest)	Brest
Musée national de la Marine (Brest)	Presqu'île de Crozon (classement en tant que Grand Site à l'étude)
Conservatoire botanique national (Brest)	Site et phare de Saint-Mathieu (Plougonvelin)
Le téléphérique et le plateau des Capucins (Brest)	Village de Meneham (Kerlouan)
Récré des 3 Curés (Milizac-Guipronvel - Bourg-Blanc)	Les abers de la CCPA
Abbaye de Daoulas	Les îles (Molène et son archipel, liaisons vers Ouessant)
Fonds pour la culture Hélène et Edouard Leclerc (Landerneau)	Pont de Térénez / Estuaire de l'Aulne (Argol, Rosnoën, Landévennec, Trégarvan)
La tour Vauban, patrimoine mondial de l'UNESCO (Camaret-sur-Mer)	Site du Menez Hom (Dinéault, Plomodiern)
Le parc du Menez Meur	Le canal de Nantes à Brest (CCPCP)
Phare de l'île de Vierge	La pointe des espagnols
Les enclos paroissiaux	La forêt du Cranou

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement peuvent permettre leur développement, mais également la création de nouveaux équipements et la mise en valeur d'autres sites, dans le respect de l'ensemble des orientations du SCoT, notamment paysagères et environnementales.

2.3.3. Favoriser la diversification et la montée en gamme de l'offre d'hébergement touristique

A) Hôtellerie

Le parc hôtelier doit s'adapter aux nouveaux standards de qualité et donc progresser sur le plan qualitatif et environnemental. La rénovation et la requalification de l'offre actuelle sont donc à privilégier.

Dans le cas de constructions neuves, pour répondre par exemple à de nouvelles formes de tourisme basées sur des courts séjours (urbain, affaires, culturel…), une localisation à l'intérieur des périmètres de centralité commerciale (cf. partie 2.1.2., page 39), ou à proximité des noyaux urbains existants ou de grandes infrastructures de transport (aéroport, gares, ports…) est à favoriser.

B) Améliorer l'offre de campings

Les terrains de camping et les parcs résidentiels de loisirs doivent être signifiés par un zonage spécifique dans les documents d'urbanisme locaux.

Les terrains de camping (parties équipées des aires naturelles comprises) et les parcs résidentiels de loisirs doivent répondre aux mêmes principes que l'urbanisation en règle générale dans les communes littorales : ils ne peuvent donc être créés et étendus qu'en continuité avec les agglomérations et les villages listés par le SCoT (cf. partie 2.4.1., page 63) et respecter les règles relatives à l'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage. La création ou l'extension d'un terrain de camping ou d'un parc résidentiel de loisirs sont interdites dans la bande des 100 mètres, dans les espaces remarquables et les coupures d'urbanisation.

Pour les terrains de camping et parcs résidentiels de loisirs existants en communes littorales et non situés dans la continuité d'un village ou d'une agglomération, ils n'ont pas de possibilité d'extension spatiale, mais ils peuvent être réaménagés et engager des travaux de mise aux normes. Dans la bande des 100 mètres, ces travaux ne doivent pas impliquer de nouvelles constructions ou des extensions – y compris dans leurs périmètres.

C) Les camping-cars : organiser l'accueil

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement veillent à la bonne organisation des conditions d'accueil et de stationnement des camping-caristes, dans les terrains de camping ou sur les aires aménagées à cet effet, équipées de dispositifs de vidange des eaux-vannes et de gestion des déchets. Les aires devront être inscrites dans les documents d'urbanisme locaux, afin de préserver le cadre de vie et de protéger le patrimoine naturel et urbain. Dans les communes littorales, elles ne peuvent pas se situer :

- dans la bande littorale des 100 mètres hors espace urbanisé ;
- en espaces remarquables,
- dans les coupures d'urbanisation.

D) Résidence tourisme, village vacances, centre de vacances

La modernisation et la requalification des villages vacances, équipements parfois vieillissants sur le territoire, sont encouragées par le SCoT, notamment dans le cadre de leur mise aux normes (sanitaires,

accessibilité handicap, sécurité des bâtiments…) à des fins d'accueil touristique.

Lorsque ces sites ne sont plus utilisés par l'activité touristique et ne présentent plus d'intérêt économique en lien avec ces activités, la requalification et la transformation de ces sites afin de répondre à d'autres besoins du territoire (logements par exemple) sont également encouragées. Pour les sites localisés dans des espaces en discontinuité de l'urbanisation et/ou dans des secteurs aux enjeux environnementaux forts, la renaturation est la solution à privilégier.

E) Une nouvelle offre plus diversifiée

Dans l'objectif d'accroître l'attractivité de la destination touristique, le SCoT permet l'installation d'une offre d'hébergement alternative ou atypique (exemple : cabane dans les arbres, chambre bulle, yourtes, etc.), dans le respect de l'environnement et sous réserve de l'application de la loi Littoral.

Le changement de destination de bâtis agricoles vers de l'hébergement touristique (chambres d'hôtes, gîtes…) est autorisé dans le respect des conditions détaillées dans la partie 1.4.4., page 22).

2.3.4. Éviter les déséquilibres sur le parc de logements

Le développement de l'offre d'hébergement sous la forme de meublés touristiques pour de courts séjours n'est encouragé par le SCoT qu'à la condition de ne pas impacter notablement le parc de logements. Les politiques publiques d'aménagement et d'habitat suivent l'impact de cette offre d'hébergement sur le parc de logements, et mettent en œuvre les dispositions et initiatives visant à réguler ce développement, lorsque cela apparaît nécessaire.

Recommandation

Les collectivités peuvent ainsi s'inspirer d'exemples d'autres territoires ayant mis en place :

- l'encadrement du nombre d'hébergements saisonniers (avec des quotas par secteurs par exemple) ;
- une règle de compensation demandant à recréer un logement locatif classique à l'année pour pouvoir louer un hébergement saisonnier ;
- l'incitation à la mise en location à l'année par une aide financière ;
- …

2.3.5. Conforter le nautisme et la plaisance

Le SCoT et les documents d'urbanismes locaux doivent prendre en compte ce secteur pour assurer son développement, dans une logique d'accroissement des activités économiques mais aussi d'attractivité touristique et résidentielle. En cas de besoin d'augmentation de la capacité d'accueil des activités de plaisance, une meilleure organisation des espaces maritimes dédiés est à privilégier (cf. parties 1.3.3. page 17 et 2.4.5., page 72).

Les documents locaux d'urbanisme permettent le développement de l'itinérance maritime, notamment au sein de la rade de Brest, en confortant les équipements nécessaires au sein des ports et mouillages existants. Les liaisons avec l'intérieur des terres sont également à conforter.

Châteaulin, crédit : ADEUPa

2.4. Prévoir une gestion et un aménagement harmonieux des espaces littoraux et marins

Rappel des enjeux

L'identité maritime est un trait majeur du Pays de Brest. La moitié des communes du territoire sont en contact direct avec la mer mais l'influence maritime se ressent aussi dans les espaces retro-littoraux.

De son histoire, le Pays de Brest a hérité d'une économie maritime plurielle, engagée sur de nombreux secteurs, à l'instar des activités industrialo-portuaires du port régional de Brest (port de commerce, construction, réparation et déconstruction navale), de la défense et de la surveillance des côtes, du transport de marchandises, des pêches côtières, de la plaisance et du nautisme, sans oublier la recherche scientifique tournée vers la mer, secteur pour lequel le Pays de Brest représente un pôle d'excellence au niveau mondial.

Avec plus de 1 000 km de côtes (selon le référentiel du trait de côte à haute définition produit par le SHOM), la richesse de la frange littorale du pays de Brest n'est plus à démontrer. Avec une pression anthropique toujours plus forte sur le littoral, due en grande partie à l'urbanisation, certains milieux sont ainsi fragilisés sur le plan écologique.

Les enjeux du SCoT sur ces espaces sont majeurs pour envisager l'avenir :

- assurer la bonne cohabitation entre l'ensemble des activités maritimes et une réponse adaptée, à terre, pour leur maintien et leur développement ;
- maintenir les équilibres entre enjeux écologiques et urbains, pour répondre à la fois aux problématiques environnementales mais aussi aux besoins des communes littorales, dans une forme la plus durable possible ;
- anticiper et s'adapter aux évolutions liées au changement climatique et à leur conséquence, notamment en matière de risques littoraux.

Pour répondre à ces enjeux, le SCoT traduit à son échelle les principes de la loi Littoral et développe une approche intégrée de la gestion de l'espace maritime.

2.4.1. Encadrer l'extension de l'urbanisa--tion dans les communes littorales

A) Les agglomérations

Le SCoT considère l'intégralité des bourgs et certains centres historiques de communes ayant fusionné (Plounéour-Trez et Brignogan-Plages à Plounéour-Brignogan-Plages, Quimerc'h à Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h) comme des agglomérations. Les secteurs de Lilia (Plouguerneau) de Portsall (Ploudalmézeau) et de Pentrez (Saint-Nic) sont également considérés comme des agglomérations, du fait de l'importance de leur population et services, comparables à d'autres agglomérations du Pays de Brest. Tous ces espaces possèdent au moins un équipement de service public (mairie, mairie annexe, équipement scolaire, office de tourisme par exemple).

Le SCoT considère également les zones d'activités de plus de 25 hectares, présentant également un nombre et une densité significatifs de constructions, comme des agglomérations (exemple : Ty Vougeret à Dinéault).

Le SCoT localise l'ensemble des agglomérations littorales sur la carte « Mise en œuvre de la loi Littoral - 1 », page 68.

Dans les communes littorales, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement favorisent les opérations de densification au sein des agglomérations. Elles peuvent également prévoir de nouvelles zones à urbaniser en extension des agglomérations.

Au sein des agglomérations, les voies de dessertes intérieures et les coulées vertes (parcs urbains, vallons aménagés…) participent à l'urbanisation et à la structuration de l'espace urbain, tout en assurant des séquences de respiration. Elles ne constituent donc pas des ruptures de l'urbanisation.

Les voies de transit ne constituent pas des ruptures dès lors :

- qu'elles présentent des éléments de desserte des secteurs de part et d'autre ;
- ou que l'urbanisation se présente de part et d'autre de la voie dans des conditions similaires.

Enfin, le SCoT précise que des nouveaux quartiers ou aménagements peuvent être prévus en continuité des agglomérations, même si cette dernière n'est pas elle-même située sur une commune soumise à l'application de la loi Littoral.

Les agglomérations des trois pôles littoraux principaux

1. L'agglomération brestoise

L'agglomération de Brest est encadrée par deux coupures d'urbanisation (n° 45 et 46, cf. carte et annexe du SCoT). Entre ces deux coupures, l'agglomération présente un front urbain continu le long de la rade de Brest, depuis le Technopôle de Brest Iroise à la pointe du Diable à Plouzané jusqu'à Le Relecq-Kerhuon. Ce front urbain est rythmé par la présence de plusieurs vallées (Sainte-Anne et Maison-Blanche à l'ouest, Stangalar et Costour à l'est) et par la Penfeld au cœur de la ville de Brest.

L'urbanisation débute à l'ouest avec le Technopôle Brest-Iroise, traverse la vallée de Sainte-Anne au niveau de Saint Anne du Portzic. Elle se prolonge vers le quartier du Cosquer et remonte par Kestéria jusqu'à la RD789, puis, au nord de cette voie, englobe Le Fort Mont-Barrey et l'Arc Hantel et son parc urbain.

Elle franchit ensuite la RD 205 vers l'est, vers la Fontaine Margot, se prolonge le long de cette voie au niveau du Questel et du CHRU de la Cavale Blanche pour atteindre en rive droite de la Penfeld le site militaire de la Villeneuve et le parc des Expositions.

En rive gauche de la Penfeld, l'urbanisation se poursuit au niveau de Quizac, puis le Cambergot avant de remonter vers Kervao en incluant l'usine d'incinération du Spernot, Kerleguer et Messioual. Elle remonte le long de la Penfeld jusqu'à la route de roc Glas par Kerven et Marréguès, puis s'étend vers la RD112 en englobant Le Restic, Poul Ar Feuteun et Keraudren. L'urbanisation s'étend ensuite vers l'est, au sud de la RD 112 puis de la RN 12, sur le secteur de Kergaradec jusqu'à Lavallot sur la commune de Guipavas. Elle rejoint enfin les quartiers de Coataudon, Kermeur-Coataudon et du Rody jusqu'à la plage du Moulin avant de rejoindre, par Palarenn, l'agglomération de Le Relecq-Kerhuon.

2. L'agglomération landernéenne

L'urbanisation de l'agglomération landernéenne débute au sud-ouest avec le quartier de Kerliézec, situé sur la commune de Dirinon. Elle remonte vers le centre de Landerneau, de part et d'autre de la voie ferrée. Au sud-est, elle s'étend vers le centre hospitalier Ferdinand Grall et la commune de Pencran. Elle rejoint ensuite au nord-est le secteur de Kergoat situé sur la commune de Plouédern, et s'étend au nord jusqu'à la zone commerciale de Bel-Air. L'urbanisation redescend ensuite le long de la RD770, englobe le quartier du Roudous / Kergreis / Kerautrer à l'ouest, pour rejoindre et englober la zone d'activité de La Grande Palud sur la commune de la Forest-Landerneau.

3. L'agglomération de Crozon

L'agglomération de Crozon débute au sud-est par le quartier de Kervarvail. Elle suit la côte jusque Morgat, au sud-ouest, et se prolonge vers les quartiers de Ménez Kador, Quenvel et Run Daoulin au sud. Depuis Morgat, l'urbanisation remonte vers le bourg de Crozon, en englobant le quartier de Tréflez, puis Toul an Trez et Kerigou, ainsi que Menez Ty ar Gall.

À l'ouest, elle se poursuit jusqu'au secteur du Crénoc / Croas an Doffen, en passant par le quartier du Yunic. Au nord, elle englobe le secteur de Treyer, puis longe le boulevard Pierre Mendès France et la rue d'Armorique jusqu'aux secteurs de Penandreff. De là, elle redescend vers le quartier de Kervarvail, en passant par les secteurs de Menez Gorre et Le Menhir.

B) Les villages

Dans les communes littorales, les documents d'urbanisme locaux peuvent délimiter les villages listés ci-après et localisés sur la carte « Mise en œuvre de la Loi Littoral - 2 », page 69. Ces villages correspondent :

- aux secteurs d'au moins 40 constructions densément groupées, structurées autour de voies publiques, en ce sens qu'ils présentent un réseau viaire hiérarchisé entre des voies d'accès principales et des voies de desserte des constructions et des différents aménagements. Les espaces présentant une urbanisation linéaire le long des voies, sans profondeur (soit plusieurs rangs de constructions), sont exclus de cette classification ;
- aux zones d'activités économiques de plus de 7 ha, où l'emprise des bâtiments d'activités et des aménagements qui leur sont liés (voirie, espaces de stationnement et de stockage, bassins de rétention…) couvre au moins 60 % de la zone.

L'ensemble des villages ainsi définis peut accueillir, en fonction du projet d'aménagement intercommunal, des opérations de densification au sein de la zone urbanisée.

Le SCoT limite volontairement le nombre de villages pouvant accueillir des opérations en extension d'urbanisation, afin de :

- limiter l'extension de l'urbanisation dans des espaces aux enjeux environnementaux et paysagers souvent importants ;
- de privilégier le développement des agglomérations, concentrant davantage de commerces, d'équipements, de services et permettant un développement plus aisé de logiques de mobilité axées sur les modes actifs et les transports en commun.

Ce parti pris d'aménagement, cohérent avec les axes majeurs du projet porté par le PAS, est détaillé dans la justification des choix (cf. annexes du SCoT).

Les documents d'urbanisme locaux ne pourront ainsi prévoir, en fonction du projet d'aménagement intercommunal, pour les communes littorales, de nouvelles zones à urbaniser en extension de l'urbanisation qu'en continuité des villages listés ci-dessous :

- Plouguerneau : Korejou, Le Grouanec, Perroz ;
- Landéda : L'Aber Wrac'h ;
- Landunvez : Kersaint, Argenton ;
- Porspoder : Melon ;
- Plouarzel : Trézien ;
- Le Conquet : Lochrist ;
- Locmaria-Plouzané : Kerfily, Porsmilin, Trégana ;
- Guipavas : Le Douvez ;
- La Forest-Landerneau : La Gare ;
- Plougastel-Daoulas : L'Auberlac'h, Sainte-Christine, Le Passage, Porz Tinduff, Kéraliou – Traouidan ;
- Loperhet : Rostiviec ;
- L'Hôpital-Camfrout : Kerascoët, Troaon ;
- Hanvec : Quiella-Keranguéven ;
- Le Faou : Quiella-Keranguéven, Rumengol ;
- Crozon : Kerdanvez, Tal-ar-Groas, Le Fret ;
- Plomodiern : Croas Diben.

Les autres villages, dans lesquels les PLUi pourront prévoir la possibilité, ou non, d'une densification, en fonction du projet d'aménagement intercommunal, sont :

- Plounéour-Brignogan-Plages : Kerurus - Kervillo, Terre du Pont, Lanveur ;
- Kerlouan : Le Croazou, Lanhir Rumaout ;
- Guissény : Nodeven, Le Curnic ;
- Goulven : Pénity ;
- Plouguerneau : Mogueran, Landévennec, Penn ar Strejou ;
- Landéda : Prat al Lann - Croas Huella - Le Stonc, Sainte-Marguerite, Pen ar Creac'h ;
- Lannilis : Menez Bras, Prat-ar-Coum ;
- Lampaul-Ploudalmézeau : Le Vourc'h ;
- Ploudalmézeau : Tréompan ;
- Plouarzel : Kervilon, Kerescar, Phare de Trézien ;
- Ploumoguer / Le Conquet : Lanfeust ;
- Trébabu : Kerjean ;
- Plougonvelin : Toul an Ibil, Le Cosquer ;
- Dirinon : Lannuzel ;
- Plougastel-Daoulas : Toul ar Rohou, Kerouezec, Kernisi, Kervezingar, Kereuneud, Kerziou, Larmor, Traon Liors, Kermutil, Tinduff, Lanrivoas, Porz Gwen ;
- Hanvec : Lanvoy ;
- Telgruc-sur-Mer : Croas Semeno, La Plage ;
- Crozon : Kerbasguen, Kersiguenou, Kerastrobel, Rostellec, Saint-Fiacre, Saint-Hernot ;
- Camaret-sur-Mer : Lambezen .

Les villages de Kerdanvez (Crozon), Quiella-Kerangueven (Le Faou / Hanvec), Lanveur (Plounéour-Brignogan-Plages), Menez Bras (Lannilis), Toul an Ibil (Plougonvelin) et Lannuzel (Dirinon) sont des zones d'activités économiques : à ce titre, ils n'ont pas vocation à accueillir des habitations.

Afin d'éviter la formation d'un front urbain continu entre les villages, les documents locaux d'urbanisme s'assurent, par des moyens adaptés (coupures d'urbanisation notamment), que les villages pouvant potentiellement se densifier sans extension (en fonction du projet d'aménagement intercommunal) ne pourront pas être rejoints par l'extension de l'urbanisation de villages proches.

C) Les secteurs déjà urbanisés

Dans les communes littorales, les documents d'urbanisme peuvent délimiter les secteurs déjà urbanisés listés ci-après et localisés sur la carte « Mise en œuvre de la Loi Littoral - 2 », page 69 :

- Plouider : Pont-du-Châtel ;
- Plounéour-Brignogan-Plages : La Gare ;
- Kerlouan : Treas ;
- Guissény : Croaz ar Gall ;
- Landéda : Bel Air ;
- Saint-Pabu : Poulloc ;
- Ploudalmézeau : Kerlanou, La Flosque ;
- Lanildut : Kermengant ;
- Lampaul-Plouarzel : Keryevel ;
- Guipavas : Goarem Vors, Ruquelen ;
- Landerneau : Gorre Beuzit ;
- Plougastel-Daoulas : Kerhalvez, Lanvrizan, Kerbrad - Le Rosier ;
- Loperhet : Le Carn, Keranc'hoat, Goarem Goz ;
- Crozon : Keramprovost, Penfont, Saint-Jean-Leidez, Kerveneure ;
- Plonévez-Porzay : Saint-Anne-la-Palud.

Ces secteurs correspondent à des entités :

- dont l'emprise est située à plus de 50 % hors espaces proches du rivage ;
- composées d'au moins une vingtaine de constructions principales à usage d'habitation, groupées, implantées sans interruption dans le foncier bâti ;
- présentant un potentiel constructible inférieur à l'existant ;
- structurées autour de voies publiques et desservies par des réseaux d'eau, d'électricité et de collecte des déchets.

Ces secteurs déjà urbanisés peuvent éventuellement accueillir de nouvelles constructions à des fins d'amélioration de l'offre de logement, d'hébergement ou d'implantation de services publics, hors espaces proches du rivage, au sein de la zone urbanisée, en fonction du projet d'aménagement intercommunal.

Si elles sont autorisées, les nouvelles constructions devront prendre en compte les caractéristiques du bâti du secteur concerné. Afin d'éviter l'extension de l'urbanisation autour des secteurs déjà urbanisés, les documents d'urbanisme locaux les délimitent de manière précise. Il leur est ainsi possible de s'affranchir des limites parcellaires pour se rapprocher du bâti existant.

2.4.2. Valoriser le Pays de Brest en préservant le littoral

A) Préserver des fenêtres sur le littoral : les coupures d'urbanisation

Les documents d'urbanisme locaux délimitent les coupures d'urbanisation identifiées dans les communes littorales par le SCoT. La largeur et la profondeur des coupures sont symbolisées sur la cartographie « Mise en œuvre de la loi Littoral - 2 » page 69 et précisées dans l'annexe 2 du DOO. Au vu de la dispersion du bâti du Pays de Brest, des constructions préexistantes peuvent se trouver dans ces espaces.

Les coupures d'urbanisation sont classées en zone agricole ou naturelle. Aucune urbanisation nouvelle ne peut y être autorisée, hormis des structures d'accueil légères ainsi que des zones de loisirs ou de pratique sportive (parties non équipées des aires naturelles de camping, espaces de jeux…). Ces aménagements ne doivent dès lors pas entraîner une imperméabilisation importante des sols avec une artificialisation conséquente des milieux, en particulier lorsque ces coupures d'urbanisation sont par ailleurs des réservoirs de biodiversité et des espaces de perméabilité favorables aux connexions écologiques (cf. chapitre 2.6., page 80).

Sont de plus autorisées dans les coupures d'urbanisation :

- l'adaptation, la réfection et l'extension limitée des constructions nécessaires à l'exploitation agricole, aquacole et de pêche en mer professionnelle ;
- la rénovation et l'extension limitée des autres constructions existantes.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent prévoir le cas échéant, à leur échelle, de protéger d'autres espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation.

B) Organiser et limiter l'urbanisation dans les espaces proches du rivage

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement délimitent les espaces proches du rivage en tenant compte du tracé indicatif figurant sur les cartes « Mise en œuvre de la loi Littoral - 1 et 2 », pages 68 et 69.

Dans ces espaces proches du rivage, l'urbanisation doit être limitée et justifiée. La notion d'extension limitée doit se comprendre aussi bien en termes de nouvelles surfaces urbanisées, qu'en termes de forme urbaine, dans l'objectif de préserver les paysages.

L'extension de l'urbanisation doit respecter une proportion avec l'urbanisation existante, tout en prenant en compte les besoins présents et futurs des populations. Que le secteur concerné soit une agglomération ou un village, la délimitation de l'extension :

- est prévue de manière préférentielle en profondeur (en arrière de l'agglomération par rapport au rivage) ;
- prend en compte les risques littoraux liés au changement climatique (érosion du littoral et submersion marine…).

La densification et le renouvellement urbain, ainsi que l'atteinte d'un certain niveau de densité dans les extensions urbaines, principes valorisés par le SCoT du Pays de Brest au regard de l'économie de l'espace qu'ils permettent, sont encouragés également dans les espaces proches du rivage des agglomérations et des villages. La densification des quartiers existants prend en compte les hauteurs et les caractéristiques de l'agglomération ou du village concerné, ainsi que les prescriptions paysagères détaillées au chapitre 1.6., page 26.

2.4.3. Préserver et mettre en valeur les espaces remarquables du littoral

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement préservent les espaces remarquables au sens de la loi Littoral.

Pour la délimitation des espaces remarquables, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement précisent, au sein des périmètres représentés sur la carte « Mise en œuvre de la loi Littoral - 1 » page 68, les espaces :

- présentant un caractère remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral ;
- et nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique.

Elles peuvent identifier à leur échelle, sur la base de connaissance des éléments d'intérêt écologique majeur de leur territoire, les autres sites nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique.

Phare du Petit Minou, crédit : Jopelka - Shutterstock

Figure 12
Mise en œuvre de la loi Littoral - 1

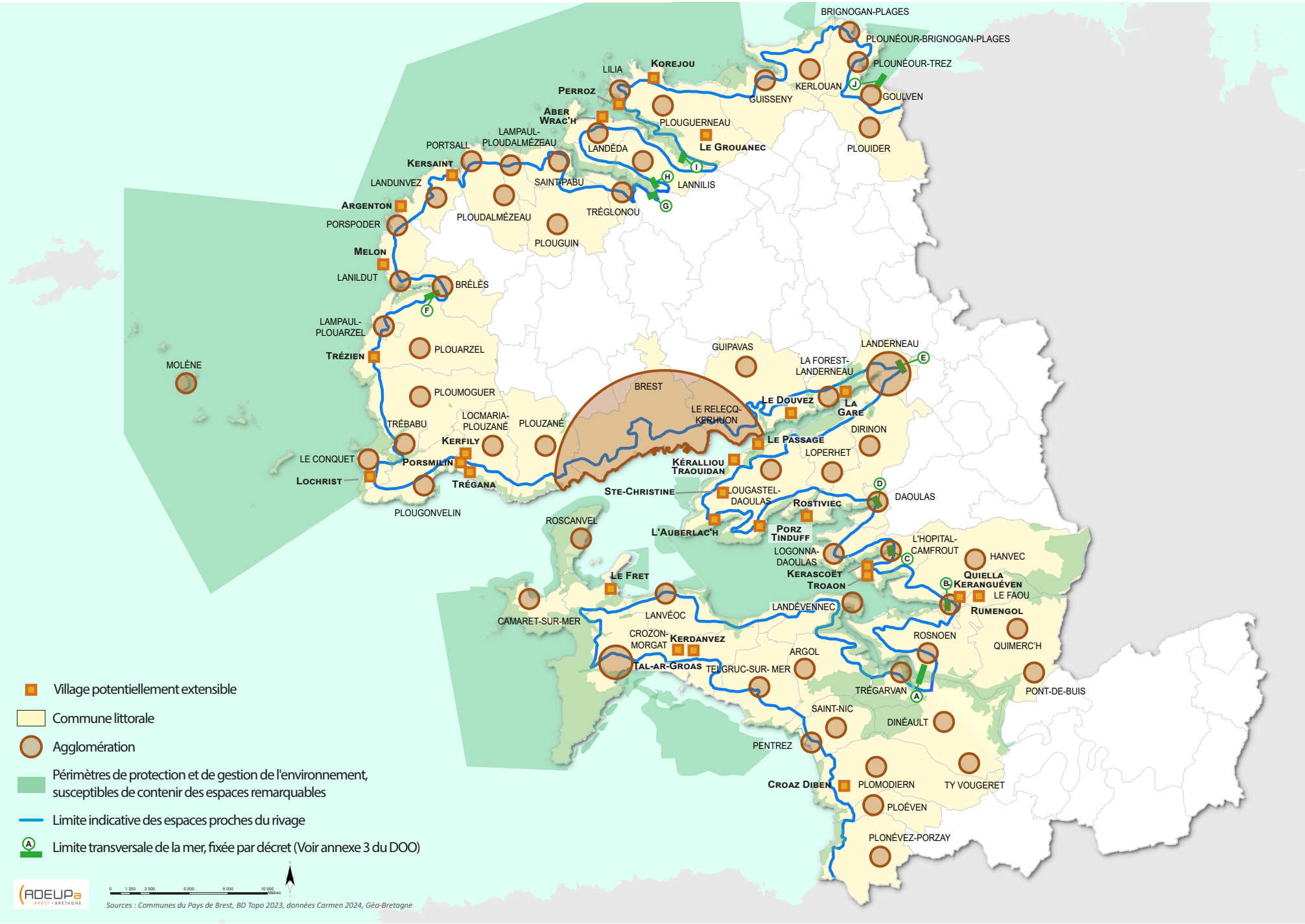
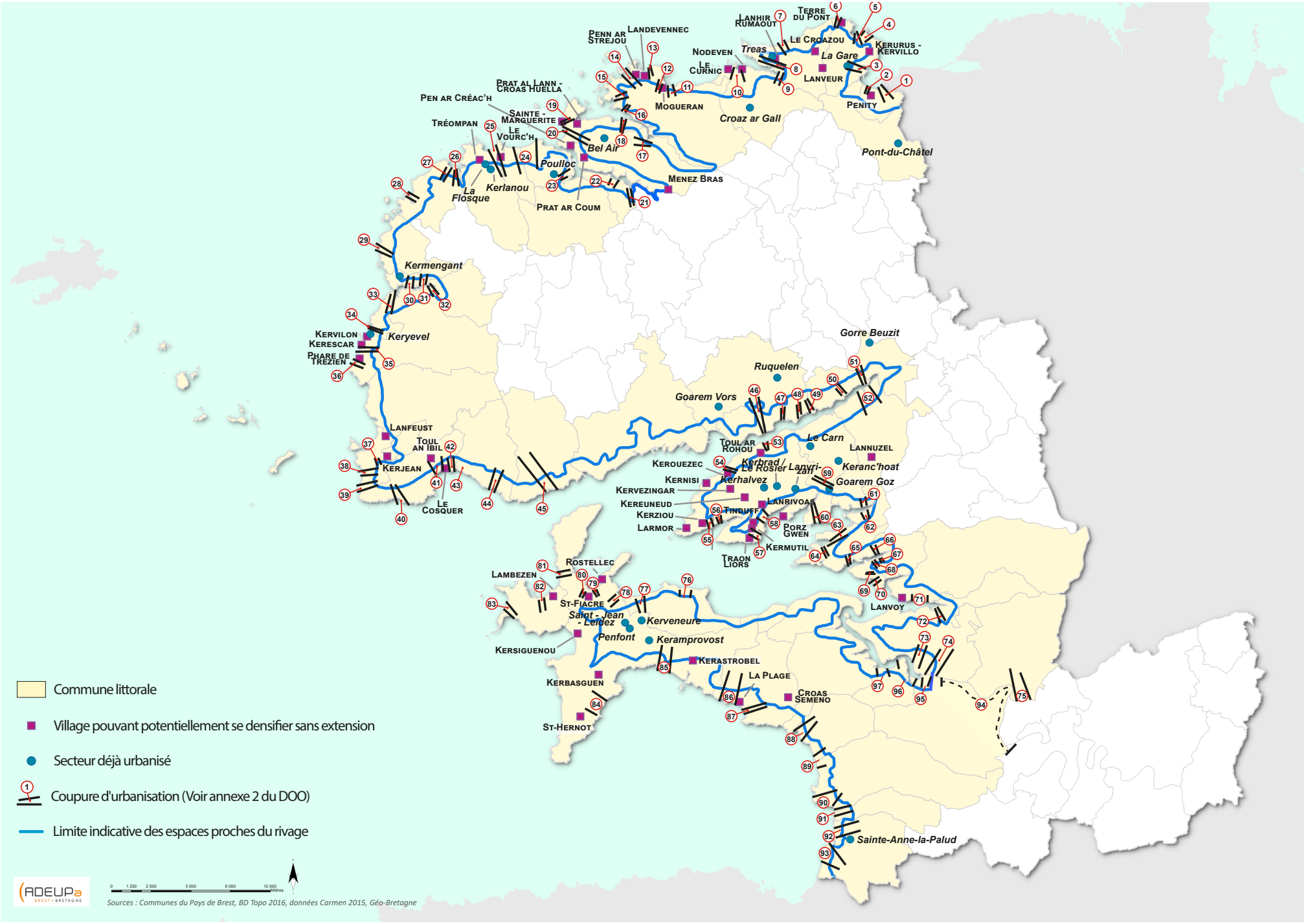


Figure 13
Mise en œuvre de la loi Littoral - 2



2.4.4. Préserver l'environnement littoral et marin

Les espaces maritimes du Pays de Brest présentent une richesse environnementale importante (cf. PAS partie 2.6. et l'état initial de l'environnement dans les annexes du SCoT). Les politiques publiques d'aménagement préservent cette biodiversité et les habitats dans lesquels elle réalise son cycle de vie, sur la base de la carte n° 14 page suivante.

Un grand nombre d'acteurs et d'actions en faveur de la préservation des milieux marins sur le Pays de Brest

De nombreuses structures et acteurs animent et portent sur le Pays de Brest des programmes et actions en faveur de la préservation de l'environnement marin. Il s'agit notamment :

- de l'Office Français de la Biodiversité, dont dépend le Parc Naturel Marin d'Iroise (PNMI) ;
- du Parc Naturel Régional d'Armorique (PNRA) ;
- des structures porteuses des SAGE et du contrat de rade (projet Terrarade).

Ces démarches, en faveur de l'acquisition, de l'observation et du suivi des connaissances sur les espaces marins sont encouragées par le SCoT. Les politiques publiques d'aménagement intègrent, dans la limite de leurs compétences, les préconisations, plans d'actions et plans de gestion émanant de ces démarches et structures, partout sur l'espace marin de leur territoire et notamment dans la mer d'Iroise, la rade de Brest et la baie de Douarnenez, où les enjeux environnementaux sont les plus prégnants.

A) Viser la bonne qualité des eaux littorales et marines par une vigilance particulière sur le continuum terre-mer

En cohérence avec les dispositions du chapitre 2.6. page 80, les politiques publiques d'aménagement préservent les éléments du patrimoine naturel jouant un rôle dans la réduction de l'écoulement des polluants sur l'espace terrestre (zones humides, berges encore naturelles des cours d'eau, réseaux bocagers…).

De la même manière, et en accord avec les dispositions du chapitre 2.7., page 100, les politiques publiques d'aménagement veillent au bon dimensionnement et au bon fonctionnement des équipements et réseaux d'assainissement ainsi qu'à la bonne gestion des eaux grises et noires des bateaux.

B) Prévoir un développement des activités littorales et maritimes en adéquation avec l'objectif de préservation de l'environnement

En lien avec les dispositions du point 2.6.1.F., page 92, le développement de l'ensemble des activités littorales et maritimes (récréatives et de loisirs, professionnelles et de production) doit être prévu de manière à garantir la pérennité et la fonctionnalité de l'environnement littoral et marin. Ces dernières ne doivent donc pas impacter notablement l'environnement.

Toutes les innovations liées à ces activités permettant un moindre impact environnemental sont soutenues et encouragées par le SCoT.

En application des dispositions du document stratégique de façade et des vocations des différents secteurs maritimes (cf. partie 2.4.5., page 72), le développement des activités de nautisme et de plaisance dans la mer d'Iroise et notamment à proximité de l'archipel de Molène doit respecter les dispositions du plan de gestion du PNMI et garantir la tranquillité des espèces d'oiseaux et de mammifères marins vivant ou transitant par ce secteur.

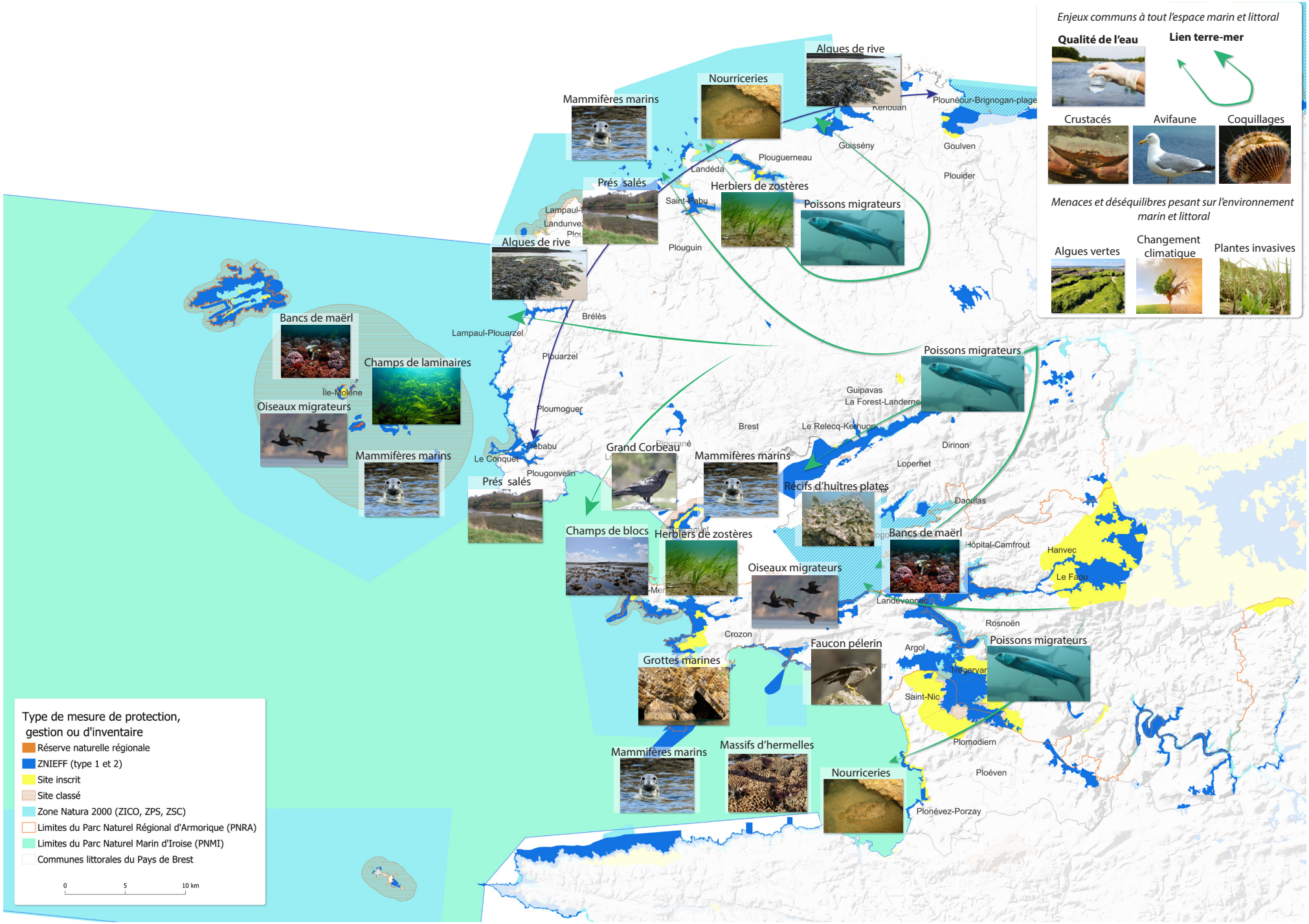
En rade de Brest, en plus des dispositions et modalités précisées dans le document de gestion des zones Natura 2000, les activités de pêche doivent porter une attention particulière à la pérennité des bancs de maërls.

C) Lutter contre la prolifération des plantes invasives

Le développement important d'espèces invasives est souvent le symptôme d'un environnement déséquilibré, dont la diversité ne permet plus l'adaptation et la régulation naturelle des différentes populations. À ce titre, l'enjeu majeur représenté par la poursuite des points précédents est ici rappelé.

Au-delà de cet objectif global de préservation de l'environnement, les aménagements et dispositions visant, là où cela est nécessaire, à lutter contre la prolifération d'espèces invasives, notamment de la spartine en rade de Brest, sont encouragés par le SCoT.

Figure 14
Les enjeux environnementaux de l'espace maritime du Pays de Brest



2.4.5. Prévoir une bonne cohabitation de l'ensemble des usages sur les différents secteurs de l'espace maritime

Le SCoT (cf. PAS partie 1.3 et carte page 74) identifie six secteurs maritimes sur le Pays de Brest :

- la baie de Douarnenez ;
- les pointes de la Presqu'île de Crozon ;
- la rade de Brest ;
- la mer d'Iroise ;
- les abers ;
- la Côte des Légendes.

Sur l'ensemble de ces secteurs et en cohérence avec le point 2.4.4 de la page 70, l'ensemble des activités littorales et maritimes ne peuvent être autorisées et se développer (dans les limites de compétences des politiques publiques locales) qu'à la condition de ne pas entraîner d'impact majeur sur l'environnement et de respecter les dispositions des plans de gestion en vigueur (du PNMI, du PNRA, DOCOB[1] des zones Natura 2 000…) et la réglementation générale.

A) Assurer un bon partage de l'espace entre les activités balnéaires, de découverte du littoral et les activités de nautisme et de plaisance

Sur l'ensemble des secteurs maritimes, les politiques publiques visent une bonne cohabitation entre les activités nautiques, de plaisance et les activités balnéaires et de découverte du littoral.

Cette bonne cohabitation doit être recherchée par les aménagements suivants :

- l'identification, là où cela est nécessaire, d'espaces et de chenaux réservés aux différentes pratiques, de manière à assurer la sécurité de l'ensemble des usagers (à terre et en mer) ;
- la bonne gestion du stationnement et de l'accès aux plages et à la mer, afin de limiter l'impact sur l'environnement et de garantir l'accès aux secours ;
- la bonne gestion des déchets, par des dispositifs de collecte de ramassage des déchets adaptés à la fréquentation des lieux, notamment durant la période estivale et en complément des actions de prévention et de pédagogie ;
- la régulation de la fréquentation dans les espaces où cette dernière peut donner lieu à des risques de surfréquentation, notamment sur le secteur des pointes de la presqu'île de Crozon ;
- le développement, l'entretien et l'adaptation des itinéraires de modes actifs à proximité du littoral (Servitude de Passage des Piétons sur le Littoral - SPPL, itinéraires de randonnées ou de grandes randonnées - GR -, voies vertes et autres pistes cyclables) et de dispositifs de garage de vélos à proximité des sites touristiques fréquentés.

B) Assurer la bonne cohabitation entre les activités de loisirs, de nautisme et de plaisance et les populations locales

En plus des dispositions du point précédent, la bonne cohabitation entre les activités nautiques, de plaisance, balnéaire et de randonnée sur le littoral doit également rechercher un équilibre avec les populations résidant à l'année sur ces espaces. En plus du point 2.3.4., page 60, relatif à la régulation des offres d'hébergements de type meublés touristiques, le développement de toutes ces activités doit prendre en compte :

- les espaces résidentiels localisés à proximité des sites touristiques ;
- garantir les accès et la libre circulation des populations et des visiteurs sur le réseau routier public ;
- limiter les impacts notamment dus au stationnement des véhicules.

C) Préserver l'harmonie entre les activités de conchyliculture et la plaisance dans les Abers

Dans le secteur des Abers et en application des dispositions du Document Stratégique de Façade (DSF), le développement des formes durables de production conchylicoles représente la vocation principale. Fortement implantées dans cet espace, ces activités doivent pouvoir continuer à cohabiter de manière harmonieuse avec les activités de plaisance, également présentes en nombre sur ce secteur.

De ce fait, les politiques publiques d'aménagement veilleront à préserver des espaces suffisants (à terre comme en mer) pour accueillir les aménagements nécessaires à ces deux activités structurantes. Sont notamment concernés :

- les espaces de concessions conchylicoles ;
- les espaces à terre liés à l'activité conchylicole, où l'évolutivité du bâti doit être facilitée. Une réponse adaptée doit ainsi pouvoir être apportée, face une difficulté d'accès au foncier et à des besoins d'espaces supplémentaires, notamment pour développer des bassins de stockage pour les coquillages ;
- les mouillages de bateaux de plaisance ;
- les espaces permettant l'accès à la mer (ceux permettant l'exploitation des produits de la mer et ceux dédiés à l'entretien des embarcations) ;
- les espaces réservés, en mer, à la navigation des embarcations professionnelles et de loisir.

1 Document de gestion d'un site Natura 2000 : Document d'OBjectif

D) Protéger les équilibres entre préservation de l'environnement et activités économiques et récréatives en mer d'Iroise

En mer d'Iroise, de nombreuses activités économiques sont présentes et cohabitent avec un patrimoine naturel particulièrement riche. Le maintien des équilibres entre enjeux environnementaux et activités économiques est un enjeu fort de ce secteur. De ce fait, la préservation de la grande richesse environnementale représente la vocation principale de cet espace, et le développement de l'ensemble des autres activités ne devra pas porter atteinte à cet objectif.

Présentes sur ce même espace, les activités économiques liées à la pêche embarquée des algues (les laminaires), tirant parti et exploitant durablement ce patrimoine naturel, représentent la seconde vocation du secteur de la Mer d'Iroise.

Les autres activités de pêche embarquée et celle de transport maritime, vers les îles de l'archipel de Molène et plus loin vers l'île d'Ouessant, constituent un autre aspect du tableau des activités structurantes de ce secteur. Enfin, la plaisance et le nautisme complètent le panel des activités principales.

De manière globale et toujours dans l'objectif d'assurer la poursuite de l'objectif premier de préservation d'un espace à forte valeur environnementale, mais aussi de préserver l'équilibre entre ces différentes activités, le SCoT demande que l'ensemble des projets et des pratiques prévus sur le secteur de la mer d'Iroise respecte les dispositions et règles du plan de gestion du Parc Naturel Marin d'Iroise[2].

E) Organiser les nombreuses activités tout en préservant l'environnement en rade de Brest

La rade présente également une dualité marquée, à l'instar de la mer d'Iroise, entre enjeux environnementaux importants et nombreux usages et activités humaines.

Siège des équipements portuaires de Brest et des installations de la Marine Nationale, sur le littoral de la métropole et de la Presqu'île de Crozon, la rade concentre les principaux équipements portuaires du Pays de Brest et accueille donc des activités économiques structurantes liées à ces infrastructures stratégiques : activités militaires, de construction, réparation et déconstruction navale, recherche scientifique tournée vers la mer, etc (cf. diagnostic, dans les annexes du SCoT).

Afin de mieux tenir compte de la répartition de ces activités et de mieux définir les vocations de l'espace maritime de la rade de Brest, le DOO précise que cet espace est divisé en deux parties :

- le nord de la rade, qui comprend toute sa partie occidentale, sa façade nord le long de la CCPI, de Brest métropole et de la CAPLD,
- le sud - rade, délimitée par la zone Natura 2000 « Rade de Brest, estuaire de l'Aulne ».

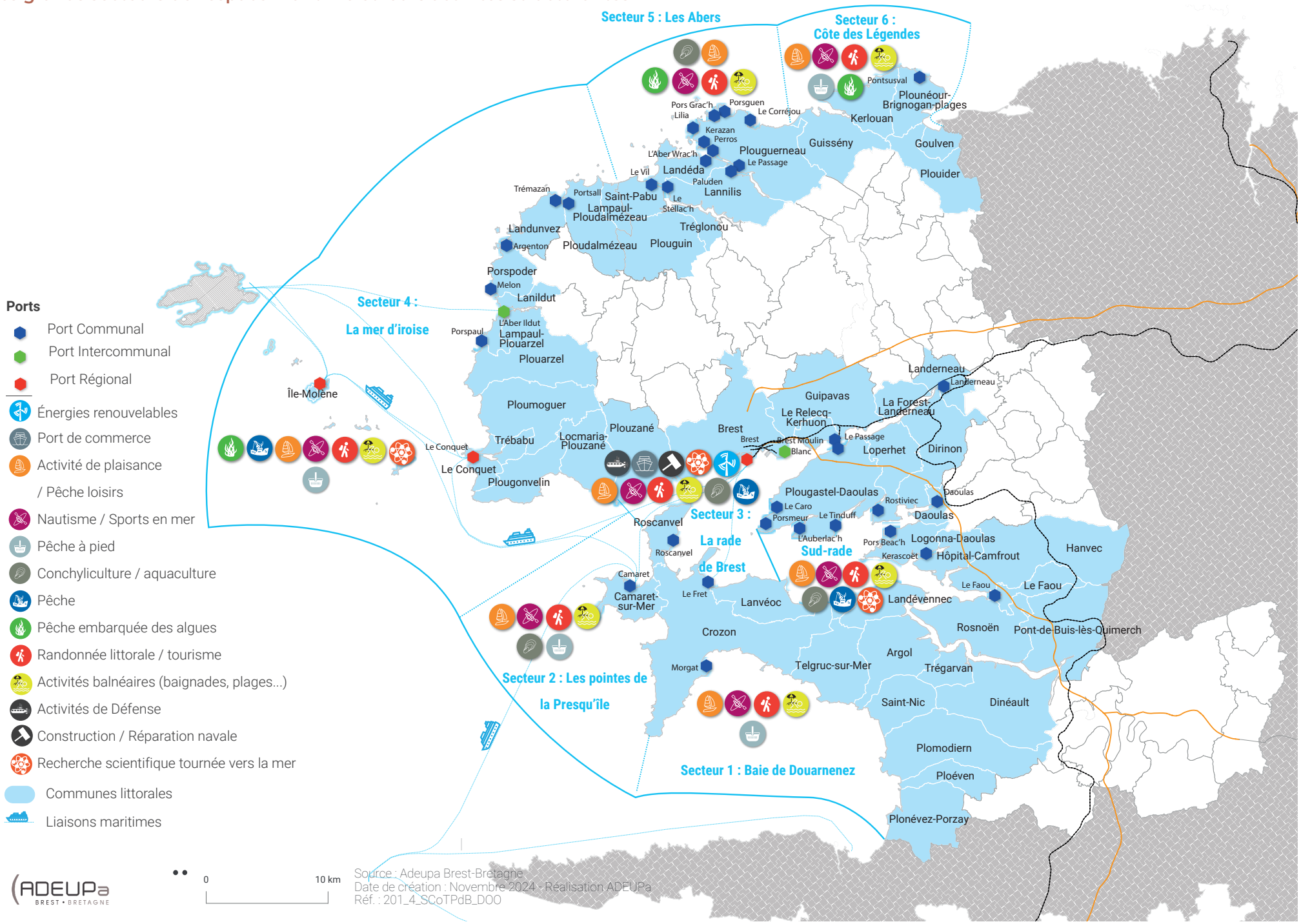
Le nord de la rade est prioritairement dédié aux activités industrialo-portuaires et militaires. Dans la partie sud, les activités de pêche, d'aquaculture, de plaisance et de nautisme constituent les vocations principales.

Le développement de ces activités ne devra pas contraindre les objectifs de reconquête de la qualité de l'eau et la préservation des habitats à fort enjeu écologique. À ce titre, la préservation des bancs de maërl ainsi que des autres milieux marins et littoraux identifiées sur la carte TVB (partie 2.6.1.F., page 93) est considérée comme un objectif majeur. Dans le secteur du sud rade, un manque d'espace et d'équipement permettant le carénage des bateaux de plaisance entraîne des difficultés d'entretien dans de bonnes conditions pratiques et environnementales des embarcations. Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement encouragent l'installation des équipements nécessaires dans ce secteur, pour répondre aux besoins des plaisanciers.

2 : Le plan de gestion du PNMI est disponible ici : https://parc-marin-iroise.fr/documentation/plan-de-gestion

Figure 14

Les grands secteurs de l'espace maritime et leurs activités structurantes



Source : Adeupa Brest-Bretagne
Date de création : Novembre 2024 - Réalisation ADEUPa
Réf. : 201_4_SCoTPdB_DOO

2.4.6. Conforter les équipements portuaires existants

Le développement des équipements portuaires devra se faire en priorité par le principe de confortement des équipements existants.

À ce titre, les ports et les espaces conchylicoles existants, identifiés dans la carte n° 14, page précédente et sur la carte 2, page 18, constituent les principaux espaces de développement de ces équipements dans le Pays de Brest.

Les activités considérées comme des vocations principales des différents secteurs maritimes sont prioritaires par rapport à d'autres activités localement moins structurantes. Ces dernières sont identifiées par les pictogrammes de la carte 14, la première ligne de figurés représentant les activités les plus structurantes des différents secteurs maritimes du territoire.

À l'échelle locale des collectivités, cette disposition doit néanmoins garantir l'accès à la mer pour l'ensemble des activités autorisées sur les espaces maritimes du territoire.

Les infrastructures portuaires de Brest, constituant un équipement régional dont le rayonnement est à caractère national et européen, représentent dans ce cadre un enjeu majeur. Leur développement ainsi que leur adaptation au changement climatique (cf. partie 3.6.1., page 129) représentent une condition indispensable au développement économique du territoire.

Ainsi et en application des dispositions du point 2.4.5.E, le développement des activités industrialo-militaires de ces ports est encouragé par le SCoT. Ce développement se fera également en cohérence avec les objectifs du réseau central du Réseau-Trans-Européen de Transport (RTE-T), de manière à coordonner les aménagements avec la connexion aux réseaux ferrés, routiers et aux voies maritimes en matière de transport de marchandises.

Le développement et la sécurisation du port du Conquet et de Molène, second port régional du Pays de Brest, sont également encouragés par le SCoT. Plus largement, le développement et l'adaptation par rapport au changement climatique des ports en eau profonde du territoire, par exemple du port de l'Aber Wrac'h, sont encouragés.

2.5. Réinvestir les éléments marquants du patrimoine bâti pour les valoriser et contribuer aux objectifs de vitalité et de sobriété foncière

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest comprend un patrimoine bâti à la fois riche et diversifié, constitué de marqueurs de l'ensemble des grandes époques de l'histoire de l'humanité, témoins d'un territoire habité depuis toujours et des différents modes de vie qui s'y sont succédés au fil du temps.

Ce patrimoine est porteur d'une grande valeur historique, dont la transmission aux générations futures représente un enjeu important pour le SCoT, mais aussi une des composantes primordiales de l'identité du territoire. Le SCoT vise ainsi la préservation, la mise en valeur et la transmission de ce patrimoine, qu'il s'agisse d'un bâtiment ou d'une forme urbaine traditionnelle. Le diagnostic montre cependant que le manque d'usage et l'abandon progressif d'édifices, du fait d'une inadéquation fréquente face aux besoins et aux envies d'aujourd'hui, représentent l'une des principales menaces qui pèsent sur ce patrimoine.

Relier à l'enjeu de sobriété foncière et à ceux posés par la nécessaire transition énergétique du territoire, le SCoT pose un principe d'équilibre visant à la fois à :

- préserver les éléments caractéristiques du bâti et des formes urbaines, afin de protéger et de transmettre ce patrimoine ;
- permettre l'évolution du bâti concerné, pour contribuer à répondre à l'enjeu de sobriété foncière et, souvent, remobiliser un bâti ancien qualitatif, d'autant plus s'il est situé dans les centres-villes et centres-bourgs des communes, à proximité des commerces, services et équipements et des réseaux et systèmes de transports en commun ;
- permettre, lorsque cela est possible et pertinent, l'installation de dispositifs de production d'énergie renouvelable et/ou liés à la rénovation énergétique du bâti compatible avec les enjeux patrimoniaux et architecturaux.

2.5.1. Mieux connaître pour mieux préserver

Le Pays de Brest abrite un patrimoine bâti important et très diversifié. Les campagnes de prospection du patrimoine bâti ont toutefois été moins nombreuses sur le département du Finistère que sur d'autres espaces régionaux, ce qui entraîne parfois un déficit de connaissance, notamment des traces d'occupation et des modes d'habiter les plus anciens. De ce fait et afin de compléter l'identification de ces éléments dans les PLUi, les actions et initiatives en faveur d'une meilleure identification des éléments du patrimoine bâti (des édifices, des édicules et des formes urbaines traditionnelles) par les politiques publiques d'aménagement sont encouragées par le SCoT.

2.5.2. Identifier et préserver les éléments du « petit patrimoine » et les édifices et constructions patrimoniaux

Le Pays de Brest compte de nombreux éléments du petit patrimoine bâti, c'est-à-dire des édicules ou des traces d'occupation du territoire des différentes périodes de l'histoire. Les constructions et édifices plus imposants, témoins de pratiques religieuses, d'activités économiques (notamment agricoles et maritimes anciennes), ainsi que les fortifications militaires, surtout sur le littoral, ainsi que les éléments de génie civil sont également en nombre important. Ces éléments participent à l'attractivité, à l'identité et à la qualité de vie tout en racontant l'histoire du territoire.

Une partie de ce patrimoine est déjà reconnue et préservée (bâtiments classés au titre des monuments historiques, périmètres soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France…) et les PLUi s'assurent d'intégrer, pour ces édifices et édicules, les mesures de protection prévues par les réglementations existantes.

Les politiques publiques d'aménagement ont vocation à compléter ces dispositifs par l'identification d'autres édifices, édicules et ouvrages d'art porteurs d'une valeur patrimoniale et architecturale. Pour atteindre cet objectif, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement identifient notamment, parmi les éléments suivants, ceux qui présentent un bon niveau de conservation et une singularité historique ou architecturale :

- les éléments témoins de la vie quotidienne d'antan ;
- les éléments témoins des activités économiques anciennes ou spécifiques au territoire ;
- les éléments témoins des croyances et pratiques religieuses ;
- les éléments témoins de l'organisation sociale féodale ;
- les éléments de génie civil construits pour les déplacements ;
- les éléments et ouvrages militaires liés à la protection du littoral ;
- les logis anciens ;
- les logements et ensembles bâtis plus récents du XIXè siècle et de la première moitié du XXè siècle ;
- les constructions issues de la reconstruction à la suite de la seconde guerre mondiale ;
- tous autres éléments que le PLUi juge important de préserver.

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement prévoient des dispositions adaptées pour les préserver. Elles concourent également à leur valorisation par un aménagement adéquat et adapté au contexte de leurs abords. Enfin, ils permettent, dans la limite de leurs compétences et en complément des mesures déjà existantes en matière de préservation du patrimoine bâti :

- les aménagements permettant une adaptation des bâtiments aux besoins et aspirations d'aujourd'hui (pour éviter une disparition par manque d'usage notamment), par exemple en matière d'accessibilité (pour les habitants, les actifs, les personnes en situation de handicap…), d'ensoleillement, de confort d'été et d'hiver… ;
- les aménagements liés à la transition énergétique du territoire (soit en faveur d'une moindre consommation d'énergie ou d'une production locale d'énergie renouvelable).

Tous ces aménagements doivent préserver les éléments caractéristiques (d'un point de vue architectural et patrimonial) du bâti, selon les modalités détaillées au point 2.5.3., page suivante.

2.5.3. Préserver le patrimoine en visant l'équilibre entre protection et adaptation

De manière générale, les aménagements prévus sur les éléments du patrimoine bâti doivent respecter l'ensemble des réglementations en vigueur sur les secteurs concernés par de telles mesures (bâtiments classés, périmètres de protection…).

Pour les éléments de patrimoine bâti identifiés de manière complémentaire par les PLUi (cf. 2.5.2), afin de préserver les caractéristiques patrimoniales du bâti, le SCoT demande qu'une vigilance particulière soit portée aux :

- éléments caractéristiques des façades principales (à l'alignement avec la rue), soit les ouvertures (portes, fenêtres) et leur composition ;
- la forme générale du toit, notamment de la pente faisant face à la rue ;
- pour les logis en espace agricole, l'implantation et le volume des dépendances (granges, remises, étables, écuries, soues…) ;
- en espace plus urbanisé, la composition et la forme urbaine (alignement à la voie, forme de l'îlot, placement des constructions pour se prémunir du vent…).

De ce fait, les politiques publiques en faveur de la préservation du patrimoine bâti privilégient, lorsqu'ils sont nécessaires et possibles, les aménagements localisés sur les pignons ou les façades arrières des bâtiments (par exemple le creusement de nouvelles ouvertures, l'agrandissement d'ouvertures existantes…).

Recommandation

Plusieurs structures et organismes présents sur le territoire travaillent avec les collectivités et/ou les particuliers sur cette thématique du patrimoine bâti, et de cette question d'équilibre entre préservation et adaptation.

Ces structures et organisations sont un atout réglementaire et technique très intéressant pour accompagner les collectivités soit dans le cadre de l'identification des éléments patrimoniaux de leur territoire, soit pour les assister dans la manière de prévoir et d'encadrer leur évolution ainsi que leur mise en valeur. On peut ainsi notamment compter sur le territoire les services :

- des architectes des bâtiments de France ;
- du CAUE du Finistère (dont le Guide sur le changement de destination des anciens bâtiments agricoles, réalisé en collaboration avec le Pôle métropolitain du Pays de Brest et l'agence d'urbanisme ADEUPa est en annexe du SCoT) ;
- du réseau BRUDED.

Camaret-sur-Mer, Tour Vauban, patrimoine mondial de l'UNESCO - crédit : Emmanuel Berthier

2.6. Porter un projet d'aménagement intégrant la préservation de l'environnement et de la biodiversité, en protégeant les milieux naturels et en confortant la trame verte et bleue

Rappel des enjeux

Le territoire comporte une grande variété de milieux naturels : aquatiques, littoraux ou humides, landes, pelouses, tourbières, forestiers ou bocagers… Ils font la richesse du Pays de Brest, tant d'un point de vue paysager qu'écologique. La préservation et parfois la restauration de la qualité de ce patrimoine naturel, qu'il soit remarquable ou ordinaire, est donc un enjeu important du SCoT, d'autant que certains de ces milieux concourent à la réduction des risques (le bocage pour le risque d'inondation par exemple) ou à la lutte contre le réchauffement climatique (boisements).

De nombreuses mesures de protection et de gestion encadrent déjà les sites écologiques majeurs du Pays de Brest (ZNIEFF, ZICO, Natura 2000…). Le SCoT les localise à son échelle et recherche leur préservation.

Le SCoT localise également des espaces qui concentrent certains milieux terrestres (bocage, boisements, zones humides…) sur une surface conséquente et jouent donc un rôle de réservoir de biodiversité. Bien qu'ils ne comportent pas spécifiquement d'espèces rares et/ou menacées, il s'agit de territoires à forts enjeux pour la faune et la flore. Le SCoT souhaite donc éviter d'y porter atteinte et soulève également l'enjeu important de maintien de la fonctionnalité écologique de ces espaces, en visant une réduction de leur fragmentation.

De plus, les milieux marins et littoraux occupent logiquement une place importante, et comptent de nombreux habitats spécifiques (herbiers de zostères, bancs de maërls, etc.). Au-delà de leur intérêt écologique, ils ont une forte dimension patrimoniale et font donc l'objet d'une attention particulière dans le SCoT.

Enfin, le SCoT poursuit l'objectif de favoriser le végétal en ville, afin de répondre aux enjeux de :

- maintien et renforcement de la biodiversité et des continuités écologiques en confortant les échanges ville-campagne ;
- régulation du climat et adaptation du territoire urbain aux changements climatiques et à la lutte contre la formation d'îlots de chaleur ;
- maintien d'espaces récréatifs, favorables aux mobilités actives.

2.6.1. Préserver les grands milieux naturels du territoire

La préservation des grands milieux naturels du territoire est un facteur indispensable de la préservation de la biodiversité du Pays de Brest.

Le SCoT demande aux politiques locales d'urbanisme et d'aménagement d'assurer la vocation naturelle des espaces les plus structurants parmi les principaux habitats naturels du Pays de Brest. Pour cela, les documents d'urbanisme locaux identifient et préservent les milieux naturels suivants selon les dispositions vues dans les pages suivantes :

- les espaces boisés ;
- les milieux bocagers ;
- les zones humides ;
- les cours d'eau et leurs abords ;
- les landes et les tourbières ;
- les milieux littoraux.

De manière générale, les PLUi peuvent identifier tout autre milieu dont la préservation semble importante au titre de leur intérêt écologique ou tout autre espace non identifié par les dispositions ou cartographies du SCoT, en fonction de leur importance à l'échelle locale, grâce à leur connaissance fine du territoire et aux trames vertes et bleues réalisées localement.

A) Préserver les massifs forestiers et les principaux boisements

Les documents d'urbanisme locaux délimitent les boisements à protéger en se basant sur la cartographie de la sous-trame « espaces boisés », page ci-contre, qui peut être complétée par les connaissances locales de chaque territoire. Cette identification est notamment liée à l'intérêt écologique du boisement et à son importance géographique. En fonction des connaissances et des enjeux locaux, peuvent en être exclus les boisements sylvicoles dont le but est la production de bois et certains autres boisements implantés par l'homme au détriment d'autres milieux naturels qu'il conviendrait de restaurer (zones humides, landes…).

La délimitation peut inclure une zone tampon autour de ces boisements, qui sera appréciée en fonction des enjeux écologiques, des questions de risque d'incendie (cf. partie 3.6.3., page 136) et des projets des documents d'urbanisme locaux, afin de ne pas déstabiliser la fonctionnalité des lisières des massifs forestiers.

En termes de fonctionnalité écologique, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement veillent également au bon équilibre des populations et des essences de bois, notamment entre les forêts anciennes de feuillus et celles plus récentes de conifères, notamment du fait de problématiques d'acidification des sols. Cette problématique est notamment sensible sur la partie sud du territoire, entre la CAPLD, la CCPCAM et la CCPCP. Le parc naturel régional d'Armorique (PNRA) travaille déjà activement sur ces sujets, et les dispositions d'urbanisme concernant les boisements sur ces secteurs peuvent s'appuyer sur les éléments de la charte du parc ainsi que sur les nombreuses connaissances locales.

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement préservent les massifs forestiers et les principaux boisements identifiés. À l'intérieur de ces espaces, l'exploitation durable de la ressource peut être autorisée, en accord avec les dispositions de la partie 3.3.2., page 121, relative au développement de la filière bois sur le territoire. Ce développement ne peut cependant se faire que dans un souci de gestion durable de la ressource forestière, sans impacter de manière notable le fonctionnement écologique du boisement et en dehors des espaces où les modalités de protection de l'environnement préexistantes ne permettent pas cette exploitation.

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement définissent les modes de préservation adaptés et, lorsque des opérations et des aménagements entraînent un impact potentiel sur ces éléments, ils mettent en œuvre l'ensemble de la démarche « ERC »[1] de manière à limiter au maximum l'impact sur les milieux naturels.

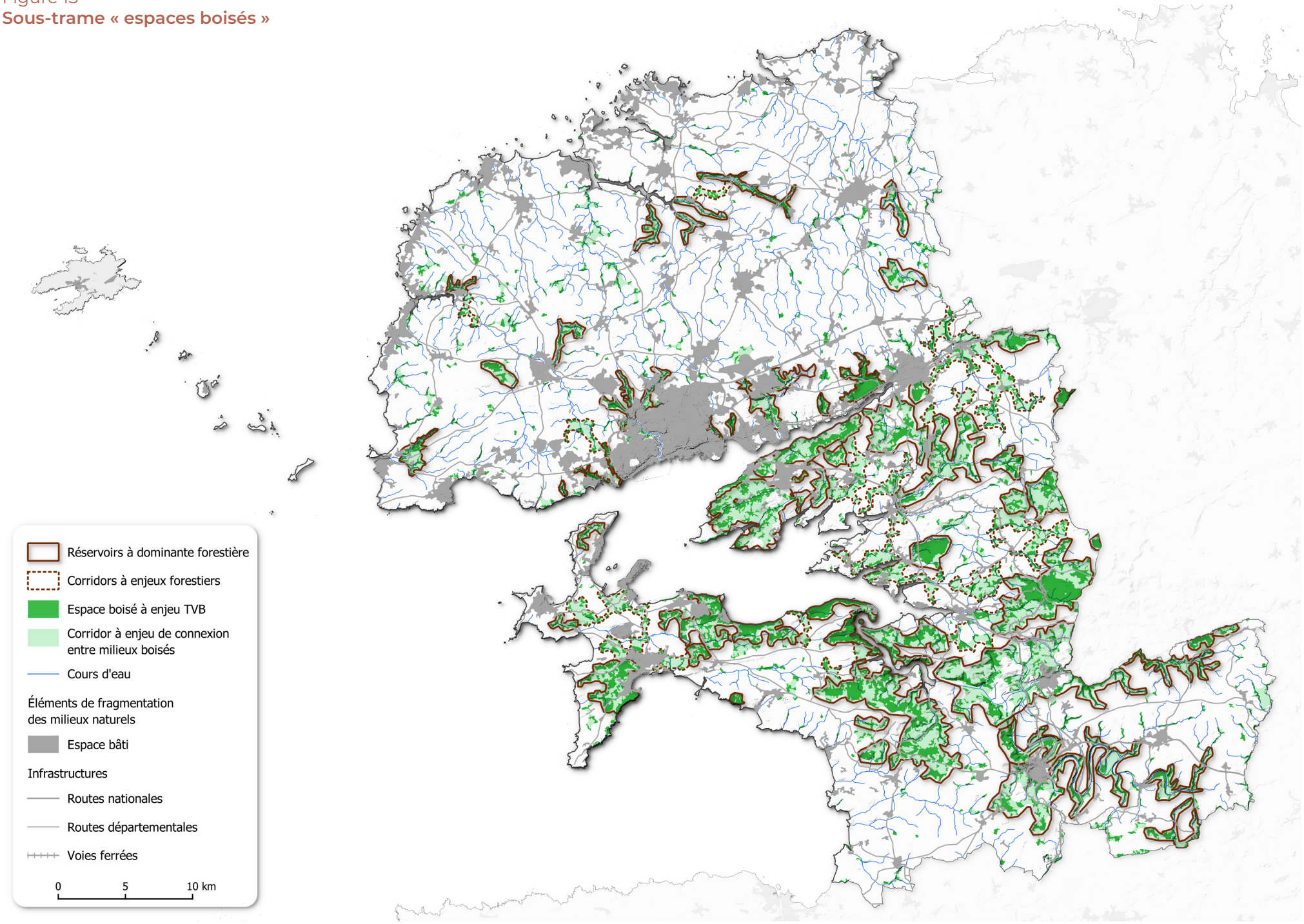
La reconstitution ou la réhabilitation de massifs forestiers se localisera dans des espaces permettant de renforcer la sous-trame « espaces boisés » page ci-contre, de manière à renforcer les connexions entre les boisements du territoire ou à conforter les boisements eux-mêmes.

Les constructions et installations nécessaires à la gestion, l'exploitation de la forêt, aux services publics et d'intérêt collectif, ainsi que les équipements légers dédiés à l'accueil et aux loisirs sont autorisés dans la mesure où ils ne remettent pas en cause la valeur écologique du boisement.

De plus et en cohérence avec les dispositions liées à la prévention des risques naturels et à l'adaptation face au changement climatique, les modalités de préservation des boisements doivent pouvoir permettre, là où cela est nécessaire, les aménagements et l'entretien relatif à la prévention et au ralentissement des feux de forêts et des incendies (cf. partie 3.6.3., page 136).

1 ERC : Démarche consistant, en trois phases successives visant d'abord à Éviter les impacts sur l'environnement, puis à Réduire les impacts restants, et enfin à Compenser les impacts résiduels, à limiter les conséquences des projets d'aménagement sur l'environnement

Figure 15
Sous-trame « espaces boisés »



B) Protéger les zones humides

Les zones humides constituent un milieu naturel très important, car ces dernières jouent un rôle majeur dans de multiples domaines, notamment :

- sur le plan écologique, du fait d'une biodiversité riche et diversifiée fortement inféodée à ce type de milieux ;
- dans le cadre de la sécurisation de l'approvisionnement en eau du territoire, autant pour l'environnement que pour l'alimentation humaine et des activités économiques, du fait de leur fonction d'éponge et de filtration naturelles ;
- dans l'anticipation et la réduction des risques d'inondation, par leur capacité de ralentissement et de stockage de l'eau.

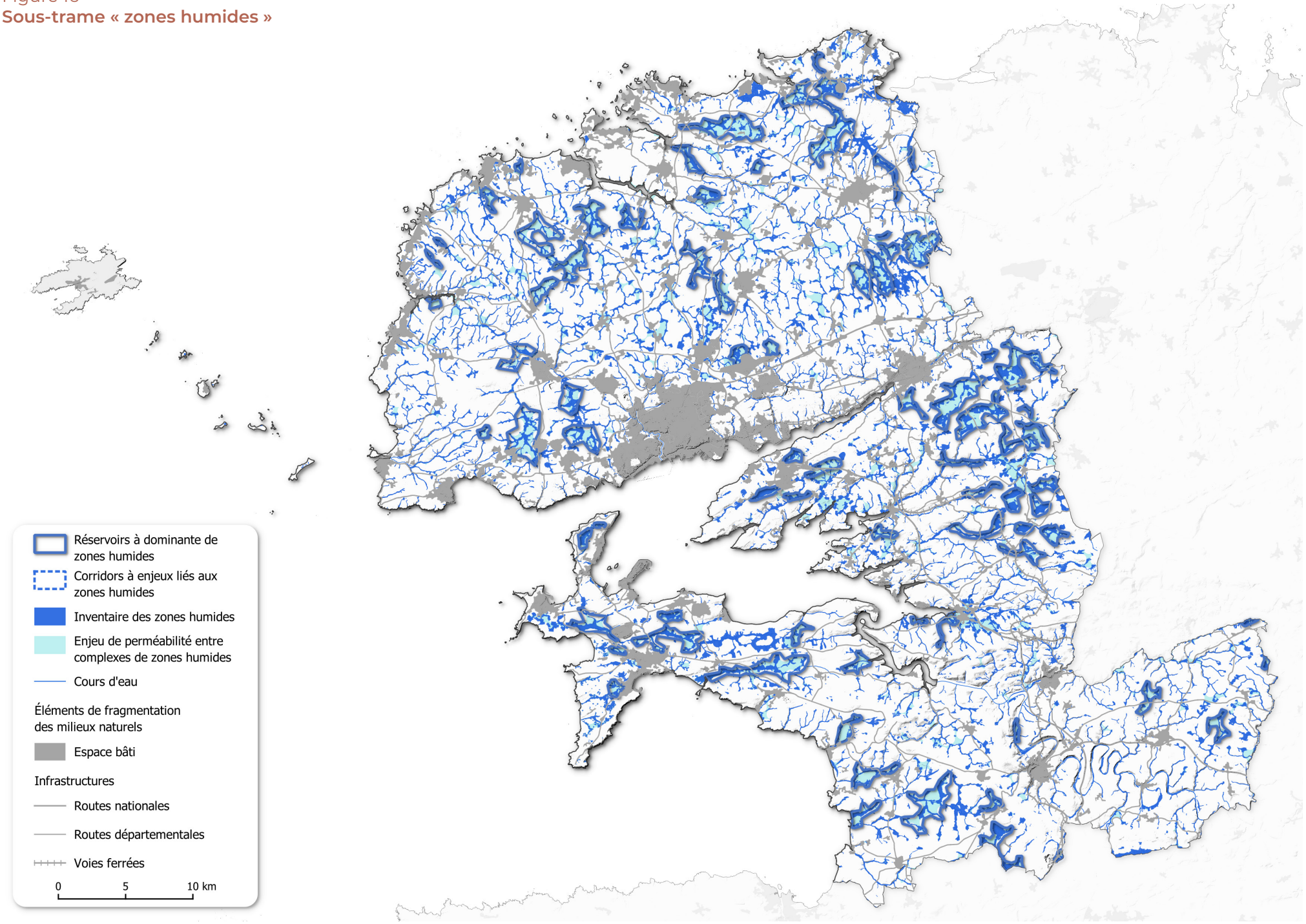
Pour toutes ces raisons, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement précisent, délimitent à la parcelle et protègent les zones humides conformément à la réglementation. Pour cela, ils se basent notamment sur la cartographie de la sous-trame « zones humides », page ci-contre. De la même manière que pour les boisements, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement peuvent ajouter des éléments issus de leur connaissance locale ou d'inventaires futurs des zones humides et des cours d'eau.

La destruction ou les travaux d'aménagement impactant les zones humides sont interdits. De tels travaux ne peuvent être autorisés qu'à titre dérogatoire et de manière exceptionnelle, dans le strict respect des dispositions et règles du SDAGE Loire-Bretagne et des SAGE locaux et à condition d'avoir été précédés de la recherche d'une autre implantation pour le projet, dans le but d'éviter de dégrader la/les zone(s) humide(s) concerné(es). À défaut d'alternative possible et après réduction des impacts du projet, dès lors que sa mise en œuvre conduit à la dégradation ou à la disparation de zones humides en tout ou en partie, la compensation vise prioritairement le rétablissement des fonctionnalités perdues. À cette fin, les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage doivent prévoir la création ou la restauration de zones humides, cumulativement :

- recherchant une équivalence sur le plan fonctionnel ;
- recherchant une équivalence sur le plan de la qualité de la biodiversité ;
- dans le bassin-versant de la masse d'eau.

Les zones humides ainsi créées ou restaurées à but compensatoire se localiseront autant que possible dans les corridors et réservoirs apparaissant fragmentés dans la carte « Sous-trame zones humides », page ci-contre.

Figure 16
Sous-trame « zones humides »



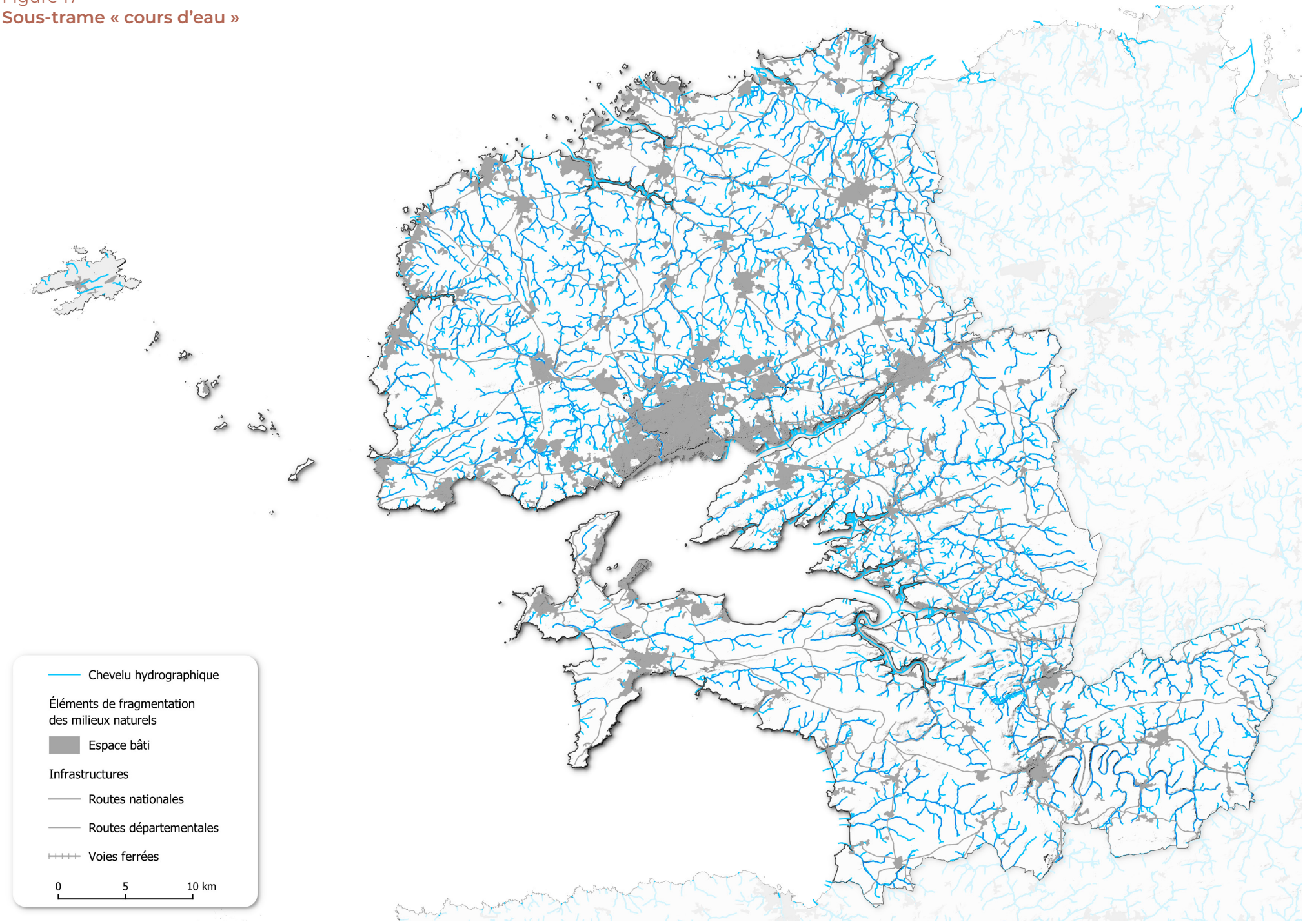
C) Préserver les cours d'eau, leurs abords et leur libre écoulement

Le Pays de Brest présente une configuration géologique spécifique qui, cumulée à la présence d'un climat océanique tempéré, a engendré la présence d'un chevelu hydrographique très dense (cf. état initial de l'environnement, dans les annexes du SCoT). Ces cours d'eau sont d'autant plus importants que les capacités d'infiltration de l'eau sont par conséquent limitées et que l'approvisionnement en eau du territoire, que ce soit pour l'environnement ou les activités humaines, dépend très majoritairement des eaux de surface. Ainsi, à la fois pour répondre aux enjeux environnementaux mais également pour conforter leur rôle dans l'approvisionnement en eau et dans la réduction des risques d'inondation, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement localisent les cours d'eau (en se basant sur la cartographie de la sous-trame « cours d'eau », page ci-contre) et définissent :

- des bandes inconstructibles le long des berges (lorsque ces dernières ne sont pas déjà bâties), choisies au regard d'enjeux de continuité écologique, de qualité de l'eau et de prévention des risques d'inondation, conformément aux dispositions de la partie dédiée à l'anticipation des risques naturels (cf. partie 3.6.2., page 136) ;
- les règles ou orientations qui favorisent la reconstitution des ripisylves, soit des espaces naturels entre les milieux terrestres et le milieu aquatique. Ces espaces, lorsqu'ils sont suffisamment importants le long de la rivière, guident et permettent la circulation de la faune dans une relative sécurité, leur offrant un corridor naturel ;
- les règles ou orientations de nature à éviter la création de nouveaux obstacles à l'écoulement et encouragent la suppression ou l'adaptation des obstacles existants, notamment dans le but de favoriser la perméabilité écologique des cours d'eau et les déplacements des espèces de poissons migrateurs.

Compte-tenu de leur rôle spécifique et de leur position stratégique, une attention particulière devra être portée à la préservation des têtes de bassins-versants.

Figure 17
Sous-trame « cours d'eau »



D) Préserver et restaurer le bocage

Le bocage, à l'instar des cours d'eau et des zones humides, représente un milieu naturel dont les bienfaits et services écosystémiques sont très nombreux et variés (cf. état initial de l'environnement, dans les annexes du SCoT). En effet, le bocage est une composante majeure :

- de l'environnement, en pourvoyant à la fois un milieu spécifique d'alternances entre espaces ouverts et fermés (notamment dans un contexte agronaturel), mais aussi une forme de corridors de biodiversité permettant les échanges entre des boisements géographiquement séparés ;
- des paysages du Pays de Brest (cf. chapitre 1.6., page 26) ;
- de la lutte contre l'érosion des sols, notamment agricole, en bloquant une partie des vents et du ruissellement des eaux pluviales ;
- de la gestion de la ressource en eau, notamment sur le plan qualitatif, par une capacité à agir comme un élément de filtration naturel des différents polluants, tout en contribuant au ralentissement dynamique des crues lors des épisodes de fortes précipitations ;
- de la capacité de stockage du carbone émis par les activités humaines.

Pour toutes ces raisons, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement identifient les linéaires bocagers et les talus importants en raison de leur(s) rôle(s), détaillés plus haut, en se basant notamment sur la cartographie de la sous-trame « bocage et talus », page ci-contre.

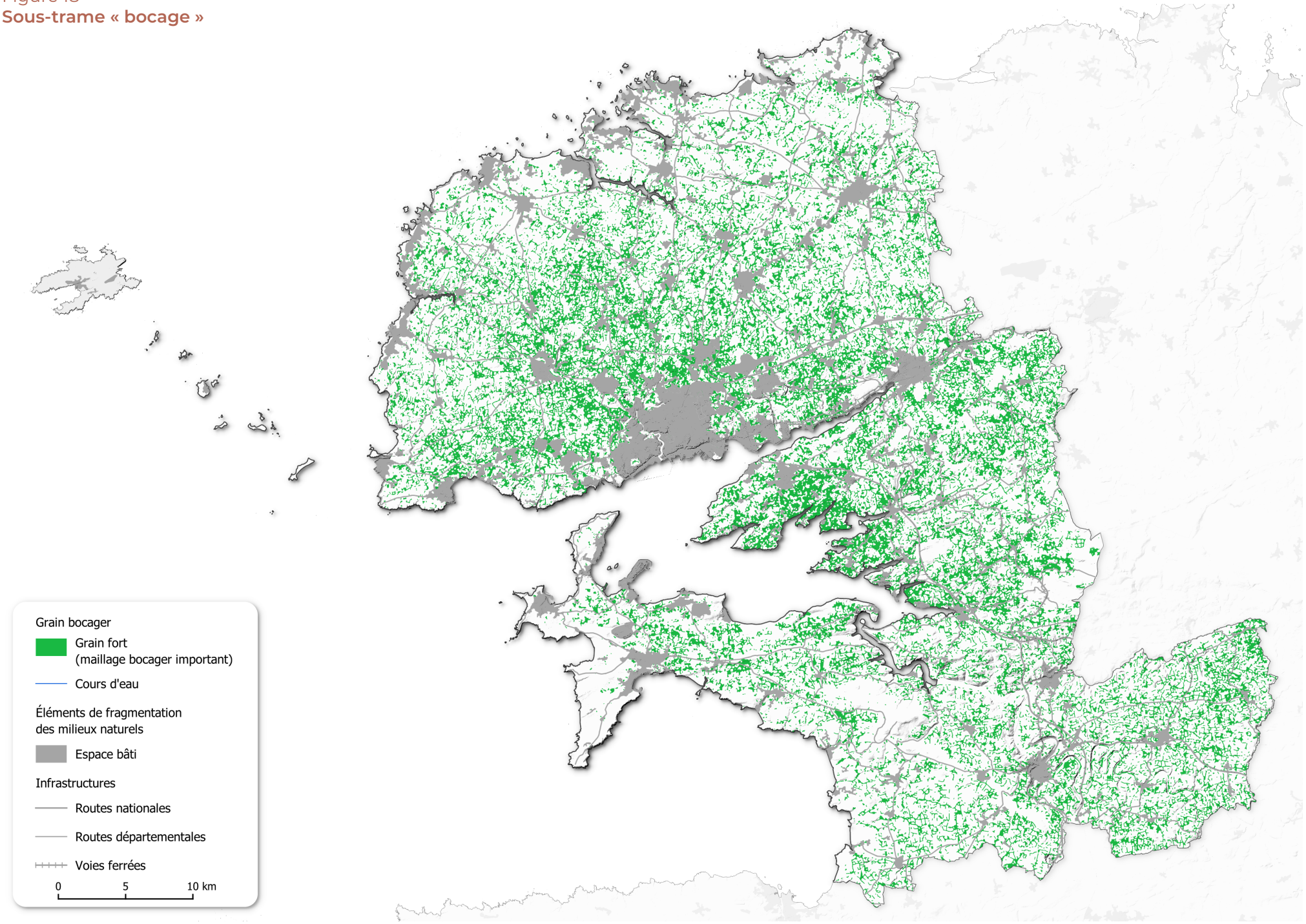
Lorsque ces éléments bocagers participent à l'un des services rendus par les linéaires bocagers détaillés plus haut, les politiques publiques en matière d'environnement les préservent et soumettent à autorisation la destruction ou les travaux d'aménagement qui les concernent.

Le cas échéant et après application de la démarche ERC détaillée dans les points précédents, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement prévoient la mise en œuvre de mesures compensatoires.

Au-delà des opérations liées à ces mesures de compensation, la reconstitution de linéaires bocagers est encouragée partout sur le territoire, mais avec une importance plus forte :

- dans les secteurs où le grain bocager (c'est-à-dire l'importance et la compacité des linéaires de haies et de talus) est faible et particulièrement fragmenté, visibles sur la carte de la sous-trame « bocage et talus », page ci-contre ;
- à proximité des secteurs impactés par des opérations d'aménagement et des linéaires détruits ou détériorés, tout en visant à rechercher la reconstitution des fonctions perdues par l'aménagement (écologiques, paysagères, liées à la ressource en eau ou à l'adaptation face à un risque d'inondation…) ;
- dans les lisières urbaines pour participer à une transition paysagère entre espaces urbanisés et agronaturels ;
- à proximité des cours d'eau, perpendiculairement à la pente pour participer à la réduction dynamique des crues lors des épisodes de fortes précipitations et donc mieux anticiper les risques d'inondation.

Figure 18
Sous-trame « bocage »



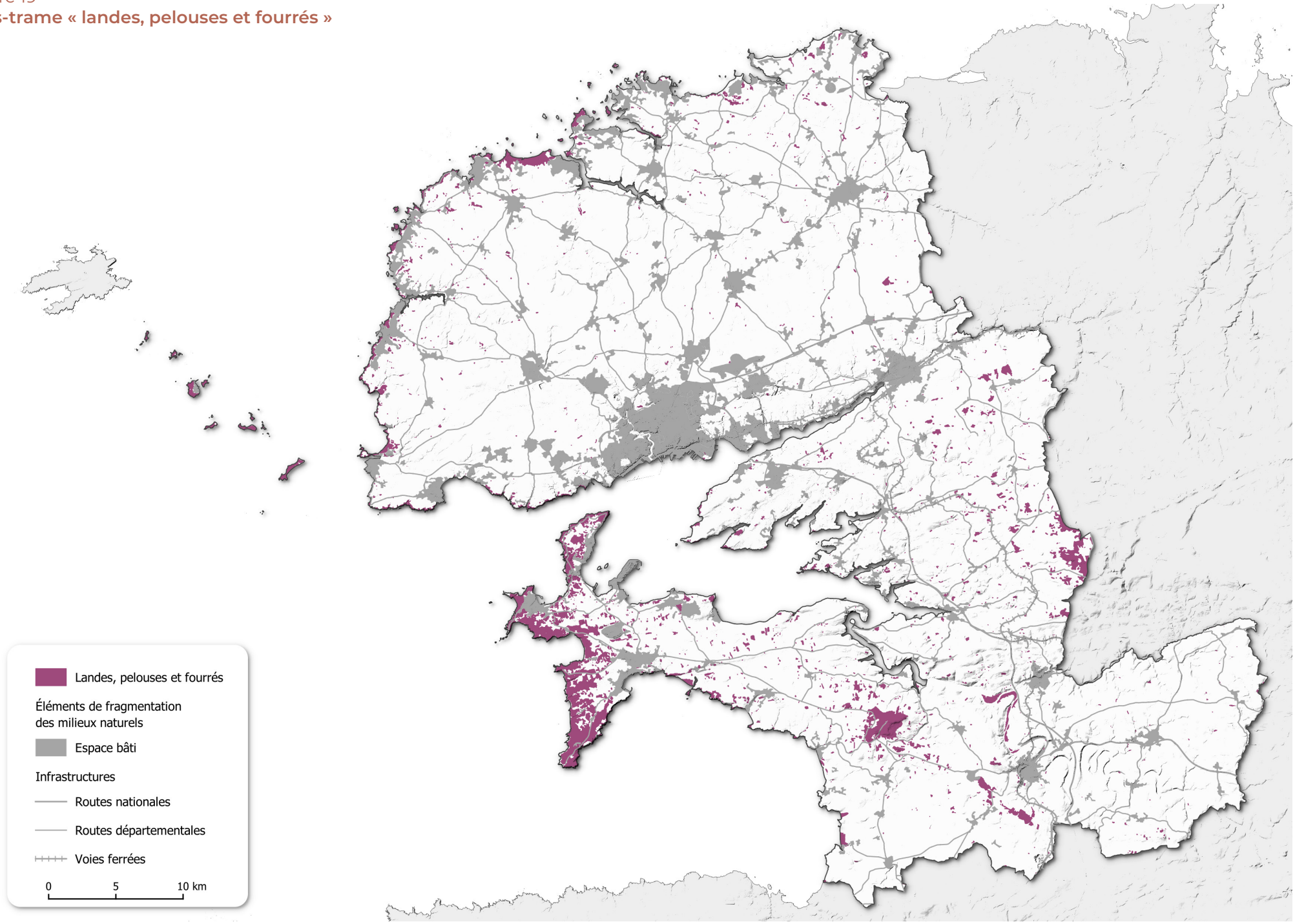
E) Protéger les landes, les pelouses et les fourrés

Les landes, pelouses et fourrés constituent des milieux naturels spécifiques, nés d'une configuration particulière alliant nature des sols, vent, température et climat. Typiques de certains espaces du territoire, notamment en Presqu'île de Crozon ou de la bande littorale en général, ils représentent un milieu aujourd'hui souvent très riche mais fragmenté par l'histoire de l'aménagement, de l'étalement urbain et du développement de l'agriculture.

Pour préserver la richesse écologique de ces espaces, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement identifient les landes, pelouses et fourrés présentant un intérêt écologique, en se basant notamment sur la cartographie de la sous-trame « landes, pelouses et fourrés », page ci-contre, et prévoient les modalités adaptées pour les préserver.

L'État Initial de l'Environnement (cf. annexes du SCoT) illustrant à la fois l'importance et la rareté de ces milieux sur le territoire, les documents d'urbanisme locaux préservent ces habitats et proscrivent leur destruction.

Figure 19
Sous-trame « landes, pelouses et fourrés »



F) Préserver les milieux littoraux et marins, ainsi que l'estran

Les espaces littoraux, en constituant l'interface entre milieux terrestres et marins, représentent à la fois un environnement spécifique entre ces deux mondes, riche d'une biodiversité spécifique, mais aussi un espace de transition important du territoire, en matière :

- d'adaptation et d'anticipation des changements climatiques et de ses conséquences liées aux risques naturels littoraux (submersion marine et/ ou érosion - recul du trait de côte) ;
- de qualité des eaux littorales et marines, la notion d'interface et de continuum terre/mer représentant le principal enjeu environnemental et économique de la partie maritime du schéma (cf. partie 2.4.4., page 70)

À ce titre, l'estran, soit l'espace alternativement recouvert puis découvert par la marée, représente en lui-même un espace de biodiversité considéré sur tout le territoire comme d'un enjeu majeur.

Enfin, le Pays de Brest s'illustre également par la richesse de son environnement marin (cf. état initial de l'environnement, dans les annexes du SCoT), dont la préservation est un enjeu fort de la partie maritime du schéma (cf. partie 2.4.4., page 70).

Pour toutes ces raisons, et en cohérence avec la traduction de la Littoral (et notamment l'identification et la préservation des espaces remarquables au titre de la loi Littoral), les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement :

- identifient et délimitent les milieux naturels remarquables du littoral ;
- délimitent et préservent l'estran ;
- identifient et préservent les milieux marins remarquables reconnus pour leur grand intérêt écologique (champs de blocs, herbiers de zostères, bancs de maërl…).

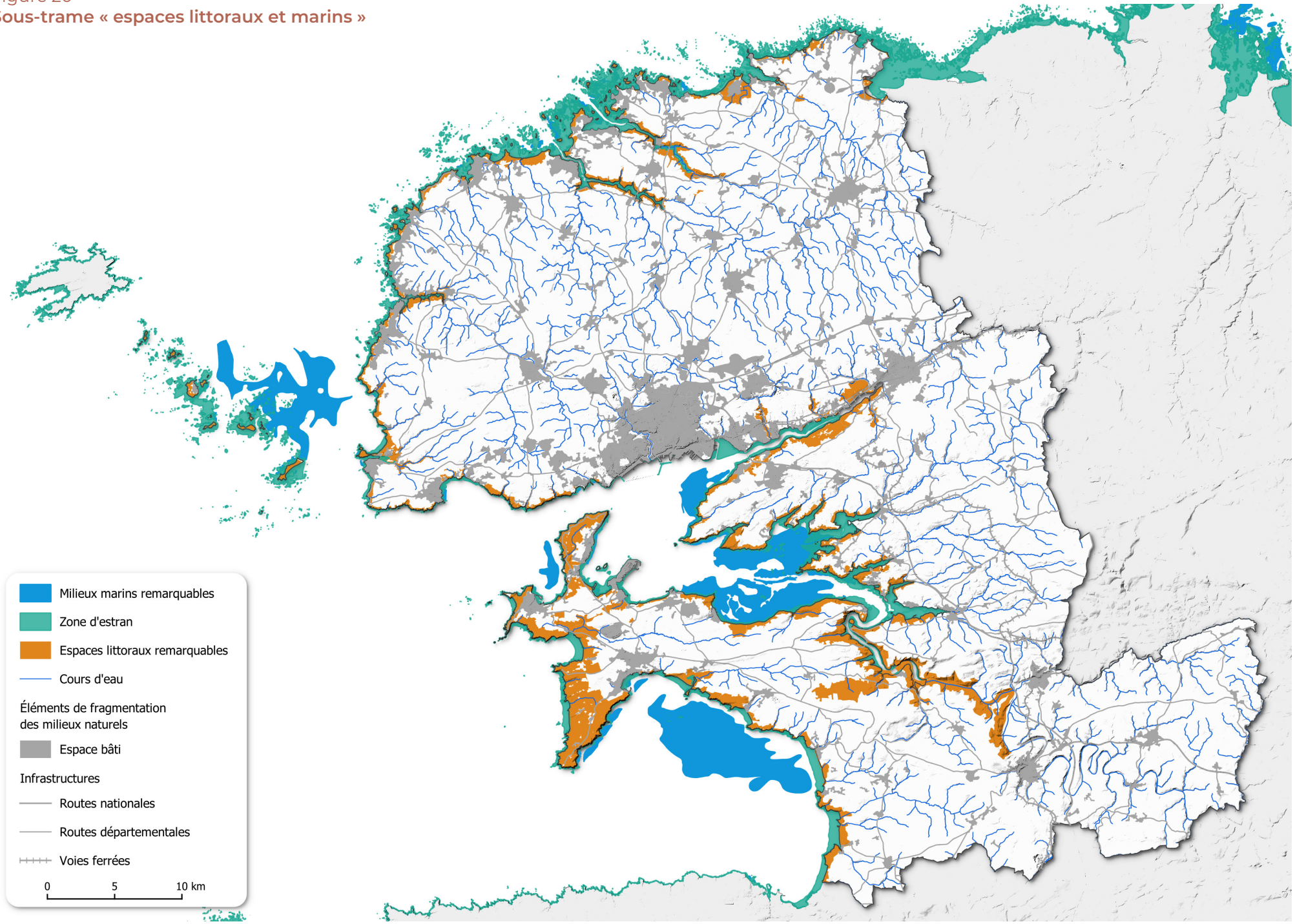
Pour cela, elles s'appuient notamment sur la cartographie de la sous-trame « espaces littoraux et marins », page ci-contre.

Dans ces espaces peuvent être autorisés, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux, les projets d'aménagement nécessaires :

- à la gestion et la mise en valeur notamment économique de ces espaces (nautisme, zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture… - en accord avec les dispositions de la partie maritime du schéma - cf. partie 2.4.5., page 72) ;
- à la production d'énergie et aux télécommunications ;
- le cas échéant, à l'accueil du public.

L'État Initial de l'Environnement (cf. annexes du SCoT) et la partie maritime du schéma illustrant à la fois l'importance et la rareté de ces milieux sur le territoire, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement préservent ces habitats et proscrivent leur destruction, sur la base des éléments du SCoT et de leurs propres États initiaux de l'environnement.

Figure 20
Sous-trame « espaces littoraux et marins »



2.6.2. Préserver les réservoirs de biodiversité

L'armature écologique du Pays de Brest s'appuie sur de grands ensembles naturels structurants et/ou à forte valeur écologique (vallées, massifs boisés…). Ces espaces peuvent se classer en plusieurs catégories :

- des réservoirs de biodiversité : il s'agit essentiellement de milieux naturels remarquables (landes, tourbières…) ou patrimoniaux reconnus et faisant l'objet de mesures de protection (Natura 2000, ZNIEFF…), mais également des ensembles structurants de l'ensemble des six sous-trames de la trame verte et bleue détaillées dans les pages précédentes et repris en synthèse dans la carte page ci-contre ;
- des espaces de biodiversité ordinaire : sans abriter spécifiquement d'espèces rares et/ou menacées, il s'agit de territoires à forts enjeux pour la faune et la flore du fait de la concentration de certains milieux terrestres (forte densité de bocage, boisements, zones humides…) sur une surface conséquente. Ils sont notamment identifiés par les cartes des six sous-trames des pages précédentes, dans les espaces localisés en dehors des réservoirs de biodiversité ;
- l'estran et les milieux marins reconnus pour leur grand intérêt écologique (champs de blocs, herbiers de zostères, bancs de maërl…), dont certains font l'objet de mesures de protection (sites classés, Natura 2000…).

A) Protéger les réservoirs de biodiversité

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement identifient les réservoirs de biodiversité en s'appuyant sur:

- les secteurs à enjeux des différents milieux (boisements, zones humides, landes, bocage…) identifiés sur la carte « Trame verte et bleue » (page ci-contre) ;
- les cartes des six sous-trames, et notamment celles liées aux boisements, aux zones humides et au bocage (en tant que réservoir ou en tant qu'espace au grain bocager dense) ;
- la carte de l'état initial de l'environnement recensant les espaces faisant l'objet d'une mesure de protection et de gestion au titre de l'intérêt de leur patrimoine naturel (cf. état initial de l'environnement, dans les annexes du SCoT) ;
- la base de connaissance des éléments d'intérêt écologique majeur de leur territoire et donc de leur propre état initial de l'environnement.

Les documents d'urbanisme locaux précisent les limites des réservoirs de biodiversité. Ils peuvent ajouter des éléments propres à leur territoire.

Ils peuvent inclure une zone tampon qui sera appréciée en fonction des enjeux écologiques et des projets, dans l'objectif de ne pas déstabiliser la fonctionnalité des réservoirs (préservation des orées de boisements, gestion des eaux de ruissellement vis-à-vis des zones humides par exemple).

Ces espaces doivent être protégés strictement pour maintenir, voire conforter, leur richesse biologique. Dans les réservoirs de biodiversité, sont permis, à condition qu'ils soient compatibles avec la fonctionnalité de ces espaces et n'impactent pas d'espèces rares ou protégées :

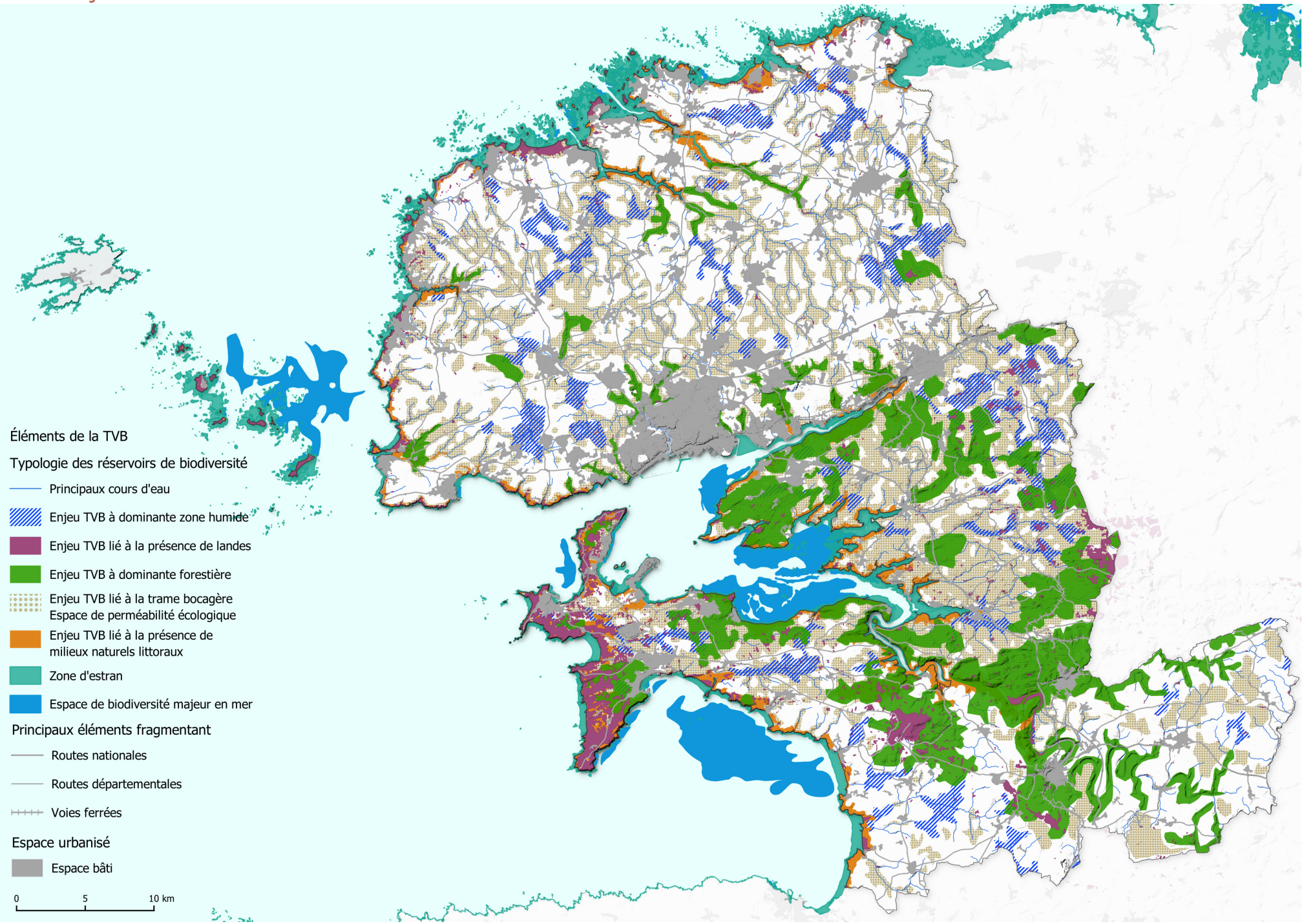
- la création ou le développement de siège agricole pour mettre en place une agriculture valorisant ces espaces ;
- le changement de destination et l'extension limitée du bâti existant ;
- dans les réservoirs les plus vastes ou présentant des enjeux bien identifiés et reconnus (patrimoniaux, touristiques, de loisirs et d'accueil du public), des équipements et aménagements en rapport avec ces enjeux ou la vocation économique (exploitation de la forêt) ;
- la création ou l'extension d'équipements publics d'intérêt général.

B) Conforter les espaces de biodiversité ordinaire

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement précisent les limites des espaces de biodiversité ordinaire, en s'appuyant sur les périmètres identifiés dans les six cartographies des sous-trames des pages précédentes et sur la connaissance des éléments d'intérêt écologique de leur territoire. Elles peuvent ajouter des espaces de biodiversité ordinaire propres aux enjeux de leur territoire. Ils identifient en leur sein les principaux talus et haies.

Ces espaces doivent être préservés, en ce qu'ils contribuent à la qualité du réseau écologique dans son ensemble. Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement évitent les aménagements susceptibles de porter atteinte aux espaces de biodiversité ordinaire, ou, le cas échéant, prévoient des compensations.

Figure 21
Carte de synthèse de la trame verte et bleue



2.6.3. Garantir la fonctionnalité des corridors écologiques

Les couloirs de déplacement des espèces entre réservoirs sont appelés corridors écologiques. Ils peuvent être de deux types :

- soit des corridors basés sur la nature des milieux. Ils recouvrent :
  - des espaces de perméabilité favorables aux connexions écologiques : il s'agit de milieux naturels tels que des prairies, bosquets, haies ou zones humides, interconnectés, permettant le passage d'un grand nombre d'espèces ;
  - des espaces à reconquérir : il s'agit de milieux pauvres, dégradés ou fragmentés, et donc non favorables à la circulation d'espèces variées. Leur remise en bon état est nécessaire pour restaurer la fonctionnalité du corridor.
- soit des corridors « noirs ». Il s'agit d'espaces de moindre pollution lumineuse, où l'alternance naturelle du jour et de la nuit est donc moins impactée par la présence de lumière artificielle. Les activités de migration, prédation et reproduction des espèces sont dès lors a priori moins perturbées.

A) Identifier les corridors écologiques

Les documents d'urbanisme locaux identifient les corridors écologiques à préserver ou à remettre en bon état en s'appuyant sur :

- la carte « Trame verte et bleu », page précédente ;
- les cartes des sous-trames ;
- la connaissance des éléments d'intérêt écologique.

B) Préserver les espaces de perméabilité favorables aux connexions écologiques

Parmi les espaces favorables aux connexions entre les milieux, les documents d'urbanisme locaux localisent ceux qu'il convient de préserver au regard des corridors identifiés.

Les documents d'urbanisme locaux fixent les modalités de préservation des espaces de perméabilité favorables aux connexions écologiques par des orientations d'aménagement ou des règles qui :

- garantissent le maintien des fonctions écologiques en place, si besoin en prévoyant des mesures compensatoires aux aménagements ;
- intègrent notamment le réseau bocager dans l'aménagement ou prévoient la reconstitution des connexions lorsque sa préservation n'est pas compatible avec le projet ;
- préservent ou augmentent la place du végétal en ville.

C) Rétablir les connexions écologiques

Au regard des corridors identifiés, les documents d'urbanisme locaux identifient des secteurs non fonctionnels sur le plan écologique qui nécessitent une action de reconquête.

Dans ces secteurs, les collectivités favorisent les actions de plantation bocagère, de restauration des milieux naturels ou de création de liaisons vertes.

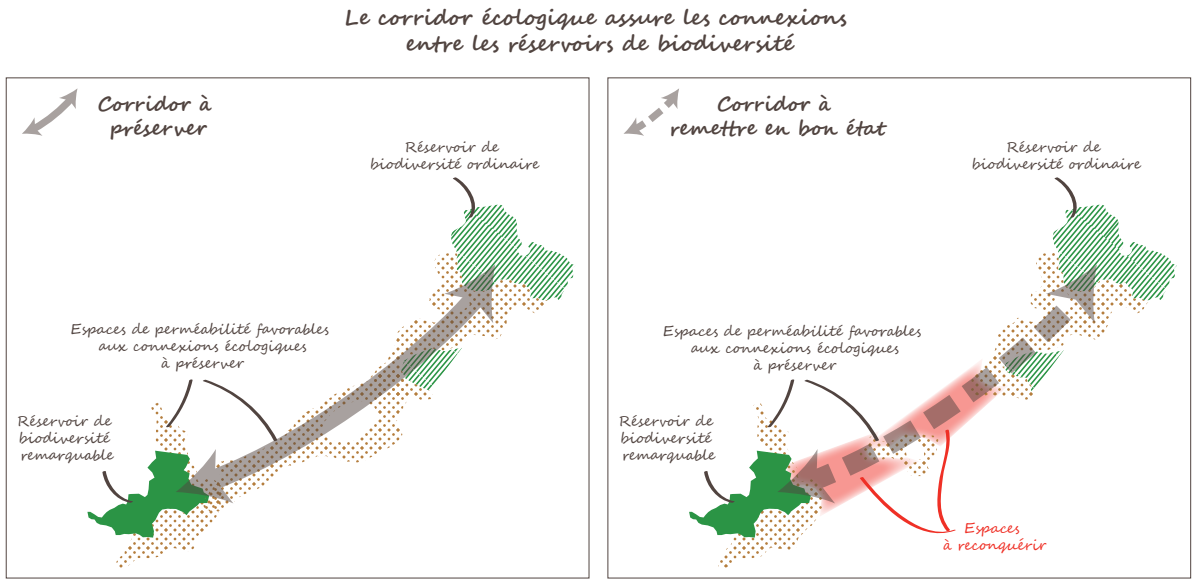


Figure 22
Les corridors écologiques

2.6.4. Préserver la trame noire

La trame noire représente à la fois les espaces fonctionnels sur le plan écologique pour les espèces directement nocturnes, mais également un facteur de qualité des réservoirs et corridors pour l'ensemble de la biodiversité, notamment lors des phases d'aube et de crépuscule. Ainsi, la préservation des espaces pas ou peu impactés par des pollutions lumineuses est un enjeu important, tout comme l'est également la recherche de moindre perturbation dans les espaces plus fortement éclairés.

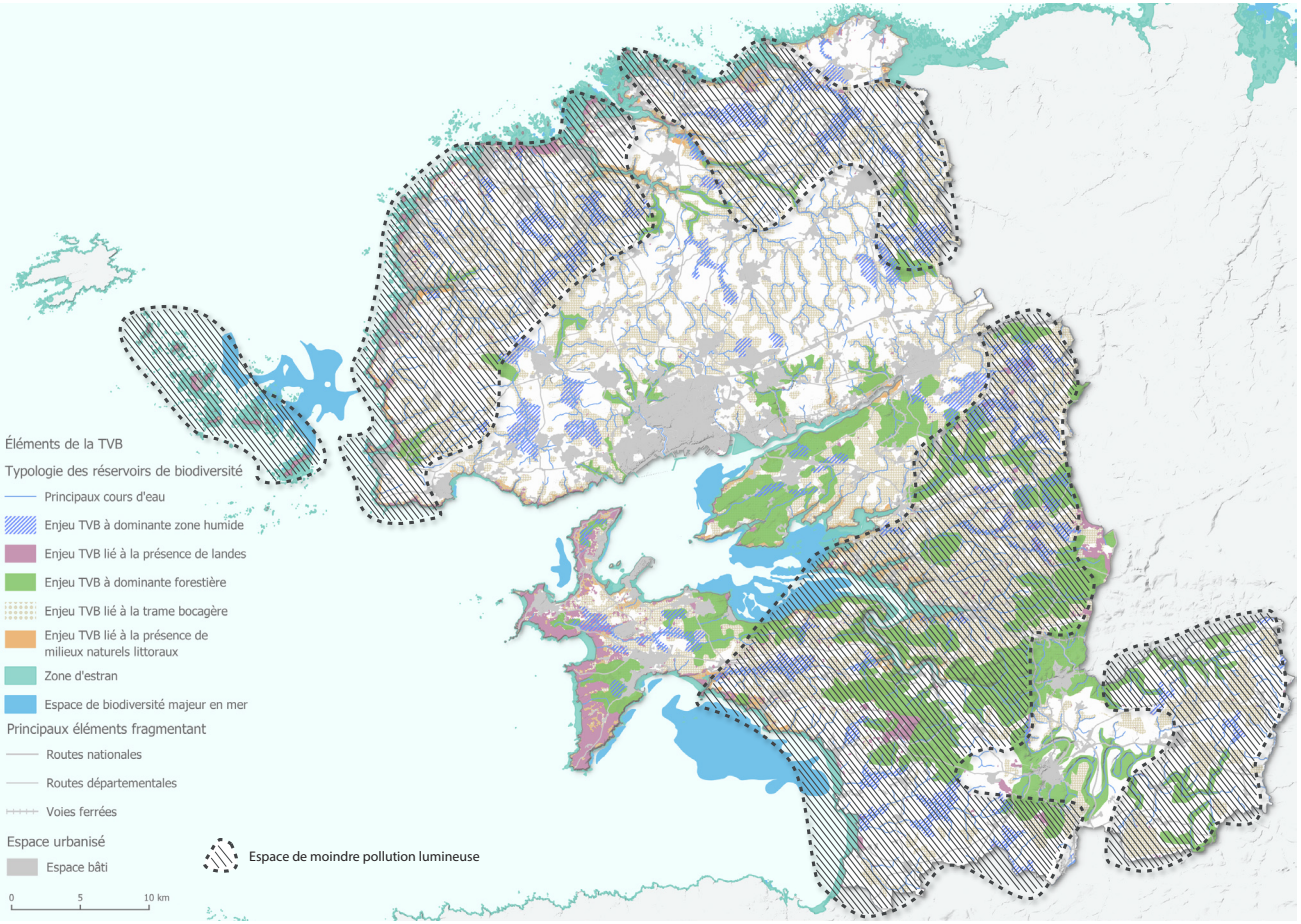
Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement identifient la trame noire sur la base des éléments présents dans la carte TVB de la trame noire, ci-contre. Les espaces de moindre pollution lumineuse sont à préserver et la réduction des nuisances dans les espaces éclairés est à rechercher, par des règles ou orientations visant à éviter la pollution lumineuse dans les corridors noirs.

Pour ce second point, sont recommandés :

- la poursuite des réflexions et travaux visant à l'identification des espaces où l'éclairage nocturne est nécessaire, notamment pour des raisons de sécurité ;
- l'identification des potentiels de réduction de l'éclairage en dehors de ces espaces.

En plus de ces éléments, l'analyse des besoins d'éclairage doit aussi concerner les horaires d'allumage et d'extinction des dispositifs d'éclairage. La réduction de l'éclairage aux horaires de début et de fin de journée (aube et crépuscule) est encouragée lorsque cela est possible.

Figure 23
Trame noire



2.6.5. Améliorer la fonctionnalité des sols

Afin de préserver et d'améliorer la fonctionnalité écologique des sols, les politiques et actions publiques en faveur d'une meilleure qualité des sols sont encouragées, notamment :

- la poursuite de la réduction de l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien et la gestion des espaces publics ;
- la désimperméabilisation des sols ;
- les actions en faveur de la sensibilisation de l'ensemble des habitants et des acteurs du territoire sur ce sujet ;
- les actions et initiatives en faveur d'un usage durable des sols dans l'espace agricole, par la limitation de sols nus, de la fréquence et de la profondeur des retournements…

De plus et en lien avec la stratégie foncière et l'adaptation au changement climatique, les opérations de désartificialisation (cf. partie 3.2.3., page 117) visent également à retrouver une fonctionnalité écologique des sols, tout en participant au développement des espaces végétalisés en ville et à la réduction du risque d'inondation, en favorisant l'infiltration des eaux pluviales.

2.6.6. Poursuivre le développement de la nature en ville

Les documents d'urbanisme locaux identifient au sein des espaces urbanisés une armature verte urbaine à préserver, conforter ou créer, connectée lorsque cela est possible et pertinent à la trame verte et bleue. Elle inclut notamment des réservoirs et corridors écologiques urbains ainsi que les parcs et jardins mais également, par des actions de désimperméabilisation, la création d'espaces de respiration contribuant au développement du végétal en ville.

Les actions de reconquête de la biodiversité en ville seront favorisées lors des opérations de réaménagement et de renouvellement urbains.

Kernilis, crédit : Syndicat mixte des eaux du Bas Léon

2.7. Sécuriser durablement l'approvisionnement et la qualité de la ressource en eau

Rappel des enjeux

La préservation de la qualité de l'eau revêt un intérêt particulier dans le Pays de Brest, compte tenu de la présence d'un environnement naturel riche, particulièrement sensible à la qualité des eaux.

Or, en dépit d'un processus d'amélioration engagé depuis de nombreuses années, certaines zones de baignades restent encore non conformes aux normes sanitaires de manière constante ou occasionnelle. Pour améliorer la qualité bactériologique des eaux littorales, il est nécessaire de bien identifier les sources de pollution (mauvais branchements d'eaux usées, dysfonctionnements de réseaux d'assainissement ou d'assainissements non collectifs, rejets de mobile homes sédentarisés, de bateaux au mouillage, de camping-cars, agriculture…). De plus, afin de réduire les phénomènes d'algues vertes, une réduction des taux de nitrates et phosphates est à rechercher.

De même, le SCoT recherche une réduction des rejets en mer, qui peuvent être de plusieurs types : dragage des ports et rejets des vases, rejets des eaux de ballast et des sédiments des navires, rejets d'hydrocarbures, de substances nocives ou de déchets, des résidus de carénage…

De plus, l'effort à porter sur l'assainissement en général permettra d'améliorer la qualité des eaux littorales et des eaux à destination de l'alimentation. La fiabilité du fonctionnement des réseaux de collecte des eaux usées, des unités de traitement, des systèmes d'assainissement non collectif est un objectif essentiel.

Enfin, les évolutions liées au changement climatique imposent également de mieux prendre en compte les questions liées au risque d'inondation et donc à l'écoulement et à la gestion des eaux pluviales, notamment ceux liés à une augmentation des épisodes de forte pluviométrie en hiver (inondations, problématique du ruissellement des eaux pluviales…) et des épisodes de sécheresses en été. C'est pourquoi le SCoT insiste d'une part sur l'importance d'économiser l'eau et d'autre part sur la recherche d'une meilleure infiltration des eaux pluviales, au plus près de leur point de chute, par une moindre imperméabilisation des sols et un recours limité au réseau d'eaux pluviales.

2.7.1. Améliorer la qualité des eaux

Les documents locaux d'urbanisme intègrent les dispositions du SDAGE Loire-Bretagne et des SAGE s'appliquant à leur territoire.

Recommandation

La ressource en eau, sa qualité et sa disponibilité pour l'ensemble du vivant sont des sujets majeurs pour l'ensemble des politiques publiques d'aménagement. À différentes échelles et en plus des documents directement opposables au SCoT, d'autres ressources peuvent être utiles aux collectivités dans le cadre de la politique de l'eau. il s'agit par exemple :

- des politiques nationales en faveur de l'eau (le « plan eau » du gouvernement par exemple),
- du Centre de Ressources et d'Expertise sur l'Eau en Bretagne (CRESEB),
- du plan d'actions « Finistère Eau potable 2030 »,
- du Plan de Gestion de la Sécurité Sanitaire des Eaux (PGSSE),
- du projet Terrarade, sur la préservation de la qualité des eaux et des écosystèmes de la rade ;
- des associations locales de protection de l'environnement (Bretagne Vivante, Eau & Rivières de Bretagne…) ;
- de l'assemblée bretonne de l'eau.

2.7.2. Améliorer la qualité bactériologique des eaux littorales et réduire le phénomène d'algues vertes

Les orientations du SCoT visent la protection des milieux naturels jouant un rôle dans la filtration naturelle de l'eau lors de son ruissellement. Sont notamment visés :

- le réseau bocager ;
- les zones humides ;
- les bandes enherbées le long des cours d'eau.

À ce titre, et en plus des enjeux écologiques en matière de préservation de la biodiversité (cf. partie 2.6., page 80), ces milieux doivent être identifiés et préservés selon les modalités précisées dans la partie relative à la préservation de l'environnement et de la trame verte et bleue. De plus, la reconstitution et le développement de ces espaces sont encouragés là où cela est pertinent.

Ces dispositions s'accompagnent d'une recherche de meilleure gestion des eaux pluviales (cf. partie 2.7.6., page 104). Ces prescriptions concourent à réduire les ruissellements et à favoriser la filtration des effluents.

Enfin, la mise en conformité des équipements d'épuration et d'assainissement doit se poursuivre pour limiter les rejets (cf. point 2.7.5, page 102).

2.7.3. Garantir la sécurité de l'alimentation en eau potable

L'alimentation en eau potable doit être sécurisée et garantie durablement, conformément aux dispositions législatives, au SDAGE et aux SAGE locaux.

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement protègent les captages afin de garantir l'approvisionnement en eau potable en évitant tout risque de pollution. Elles étudient également l'opportunité de rouvrir d'anciens captages aujourd'hui fermés. Si l'évolution du contexte le permet, notamment l'amélioration de la qualité de l'eau, ces captages doivent également être protégés. En plus, les trois aires d'alimentation des captages du Pays de Brest doivent également être préservées des risques de pollution.

En fonction des résultats des études actuellement en cours au niveau du bassin Loire-Bretagne concernant la recherche de nouvelles sources d'alimentation en eau à grande profondeur, les éventuels futurs sites d'alimentation en eau devront également être protégés.

Les projets d'extension de l'urbanisation ainsi que les projets d'infrastructures de transports prennent en compte les périmètres de recherche de nouveaux sites de captage ou de forage lorsque l'information est disponible à la date d'arrêt du projet du document local d'urbanisme ainsi que la disponibilité de la ressource en eau.

Le SCoT demande également à ce que la bonne qualité des réseaux d'Alimentation en Eau Potable (AEP) soit préservée. Cela passe notamment par le renouvellement sur un temps adéquat des équipements et par la poursuite des actions de résorption des fuites et des pertes locales dans le réseau AEP.

Pour préserver les capacités de développement des outils de production d'eau potable, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement préservent également les capacités d'agrandissement des sites existants.

Enfin, le SCoT demande également à ce que la notion de la capacité d'approvisionnement en eau, du point de vue de la capacité d'accueil du territoire, soit mieux en pris en compte par les schémas directeurs de l'eau en matière de développement économique.

Recommandation

En plus des dispositions énoncées page précédente, le SCoT encourage également les actions et initiatives en faveur d'une gestion durable de la ressource. Sont ainsi notamment recommandés :

- l'appui auprès des particuliers et des acteurs du monde économique dans la bonne gestion des forages de particuliers et des entreprises, dans le but de limiter le recours au réseau AEP pour ces besoins,
- l'étude d'opportunité sur la mobilisation de potentiels sites déjà existants de stockage de l'eau, notamment des anciennes carrières d'extraction de matériaux, lorsque leur configuration et la qualité des eaux le permettent.

2.7.4. Économiser la ressource en eau

Les opérations d'urbanisme et bâtiments de plus de 5 000 m² de surface de plancher intègrent dans leur conception la récupération et le stockage des eaux pluviales pour leur utilisation dans les espaces publics et/ou dans les bâtiments.

Le SCoT intègre également la recherche d'une plus grande sobriété sur les usages de l'eau. Ces économies sont une nécessité pour la pérennisation de la capacité à répondre aux besoins du territoire, conformément aux dispositions du SDAGE Loire-Bretagne, visant une baisse de 13 % des prélèvements d'eau à horizon 2 027.

Recommandation

La recherche d'une plus grande sobriété sur les usages de l'eau représente un enjeu majeur pour la pérennisation de la capacité à répondre aux besoins du territoire. À ce titre, toutes les actions en faveur d'économies d'eau sont fortement encouragées, et notamment :

- l'étude d'opportunité et l'implantation, lorsque cela est possible et pertinent, de dispositifs de récupération des eaux pluviales et leur utilisation pour des usages ne nécessitant pas d'eau potable,
- l'étude d'opportunité et le développement, lorsque cela est possible et pertinent, de la réutilisation des eaux usées traitées (re-use), notamment pour les procédés ne nécessitant pas forcément d'eau potable,
- toutes les actions et initiatives de sensibilisation et d'accompagnement des particuliers, des collectivités et des entreprises en faveur d'une plus grande sobriété sur la consommation de l'eau.

2.7.5. Poursuivre l'amélioration des systèmes d'assainissement

Les préconisations du SCoT en matière de densification de l'urbanisation tendent à un développement des équipements d'assainissement collectif sur le territoire. Cependant, l'acceptation du milieu naturel pouvant être limitée, de nouvelles solutions techniques et l'association de plusieurs solutions seront sans doute nécessaires. Des techniques alternatives d'épuration des eaux usées peuvent être retenues.

D'une manière générale, la mise en conformité des équipements d'épuration et d'assainissement ainsi que leur développement pour garantir leur bon dimensionnement (pour l'assainissement collectif et individuel) doivent se poursuivre.

Le développement de l'urbanisation devra prendre en compte la présence d'exploitations conchylicoles ou piscicoles et de zones de baignade en aval. Le choix des techniques d'assainissement non collectif devra être compatible avec les exigences de la qualité des eaux côtières.

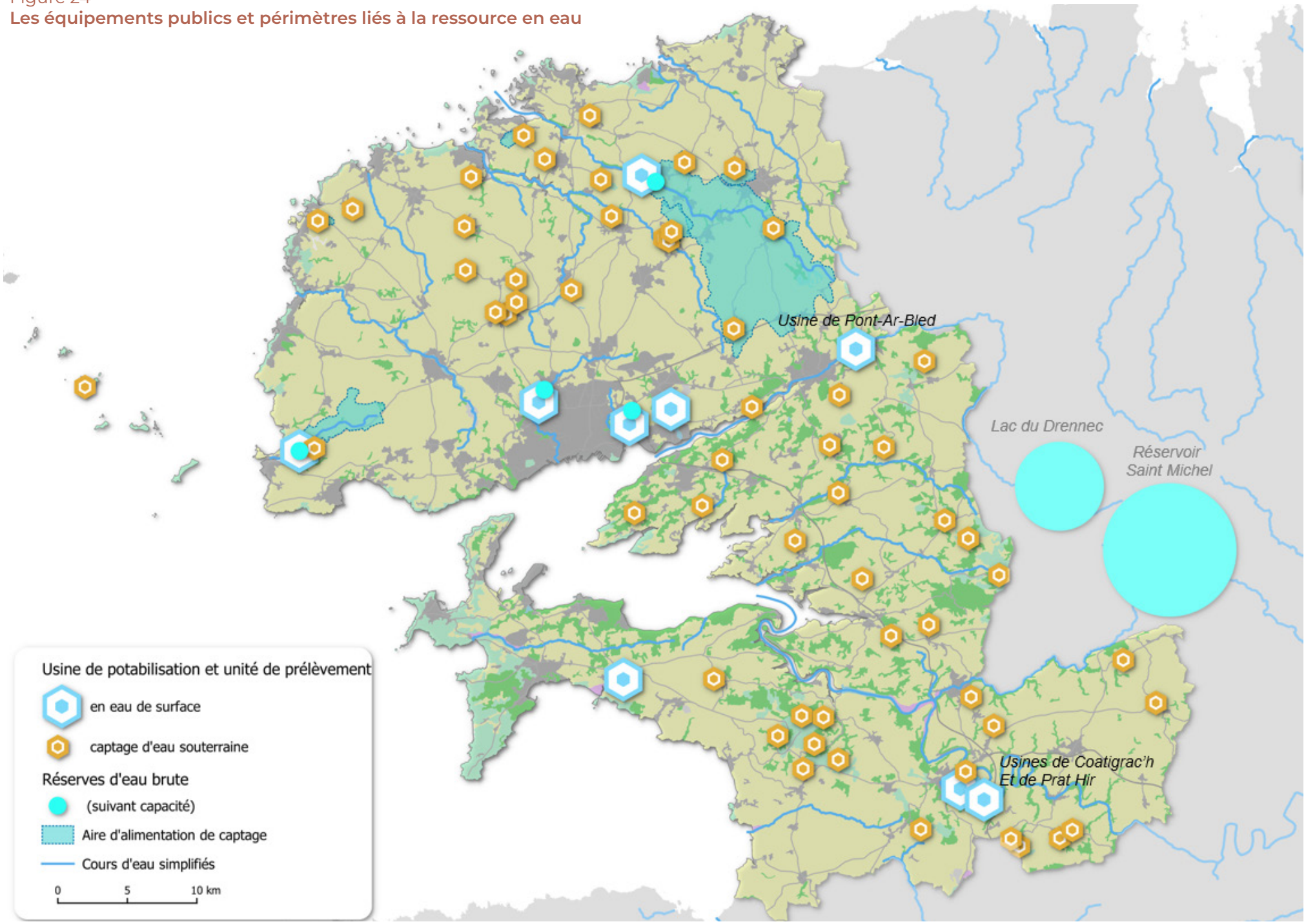
Sur le territoire, certains EPCI montrent une fragilité particulière en lien avec les problématiques d'assainissement. Il s'agit notamment de la CCPI, de la CCPA et de la CCPCAM. Ces collectivités ont engagé des investissements importants pour assurer l'amélioration de la capacité et de la conformité des équipements et systèmes d'assainissement. La poursuite de ces aménagements, déjà en cours, est fortement encouragée par le SCoT.

L'assainissement

L'implantation de nouvelles constructions et l'ouverture de zones à l'urbanisation prévues dans les documents d'urbanisme locaux sont conditionnées :

- à la capacité et à la conformité des réseaux et de la station d'épuration à accepter ces nouveaux volumes et charges de pollution (en prenant en compte la question de la charge hydraulique). Des solutions de petite taille peuvent être envisagées pour les groupements d'habitations trop éloignés pour être raccordés au réseau principal ;
- en dehors des secteurs desservis par l'assainissement collectif, à l'existence de techniques d'assainissement non collectif adaptées ou un possible passage à l'assainissement collectif.

Figure 24
Les équipements publics et périmètres liés à la ressource en eau



2.7.6. Optimiser la gestion des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales dans les projets d'aménagement doit tendre vers une maîtrise des débits et de la concentration des écoulements. Elle devra être prise en compte dès la conception des nouvelles opérations d'aménagement et permettre la réduction du rejet direct au réseau eaux pluviales, par exemple en :

- limitant l'imperméabilisation des sols et en recherchant la désimperméabilisation des surfaces artificialisées[1],
- favorisant l'infiltration au plus près du point de chute (chaussées drainantes, …) ;
- développant des solutions de stockage momentané (bassins,…) ;
- prévoyant des zones d'écoulements contrôlés dans la conception des espaces publics (places, parkings, terrains de jeux, espaces verts…) ;
- optimisant la dimension des réseaux d'eaux pluviales des opérations nouvelles par l'adaptation à la capacité du réseau hydrographique existant, en recherchant un recours limité au réseau d'eau pluviale.

Les documents d'urbanisme locaux favorisent la gestion des eaux pluviales à la parcelle et le ralentissement des écoulements. D'une manière générale, le débit des eaux de ruissellement à l'exutoire des nouvelles parcelles à aménager devra être inférieur ou égal au débit de la parcelle avant son aménagement. La déconnexion de certains bâtiments au réseau d'eaux pluviales, notamment au regard du changement climatique et de l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des épisodes de fortes précipitations, est également encouragée.

1 Cette recherche de désimperméabilisation devant s'articuler de manière cohérente avec l'objectif global de densification des espaces urbanisés, permettant de limiter fortement l'étalement urbain

Pleyben, crédit : Les Pieds dans le vide

Partie 3

S’ENGAGER ET S’ADAPTER POUR RÉPONDRE AUX DÉFIS DES TRANSITIONS

3.1. Répondre à tous les besoins de logements, par une offre diversifiée et de qualité, et massivement par le renouvellement urbain 108

3.1.1. Articuler la production de logements avec l'armature urbaine et dynamiser les centralités 109

3.1.2. Répondre aux besoins d'accueil de tous les habitants 110

3.1.3. Favoriser les politiques d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements public et privé 111

3.1.4 Considérer le renouvellement urbain comme mode de développement prioritaire 112

3.1.5. Développer l'habitat dans le cadre d'une gestion économe du foncier . 112

3.2. Inscrire le territoire dans une trajectoire de sobriété foncière 114

3.2.1. Préciser la trajectoire ZAN du Pays de Brest 115

3.2.2. Objectifs chiffrés de réduction de la consommation d'espace et de l'artificialisation 115

3.2.3. Encourager la renaturation 117

3.2.4. L'artificialisation générée par les activités agricoles 117

3.2.5. Suivre l'artificialisation réelle des territoires 118

3.2.6. Enjeux propres à chaque secteur 118

3.3. Relever le défi de la transition énergétique et de la décarbonation 120

3.3.1. Intégrer la transition énergétique de manière transversale dans tous les secteurs de l'aménagement 121

3.3.2. Développer et diversifier les productions d'énergie renouvelable 121

3.3.3. Porter une stratégie de production énergétique équilibrée et intégrée au modèle d'aménagement global 123

3.4. Préserver la filière « carrière » en exploitant de manière raisonnée les ressources minérales, pour répondre aux besoins tout en limitant l'empreinte écologique des projets 124

3.4.1. Pérenniser les outils de production 125

3.4.2. Anticiper en fonction des enjeux locaux la renaturation des sites après exploitation 125

3.5. Poursuivre un aménagement territorial permettant une gestion des déchets dans une perspective de réduction et de circularité 126

3.5.1. Pérenniser et diversifier les outils de tri et de valorisation des déchets. 127

3.6. Limiter l'exposition de la population aux risques et nuisances en anticipant et en s'adaptant au changement climatique 128

3.6.1. Anticiper et s'adapter à l'évolution des risques littoraux 129

3.6.2. Prévenir les inondations 136

3.6.3. S'adapter face à un risque croissant de feu de forêt 136

3.6.4. Prévenir les risques technologiques 137

3.6.5. Prévenir les risques de mouvement de terrain et de retrait / gonflement des argiles 137

3.6.6. Prévenir les risques pour la santé publique 137

3.1. Répondre à tous les besoins de logements, par une offre diversifiée et de qualité, et massivement par le renouvellement urbain

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest présente des typologies de logements relativement variées, permettant de répondre à une bonne partie des demandes en termes de taille de logement, de statut d'occupation, de prix… Cependant, cette diversité repose surtout sur une dualité entre :

- Brest métropole et le pôle urbain de Landerneau, où les petits logements sont nombreux, du fait de la présence d'un important parc collectif ;
- les autres communes, où la maison individuelle domine très largement.

Or les phénomènes de desserrement des ménages et de vieillissement de la population vont conduire à une augmentation sensible du nombre de ménages d'une à deux personnes sur l'ensemble du territoire, et donc à une demande marquée pour de plus petites habitations. Les communes à dominante pavillonnaire doivent prendre en compte ces éléments pour rester attractives. À l'inverse, un développement de plus grands logements est nécessaire dans les deux principaux pôles du Pays de Brest pour y maintenir et attirer des familles, et ainsi les conforter démographiquement.

La production de nouveaux logements, nécessaires à l'absorption de la baisse de la taille moyenne des ménages et à l'accueil de nouveaux habitants, doit concourir à cet indispensable rééquilibrage de l'offre de logements à l'échelle du Pays de Brest.

Au-delà de ces nouvelles constructions, une attention particulière est à porter au parc existant. Les trois quarts des logements du Pays de Brest avaient déjà plus de 25 ans en 2014 et ne répondent ainsi potentiellement plus aux standards de performances énergétiques. Le secteur résidentiel est le premier consommateur d'énergie du Pays de Brest (41 % de la consommation, 20 % des émissions de gaz à effet de serre). Sa rénovation est donc essentielle, dans une optique de transition énergétique et de lutte contre la précarité énergétique, d'autant plus que le parc le plus ancien constitue souvent l'offre au cœur des centralités, à proximité des commodités.

En outre, à l'heure où les personnes de plus de 75 ans sont encore pour une très large majorité propriétaires occupants de grands logements, la question de l'adaptation de l'offre résidentielle au vieillissement de la population et aux personnes en perte d'autonomie, tant dans ses caractéristiques techniques (éviter les chambres et salles d'eau à l'étage, les maisons surélevées, les appartements sans ascenseur…) que dans son environnement immédiat (accessibilité de l'espace public, proximité des lieux de vie, des commerces et services…), se pose avec acuité.

Enfin, concernant le logement social, le parc du Pays de Brest apparaît quantitativement adapté à la demande, même si une vigilance accrue doit être portée à ce sujet du fait d'une augmentation récente mais importante de la tension locative sociale. Sa répartition géographique est cependant très hétérogène et, qualitativement, l'offre ne semble pas toujours adaptée à la demande, notamment en termes de loyer et de typologie du parc. Le parc le plus ancien étant le plus accessible en prix, sa requalification apparaît donc également comme un enjeu fort pour le territoire.

3.1.1. Articuler la production de logements avec l'armature urbaine et dynamiser les centralités

A) Assurer une production de logements suffisante pour accompagner et s'adapter à la dynamique démographique et pour répondre aux besoins de la population.

La production minimale de nouveaux logements[1] permettant de répondre à l'ambition démographique du Pays de Brest telle qu'elle est définie dans le PAS est estimée à 1 950 logements par an en moyenne entre 2021 et 2046. Afin de répondre dans le contexte actuel à une forte tension pesant sur le logement tout en anticipant les conséquences de la transition démographique[2], dont le pic touchera le Pays de Brest entre 2035 et 2050, la production de logements se maintiendra tout d'abord à un niveau proche des précédents documents de planification, puis se réduira au fil du temps. Elle passera ainsi de :

- 2 650 logements minimum par an entre 2021 et 2026 ;
- 2 160 logements minimum par an entre 2026 et 2031 ;
- à 1 680 logements minimum par an entre 2031 et 2046.

Ces objectifs de production minimale sont de plus déclinés par intercommunalité[3], avec pour objectif de répondre aux besoins de chaque territoire (pour la population arrivante mais aussi déjà présente) tout en veillant au confortement de l'armature urbaine du Pays de Brest.

Ainsi, entre 2021 et 2031, les objectifs de production annuels de logements sont répartis entre les EPCI de la manière suivante :

	Objectif de production minimale annuelle de logements jusqu'en 2031
Brest métropole	1 230
Pays d'Iroise	293
Pays des Abers	235
Lesneven - Côte des Légendes	150
Pays de Landerneau - Daoulas	294
Presqu'île de Crozon - Aulne maritime	120
Pleyben-Châteaulin-Porzay	82
Total Pays de Brest	**2 405**

Ces objectifs évolueront entre 2031 et 2046 de manière à s'adapter à la transition démographique du territoire.

Ils pourront être adaptés à la hausse en fonction des besoins réels observés sur les territoires, mais sans remettre en question les comptes-fonciers alloués à chaque territoire par le SCoT.

	Objectif de production minimale annuelle de logements entre 2031 et 2046
Brest métropole	834
Pays d'Iroise	206
Pays des Abers	167
Lesneven - Côte des Légendes	111
Pays de Landerneau - Daoulas	207
Presqu'île de Crozon - Aulne maritime	90
Pleyben-Châteaulin-Porzay	65
Total Pays de Brest	**1 680**

1. Production de logements = construction neuve + changement de destination en zone agricole et naturelle ayant pour effet de créer un logement
2. Augmentation importante des décès due au vieillissement de la population, réduisant la croissance démographique du Pays et entraînant une libération conséquente de logements
3. Par intercommunalité, on entend leur composition à la date d'approbation du SCoT.

B) Renforcer les pôles du SCoT

Afin de conforter l'armature urbaine du Pays de Brest (cf. chapitre 1.5., page 24), les politiques de l'habitat et d'urbanisme prévoient, pour chaque pôle, une part de la production de logements supérieure ou égale au poids des résidences principales (des ménages) du pôle au sein de l'intercommunalité concernée.

C) Dynamiser les centralités par la production de logements et la reconquête du parc vacant

Afin de proposer des solutions de logements proches des services et des équipements, voire d'une desserte en transport en commun ou plus largement d'un service de mobilité, les politiques publiques de production de logements prévoient une part significative de la production de logements en renouvellement urbain ou en densification dans les centralités et les villages (cf. partie 3.1.5., page 112). Elles favorisent également la remise sur le marché des logements inoccupés (cf. partie 3.1.3, page suivante).

3.1.2. Répondre aux besoins d'accueil de tous les habitants

La diversification de l'offre en logements concerne chaque commune, elle porte sur la typologie de logements et sur les statuts d'occupation. Elle doit être organisée à toutes les échelles et définie en fonction de l'offre et de la proximité des services, équipements, réseaux et des transports en commun quand ils existent ou qu'ils sont prévus.

A) Rééquilibrer le parc de logements pour répondre à tous les besoins des habitants

La production de logements sur le territoire ces dernières années et décennies a été fortement marquée, à l'échelle du Pays de Brest, par le modèle pavillonnaire (de grandes maisons individuelles). Si cette production massive a permis de répondre à un réel besoin, les évolutions démographiques et sociétales entraînent aujourd'hui une nécessité de diversification du parc de logements, passant par un rééquilibrage de l'offre résidentielle entre petits et grands logements.

Du fait de l'ampleur importante de ce besoin de rééquilibrage, les politiques publiques en faveur de l'habitat prévoient que la production de petits logements, adaptés aux besoins des ménages (soit de T1, T2 et T3) soit très majoritaire, sans être exclusive (entre 66 et 75 % de la production). Cet effort doit être porté par l'ensemble des communes, afin d'éviter une hyperspécialisation des principaux pôles du Pays de Brest. Les politiques locales de l'habitat, à l'échelle des intercommunalités, détailleront dans les EPCI et à leur échelle l'application de cette disposition en tenant compte des spécificités locales.

Les politiques de l'habitat identifient de plus les besoins en hébergement pour les jeunes travailleurs et saisonniers, et mettent en œuvre les moyens pour remédier aux manques éventuels.

B) Diversifier l'habitat

Afin de poursuivre l'évolution des formes d'habitat du Pays de Brest, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement doivent prévoir une production de logements de typologies diversifiées. Sont notamment favorisés :

- le développement de l'habitat « individuel groupé » ou habitat intermédiaire, susceptible de répondre à la fois au souhait d'accès à une résidence principale individuelle et à des objectifs de densification,
- le logement collectif, en particulier dans les centralités, où cette typologie d'habitat comprenant souvent de petits logements, outre ses avantages de densité et d'économie d'espace, peut répondre à des besoins spécifiques.

Afin de permettre le développement de solutions d'habitat innovantes proches des besoins de certains habitants, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement permettent de plus la concrétisation d'initiatives émergentes telles que l'habitat partagé, l'habitat réversible, le changement de destination de bâtiment dont l'usage est devenu obsolète[4]…

Plus globalement, les formes de logement et de quartier doivent être conçues pour s'adapter aux contextes dans lesquels elles s'insèrent, pour proposer des espaces de vie variés, évolutifs, adaptés aux aspirations de la population présente sur le territoire ainsi qu'aux nouveaux arrivants.

C) Répondre au vieillissement de la population et aux besoins liés aux handicaps

Les documents d'urbanisme locaux favorisent le parcours résidentiel des seniors. Ils comportent notamment des dispositions permettant d'offrir des logements adaptés ou adaptables au vieillissement de la population et plus généralement aux personnes en perte d'autonomie et de mobilité. L'implantation de tels logements doit se faire prioritairement dans les pôles, à proximité des services, équipements et transport en commun. Lorsque les conditions le permettent, les politiques d'habitat et d'urbanisme prévoient que des logements adaptés soient réalisés dans les opérations immobilières des centralités, en tenant compte des besoins propres à leur territoire.

Les politiques locales de l'habitat identifient de plus à l'échelle des EPCI les besoins en équipements spécialisés (type EHPAD) et en habitat intermédiaire telles que des « résidences autonomie ».

4. En intégrant les dispositions relatives au changement de destination des anciens bâtiments agricoles, cf. chapitre 1.4.

D) Répondre aux besoins des ménages les plus modestes par la production d'une offre abordable et sociale adaptée

Afin de répondre aux besoins des ménages les plus modestes, les politiques de l'habitat favorisent la production de logements dits « abordables », c'est-à-dire dont le coût en accession ou en location est inférieur à la moyenne du marché. Cette production comprend les logements locatifs sociaux détaillés plus bas et la production de logements à coût abordable, par exemple liée aux dispositifs suivants :

- PSLA (Prêt Social Locatif Accession) ;
- BRS (Bail Réel Solidaire) ;
- LLI (Logement Locatif Intermédiaire) ;
- autres dispositifs permettant de produire des logements à coût inférieur à la moyenne du marché (accession sociale promoteurs, dispositifs Pinel et Denormandie, PLS « investisseurs », …).

Cette forme de production dite abordable doit représenter au moins 30 % de la production prévue dans les intercommunalités. Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement tiennent compte des particularités et des besoins des différentes communes dans la déclinaison à leur échelle de cette disposition.

Parmi cette production de logements à coût abordable, le SCoT favorise également la production de logements locatifs sociaux au sein du Pays de Brest, en respectant les principes définis ci-après.

Prendre en compte les besoins

Les politiques de l'habitat s'appuient sur un diagnostic qui intègre :

- les obligations légales (lois SRU, ENL, DALO…),
- la tension locative sociale, déterminée à partir du fichier commun de la demande et de l'expertise des élus et des bailleurs,
- le profil des demandeurs.

Privilégier la production à proximité des services

De manière générale, les politiques de l'habitat donnent priorité au développement des logements locatifs sociaux à proximité des services, en tenant compte de l'offre existante.

Elles concourent également à l'atteinte d'un certain niveau de représentativité du parc de logements sociaux dans les pôles, à échéance du SCoT :

- au sein de Brest métropole : 20 % minimum du parc de résidences principales pour les communes déficitaires au regard des objectifs réglementaires définis à l'échelle nationale ;
- dans le pôle urbain de Landerneau : 20 % minimum du parc de résidences principales ;
- dans les pôles structurants : 10 % minimum du parc de résidences principales ;
- dans les pôles relais et pôles locaux : 7 % minimum du parc de résidences principales.

Dans les espaces où ces taux ne sont pas atteints, la production à venir excédera ces objectifs de manière adaptée à l'écart à combler, afin d'assurer, au fil du temps, un rattrapage progressif entre le taux à atteindre et le taux actuel. Lorsque ces objectifs sont dépassés, le ratio logements locatifs sociaux / résidences principales observé dans ces pôles à la date d'approbation du SCoT doit au minimum être maintenu.

Les évaluations périodiques des politiques de l'habitat permettent de mesurer l'état d'avancement du rattrapage lorsqu'il est nécessaire.

E) Accueillir les gens du voyage

Les politiques de l'habitat veillent au respect des obligations de réalisation d'aires d'accueil, d'aires de grand passage et de terrains familiaux découlant du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

3.1.3. Favoriser les politiques d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements public et privé

Les politiques de l'habitat et de l'urbanisme favorisent :

- la remise sur le marché des logements vacants ;
- la requalification du parc ancien, et notamment les interventions sur le parc en copropriété ;
- la résorption de l'habitat indigne ;
- la qualité résidentielle du parc existant.

Les politiques de l'habitat et de l'urbanisme visent la rénovation énergétique des logements les plus énergivores (notamment ceux classés E, F et G lors du diagnostic de performance énergétique) et l'atteinte des normes « bâtiment basse consommation » ou assimilées pour l'ensemble du parc immobilier à l'horizon 2050.

Outre l'amélioration de la qualité technique générale des logements, les opérations de requalification intègrent la dimension thermique au regard de l'enjeu de maîtrise de l'énergie. Les opérations de rénovation (notamment thermique) du parc de logements locatifs sociaux ne doivent pas altérer la solvabilité des locataires concernés.

Les documents d'urbanisme locaux comportent des dispositions qui facilitent les opérations de rénovation. Ils favorisent l'installation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

3.1.4 Considérer le renouvellement urbain comme mode de développement prioritaire

Afin de limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels et de renforcer les centralités, le développement urbain doit être réalisé à l'échelle du SCoT en majorité au sein des zones et espaces déjà urbanisés, par comblement de dents creuses, démolition – reconstruction, division parcellaire, surélévation et/ou changement d'usage. Afin de mobiliser ce potentiel, les collectivités mettront en œuvre des politiques foncières à leur échelle, notamment en utilisant dans leur document d'urbanisme local les dispositifs réglementaires permettant de s'assurer une maîtrise du foncier. Selon les situations de chaque territoire, cet objectif suppose une évolution plus ou moins profonde du modèle d'aménagement. Il doit permettre d'accompagner les étapes progressives de la trajectoire de sobriété foncière, vers le ZAN à horizon 2050, indiquée par le PAS. De ce fait, les objectifs de production en renouvellement urbain, notamment en matière d'habitat, croîtront de manière parallèle à la réduction de la consommation d'espace puis de l'artificialisation. Cela permettra de continuer à garantir la capacité locale à répondre aux besoins résidentiels, économiques et d'équipements de la population.

Pour favoriser et faciliter le renouvellement urbain, la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis est analysée dans les documents d'urbanisme locaux, et plus particulièrement celle des agglomérations, villages et zones d'activité économique existantes. Cette analyse doit également permettre de hiérarchiser le potentiel en fonction :

- de son intérêt stratégique, en particulier l'accès aux fonctions de centralité en modes actifs ou en transports collectifs,
- de la faisabilité en matière d'aménagement et de libération du foncier.

Le calcul de la superficie nécessaire à l'extension de l'urbanisation, entre 2021 et 2031, puis entre 2031 et 2046, intègre le potentiel offert par le renouvellement urbain.

3.1.5. Développer l'habitat dans le cadre d'une gestion économe du foncier

A) Produire des logements en renouvellement urbain

Afin d'offrir des logements à proximité des services, des réseaux (d'énergie notamment) et des transports en commun, les politiques d'urbanisme et d'habitat prévoient une part significative de la production de logements en renouvellement urbain selon l'ambition définie ci-après, qui prend en compte les spécificités et capacités des différentes parties du territoire :

- Brest métropole : 60 % de la production entre 2026 et 2031, puis 70 % de la production entre 2031 et 2046 ;
- CAPLD, CCPI et CCPA : 50 % de la production entre 2026 et 2031, puis 60 % de la production entre 2031 et 2046 ;
- CLCL, CCPCAM et CCPCP : 40 % de la production entre 2026 et 2031, puis 50 % de la production entre 2031 et 2046.

Cette ambition à l'échelle de chacun des EPCI sera déclinée dans les documents d'urbanisme locaux, en intégrant si besoin les spécificités propres à chaque commune.

La production de logements en renouvellement urbain comprend l'ensemble des moyens de production de logements qui n'entraînent pas de nouvelle consommation d'espaces ou d'artificialisation du sol[5] supplémentaire.

5. Au sens de la loi Climat & Résilience

L'optimisation des zones déjà urbanisées doit répondre à l'objectif d'économie de foncier en visant une densification et une intensification des usages. Cette recherche de densification doit cependant également prendre en compte le tissu urbain environnant existant et les autres besoins de ces espaces : végétal en ville, espaces publics, îlots de fraîcheur (cf. chapitre 1.6.)...

B) Les principes pour le développement de nouveaux quartiers d'habitat

Le développement de nouveaux quartiers d'habitat respecte les principes suivants :

- il évite une urbanisation linéaire le long des axes routiers et ne déséquilibre pas l'organisation urbaine de la commune ;
- il recherche dans la mesure du possible une réduction des marges de recul le long des infrastructures, ou à défaut leur valorisation ;
- les extensions urbaines éventuelles sont organisées en cohérence et en continuité avec la structure urbaine dont elles dépendent ;
- l'accès aux équipements et aux transports collectifs est facilité le cas échéant, en favorisant les déplacements actifs.

Afin d'assurer une urbanisation économe en espace, les extensions urbaines sont conçues dans un objectif de sobriété foncière qui reprend également le principe de progressivité vu au point précédent. Les aménagements visant la production de logements en extension d'urbanisation respectent les orientations suivantes :

- pour Brest métropole : 37 logements par hectare minimum en moyenne à l'échelle de l'EPCI jusqu'en 2031, puis 42 logements par hectare entre 2031 et 2046 ;
- pour la CAPLD, la CCPI et la CCPA, 30 logements par hectare minimum en moyenne à l'échelle de l'EPCI jusqu'en 2031, puis 35 logements par l'hectare entre 2031 et 2046 ;

- pour la CLCL, la CCPCAM et la CCPCP : 25 logements par hectare minimum en moyenne à l'échelle de l'EPCI jusqu'en 2031, puis 30 logements par hectare entre 2031 et 2046 ;
- de plus, un seuil minimum de 20 logements par hectare en moyenne à l'échelle communale doit être respecté jusqu'en 2031, ce chiffre devant s'élever si possible à 25 logements par hectare entre 2031 et 2046, de manière à ce que l'ensemble du territoire contribue à cet effort de densification et de sobriété foncière.

Ces objectifs moyens seront déclinés dans les documents d'urbanisme locaux, par communes, en fonction de l'armature urbaine et en tenant compte des spécificités du territoire. À ce titre, les PLUi prévoient que soient respectées les dispositions suivantes en matière d'opérations d'habitat en extension d'urbanisation :

- la densité moyenne[6] de ces opérations dans les communes identifiées comme pôle relais ou pôle local doit au minimum égaler la densité moyenne demandée à l'échelle de l'EPCI ;
- la densité moyenne de ces opérations dans les pôles structurants doit au minimum dépasser de 5 points la densité moyenne demandée à l'échelle de l'EPCI ;
- la densité moyenne de ces opérations dans le pôle urbain de Landerneau doit au minimum dépasser de 10 points la densité moyenne demandée à l'échelle de la CAPLD ;
- la densité moyenne de ces opérations dans le cœur de la métropole[7] doit être au minimum d'une densité de 50 logements par hectare jusqu'en 2031, puis de 55 logements par hectare entre 2031 et 2046.

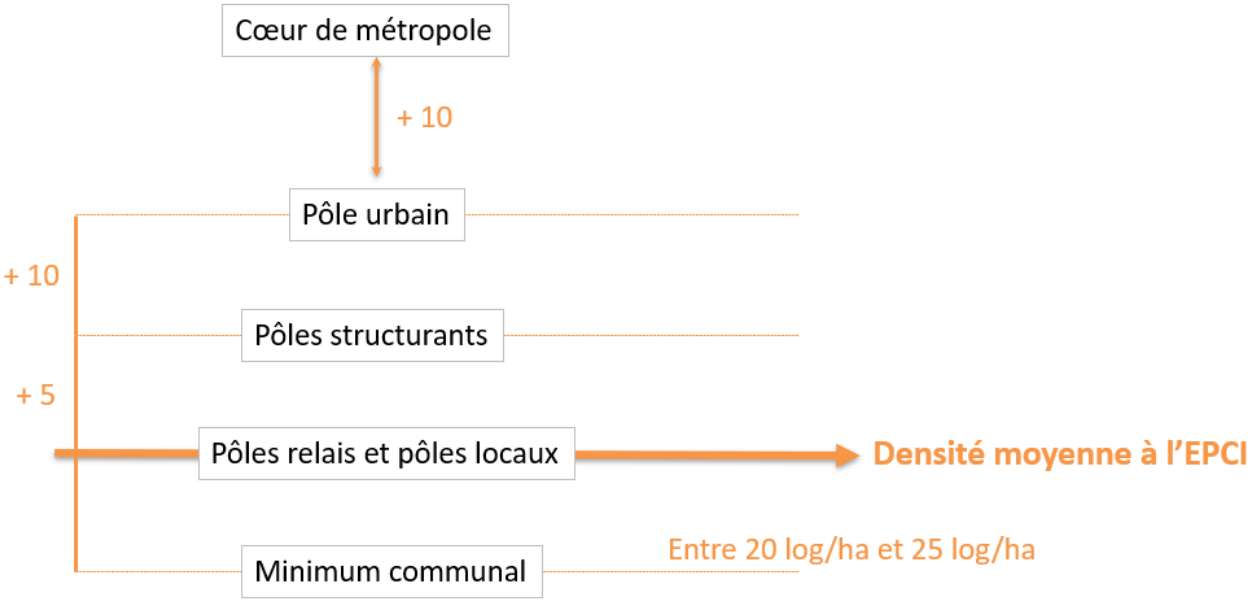
6. La densité moyenne s'observe en respectant les étapes temporelles vues aux points précédents et les objectifs en matière de densité qui y sont affiliés, soit : la moyenne des opérations prévues jusqu'en 2031 puis la moyenne des opérations prévues entre 2031 et 2046
7. Cœur de métropole : notion à définir par le PLUi de Brest métropole

La densité d'une opération d'habitat au sens du SCoT est une densité brute de laquelle sont déduits :

- les espaces non urbanisables : zones naturelles ou secteurs maintenus en activité agricole, zones de risque (inondation, industriel…), prescriptions ou de servitudes administratives (marges de recul…), secteurs déjà bâtis ayant vocation à être conservés ;
- les espaces destinés à accueillir une autre destination que l'habitat (bureaux, commerces…) ;
- les espaces destinés à accueillir un équipement dont l'usage dépasse les besoins de l'opération ou du quartier (équipement communal, voirie de transit…).

Enfin, pour contriber aux objectifs liés à la transition énergétique du territoire, le SCoT encourage une conception des projets intégrant la question bioclimatique et visant, par exemple, l'orientation des constructions, un bon ensoleillement, etc. Ces aménagements visent l'ensemble des constructions et projets (résidentiels et autres) pour lesquels cette réflexion est possible, afin de poursuivre l'adaptation des pratiques d'urbanisme au changement climatique, en recherchant une plus grande autorégulation thermique des bâtiments.

Figure 25
Principe de hiérarchisation des règles de densité selon l'armature urbaine



3.2. Inscrire le territoire dans une trajectoire de sobriété foncière

Rappel des enjeux

Le modèle de l'urbanisation pavillonnaire très répandu dans l'ouest de la France conjugué à un fort développement des besoins d'habitat a généré dans le Pays de Brest une consommation d'espace d'environ 1 251 ha en 10 ans (entre 2011 et 2021).

Cette mobilisation de l'espace pour les besoins urbains, et notamment les besoins d'habitat qui engendrent les deux tiers de la consommation d'espace, est susceptible de remettre en cause les grands équilibres environnementaux et d'organisation de l'espace dans le Pays de Brest :

- elle contribue en particulier à la réduction de l'espace agricole ;
- elle génère des impacts négatifs en termes économiques, liés à la qualité du paysage, du cadre de vie, et donc au potentiel d'attractivité du Pays de Brest tant pour les habitants que pour les touristes ;
- l'utilisation de terrains éloignés des centres des communes contribue par ailleurs à la dévitalisation de ces centres ;
- elle est coûteuse en services et équipements publics : transports, assainissement, eau potable, éclairage public…
- enfin l'utilisation des sols pour les besoins urbains et l'imperméabilisation qui en découle peuvent porter atteinte au maintien ou au fonctionnement des milieux.

Pour toutes ces raisons, les élus du Pays de Brest ont affirmé comme un objectif prioritaire la limitation de la consommation d'espace et l'inscription, dans le SCoT et dans leurs PLUi, d'une trajectoire menant, de manière progressive pour permettre aux modes d'aménagement d'évoluer, au zéro artificialisation nette à l'horizon 2050. La mise en œuvre de cette orientation exige de renforcer les centralités, de donner une large part au renouvellement urbain et d'assurer une meilleure gestion des extensions urbaines.

Ainsi, le SCoT s'engage à réduire la consommation d'espace agricole et naturel au regard du rythme observé sur la dernière décennie, tant dans le domaine de l'habitat que de celui de l'économie, des équipements et des infrastructures. Concernant l'habitat, le SCoT propose une ambition élevée en termes de renouvellement et de densification de l'enveloppe urbaine existante, couplée à des objectifs chiffrés de densité des extensions urbaines, afin de permettre une réduction significative de la consommation d'espace agricole et naturel.

3.2.1. Préciser la trajectoire ZAN du Pays de Brest

En déclinaison de la trajectoire vers le « Zéro Artificialisation Nette » indiquée par le PAS (cf. partie 3.3., page 57), le DOO précise le volume maximal d'espaces pouvant être :

- consommés par le développement de l'urbanisation entre 2021 et 2031,
- artificialisés par le développement de l'urbanisation entre 2031 et 2041, puis entre 2041 et 2046.

L'écart entre les notions de consommation d'espace et d'artificialisation, pour les opérations d'habitat, d'économie (en dehors des aménagements liés aux activités agricoles) et liées aux équipements et infrastructures étant très faible (moins de 3 % dans le Pays de Brest sur la période 2011-2021), la trajectoire de sobriété foncière est calculée sur toute la période du SCoT sur la base du bilan de la consommation d'espace observée sur le Pays de Brest entre 2011 et 2021.

Ainsi, les opérations en extension d'urbanisation liées au développement de l'habitat, de l'économie, des équipements et des infrastructures pourront au maximum entraîner :

- 745 ha de consommation nette d'espace entre 2021 et 2031, soit une réduction de 40 % par rapport au rythme de consommation observé sur le Pays de Brest entre 2011 et 2021 (en application du SRADDET de la Région Bretagne);
- 500 ha d'artificialisation nette de terres agronaturelles entre 2031 et 2041[1], soit une réduction de 60 % par rapport au rythme d'artificialisation observé sur le Pays de Brest entre 2011 et 2021 ;
- 125 ha d'artificialisation nette de terres agro-naturelles entre 2041 et 2046, soit une réduction de 80 % pa rapport au rythme d'artificialisation mesuré sur le Pays de Brest entre 2011 et 2021.

Les documents d'urbanisme locaux contribuent au respect de cet objectif global, dans le respect des enveloppes foncières définies pour chaque EPCI (dispositions ci-après). Ils traduisent ainsi l'objectif de ne pas dépasser, à l'échelle de l'ensemble du Pays de Brest, 1 370 hectares de consommation foncière et d'artificialisation sur 25 ans (entre 2021 et 2046).

Conformément aux dispositions de la loi Climat et Résilience, les EPCI intègrent les comptes-fonciers précisés par décennie et par intercommunalité dans leur PLUi et mesurent, tous les trois ans dans le cadre de leur bilan triennal de l'artificialisation, la consommation puis l'artificialisation réelle de leur territoire. Cette mesure résulte du solde entre les surfaces concernées par une nouvelle consommation d'espace ou artificialisation et les surfaces ayant été renaturées (désartificialisées).

3.2.2. Objectifs chiffrés de réduction de la consommation d'espace et de l'artificialisation

Afin de garantir ces objectifs fixés à l'échelle du Pays de Brest, chaque EPCI dispose d'une enveloppe foncière dédiée à son développement (habitat, économie, équipements, infrastructures… hors bâtiments et aménagements agricoles, traités au point 3.2.4.), prévue pour chaque décennie couverte (ou partiellement couverte) par le SCoT, soit les périodes suivantes :

- 2021-2031 ;
- 2031-2041 ;
- 2041-2046.

Ces enveloppes sont appelées « compte foncier ».

Les documents d'urbanisme locaux organisent le développement opérationnel de leurs zones à urbaniser de façon à ne pas dépasser la consommation d'espace maximale et l'artificialisation allouées à chaque EPCI, par période de 10 (ou de 5) ans. Cette consommation d'espace maximale est définie en prenant en compte les opérations ayant entraîné de la consommation d'espace à partir d'août 2021.

Enfin, la surface des zones à urbaniser n'est pas directement assimilable à la surface de consommation foncière, une différence parfois significative pouvant être observée entre espaces définis comme urbanisables dans les documents d'urbanisme et ceux effectivement consommés par les projets d'aménagements réels. Les documents d'urbanisme locaux justifieront, le cas échéant, du différentiel en précisant les éléments présents dans les zones à urbaniser n'étant pas comptabilisés dans la consommation future, à savoir :

- les espaces déjà aménagés ou urbanisés (bâti, voirie, infrastructures existantes…) et qui ont donc déjà perdu leur caractère d'espace agricole ou naturel ;
- les espaces qui, après aménagement de l'ensemble de la zone, ont vocation à conserver un caractère agricole ou naturel (coulées vertes, espaces paysagers en recul des voies à grande circulation…).

A) Les projets d'intérêt Pays

Ces comptes-fonciers intègrent le potentiel de consommation alloué à des projets dont l'intérêt dépasse les collectivités qui les accueillent et concernent tout le Pays de Brest, voire au-delà. Ces projets correspondent à un total de 18 ha, exclusivement ciblés sur la période 2021-2031, dédiés aux aménagements suivants :

- le nouveau stade de football, sur le territoire de Brest métropole, pour une surface de 15 ha ;
- le nouvel abattoir sur le territoire de la CCPCAM, permettant la valorisation des produits des éleveurs du territoire, pour une surface de 3 ha.

1 Hors artificialisation générée par des bâtiments agricoles, traitée au point 3.2.4.

La consommation foncière engendrée par ces deux projets est prélevée sur le compte-foncier global du SCoT, attribué par le SRADDET de la Région Bretagne, et n'entre pas dans le décompte des comptes-fonciers des EPCI. Pour la période 2021-2031, la territorialisation du foncier maximum urbanisable par les collectivités concerne donc une surface de 727 ha nets (745-18 ha de projets d'intérêt Pays).

La répartition des comptes-fonciers est la suivante :

EPCI	**Compte foncier pour 2021-2031**	**Compte-foncier pour 2031-2041**	**Compte-foncier pour 2041-2046**	**Compte-foncier global (2021-2046)**	**Surfaces liées à des projets d'envergure supérieure aux EPCI[2]**
Brest métropole	283 ha	221 ha	55 ha	559 ha	45 ha (stade et PENE)
Pays d'Iroise	97 ha	57 ha	13 ha	167 ha	
Pays des Abers	82 ha	47 ha	12 ha	141 ha	
Lesneven - Côte des Légendes	67 ha	43 ha	11 ha	121 ha	
Pays de Landerneau-Daoulas	100 ha	63 ha	16 ha	179 ha	5 ha (PENE)
Presqu'île de Crozon - Aulne maritime	50 ha	38 ha	10 ha	98 ha	3 ha (abattoir du Faou)
Pleyben - Châteaulin - Porzay	48 ha	31 ha	9 ha	88 ha	18 ha (PENE)
Total	**727 ha**	**500 ha**	**126 ha**	**1 353 ha**	

Ces comptes-fonciers sont répartis selon un scénario prospectif décrit dans la justification des choix (cf. annexes du SCoT) prenant en compte l'estimation, par périodes de 10 ans, des besoins des territoires en matière de foncier pour l'habitat, les aménagements économiques, les équipements et les infrastructures. Ce scénario a pour but d'expliciter les choix retenus et de construire les dispositions relatives aux comptes-fonciers. Les évolutions liées à la vie réelle quotidienne des territoires n'étant pas toutes prévisibles aujourd'hui à l'horizon 2046, les PLUi peuvent mobiliser différemment les enveloppes qui leur sont attribuées, mais ils doivent cependant respecter le volume de surface maximum urbanisable par décennie précisé dans le tableau ci-dessous.

B) Les projets d'envergure régionale

En plus des projets d'intérêt local et de niveau Pays, le territoire va également accueillir, pour la période 2021-2031, plusieurs projets dont l'envergure dépasse les limites administratives du Pays de Brest et représente un enjeu au niveau régional.

Les projets du territoire pouvant constituer des projets d'envergure régionale sont les suivants :

- l'aménagement de la « phase 1 » de l'écopôle de Lanvian, concernant les secteurs de la CAPLD, de Brest métropole et de la CCPA. La « phase 1 » de cette zone permettra le développement d'un espace économique majeur de 30 ha, dédié à des activités économiques structurantes de logistique et industrielles, à rayonnement régional ;
- l'aménagement du secteur nord-est de la métropole (pour une surface de 37 ha) ;
- le développement du technopôle Brest-Iroise (sur le territoire de Brest métropole, pour une surface de 15 ha) ;

2 La colonne du tableau ne comprend que les surfaces validées au moment de l'arrêt du SCoT, soit les projets d'envergure Pays (cf. point 3.2.2.A) et PENE (cf. 3.2.2.C). À ces surfaces peuvent se rajouter les projets d'envergure régionale qui seront intégrés dans les futures modifications et révisions du SRADDET ou ceux liés à l'actualisation de la liste des PENE

- le développement de l'entreprise « Even » sur le territoire de la CLCL (pour une surface de 8 ha) ;
- un projet de chaudière à hydrogène sur le territoire de la CCPA (sur une surface de 2,5 ha) ;
- un projet de stockage d'énergie par batterie sur le territoire de la CCPCP (sur une surface de 1,6 ha).

La liste des projets reconnus d'envergure régionale n'étant pas arrêtée par le SRADDET au moment de l'arrêt du SCoT, les PLUi ne pourront exclure la consommation foncière de ces projets qu'à la condition de la reconnaissance effective de ces projets dans les modifications du SRADDET.

À défaut, la consommation foncière de ces projets devra s'intégrer et être compatible avec le compte-foncier global du Pays de Brest.

C) Les projets d'envergure nationale et européenne

Enfin et toujours sur cette même période 2021-2031, le Pays de Brest accueille trois projets reconnus comme Projets d'Envergure Nationale et Européenne (PENE). Il s'agit de l'aménagement des secteurs suivants :

- le « Celtic Interconnector », à La Martyre, sur le territoire de la CAPLD, pour une surface de 5 ha ;
- Lavallot sud et Saint-Thudon 2 sur le territoire de Brest métropole, pour une surface de 30 ha ;
- le Pouillot à Châteaulin, sur le territoire de la CCPCP, sur une surface de 18 ha.

Aujourd'hui, les deux derniers projets cités sont en liste « 2 » des PENE. Le SCoT encourage l'avancement de ces deux projets et leur inscription dans les PLUi de Brest métropole et de la CCPCP, dans le respect des conditions prévues par la loi en matière de PENE, de manière à faciliter leur passage effectif dans la liste « 1 » des projets d'envergure nationale et européenne.

3.2.3. Encourager la renaturation

Jouant un rôle important dans le renforcement de la fonctionnalité écologique du territoire, participant au confortement des activités agricoles et constituant un intérêt fort dans la gestion des eaux pluviales, le développement du végétal en ville… les opérations de renaturation sont fortement encouragées par le SCoT. Elles concernent des aménagements qui conduisent à désartificialiser un espace pour le rendre à un état et à une vocation agricole ou naturelle.

Du fait d'enjeux majeurs sur le territoire liés à ces sujets, sont principalement visés par le SCoT :

- la renaturation de sols artificialisés de toute nature, notamment dans les espaces urbanisés, afin de contribuer à limiter la fragmentation des milieux naturels en ville, en complément des trames vertes urbaines, de lutter contre les phénomènes d'ilots de chaleur et de faciliter l'infiltration des eaux pluviales à proximité de leur point de chute ;
- la renaturation de sols, dans ces mêmes espaces, visant la constitution d'espaces agricoles à l'intérieur ou autour des villes et en espace périurbain ;
- la renaturation en espace agricole, par la déconstruction d'anciens bâtiments et aménagements (anciens bâtiments et sols artificialisés liés à des activités agricoles, logements complètement isolés et en situation de vacance structurelle, ancien équipement ou infrastructure n'étant plus utilisé…) lorsque ceux-ci ne présentent plus d'intérêt usuel, économique ou patrimonial, dans le but de renforcer la fonctionnalité agricole et/ou la perméabilité écologique de ces espaces ;
- en complément des opérations de compensation environnementale des projets d'aménagement, la renaturation des sols artificialisés dans ou à proximité des réservoirs et corridors de biodiversité identifiés par les PLUi sur la base des cartographies du SCoT (cf. chapitre 2.6., page 80) ;
- en anticipation des opérations de relocalisation dues à l'évolution des risques littoraux (cf. chapitre 3.6., page 128).

Les surfaces ainsi renaturées et correspondant à la définition d'un espace non artificialisé peuvent être comptabilisées dans le bilan triennal d'artificialisation des collectivités. Lorsque ces opérations sont connues et certaines, les surfaces concernées peuvent également être identifiées dès la révision ou l'élaboration du PLUi.

3.2.4. L'artificialisation générée par les activités agricoles

En application du code de l'urbanisme, le SRADDET de la Région Bretagne et le schéma régional agricole peuvent réserver une part du foncier artificialisable au développement des activités agricoles. Ces dispositions n'existent cependant pas dans les documents en vigueur à la date d'arrêt du SCoT. De plus, en application du décret 2023-1097 du 27 novembre 2023, une autorisation d'urbanisme relative à une construction ou installation nécessaire à une exploitation agricole ne peut être refusée au seul motif que sa délivrance serait de nature à compromettre les objectifs chiffrés de lutte contre l'artificialisation des sols fixés par le document d'urbanisme local.

Cependant, et en plus des aménagements liés à l'habitat, à l'économie, aux équipements et aux infrastructures, le développement des activités agricoles est également source d'artificialisation des sols. Cette artificialisation est liée à la création et à l'extension de bâtiments ou de surfaces imperméabilisées pour le stationnement, le stockage de matériaux… Sur le territoire, le développement des cultures sous serres représente le principal moteur de cette artificialisation (cf. analyse de la consommation d'espaces, dans les annexes du SCoT). Afin de contribuer à l'effort global de réduction de l'artificialisation, le SCoT encourage le secteur agricole à réduire progressivement son rythme d'artificialisation

des sols, selon la même trajectoire que l'ensemble des aménagements urbains :

- - 60 % entre 2031 et 2041 (par rapport à la dynamique observée entre 2011 et 2021) ;
- - 80 % entre 2041 et 2046 (par rapport à la dynamique observée entre 2011 et 2021).

La recherche d'une part plus importante qu'auparavant de renouvellement urbain et de recyclage du bâti, y compris par les aménagements liés aux activités agricoles (cf. chapitre 1.4., page 20) représente le principal levier permettant la poursuite de cet objectif.

3.2.5. Suivre l'artificialisation réelle des territoires

Afin d'assurer le suivi des dispositions du SCoT et de l'artificialisation des sols au sens large, en déclinaison de la traduction du schéma dans les PLUi, les collectivités délibèrent tous les trois ans sur le bilan triennal de l'artificialisation.

Ce bilan estime, tous les trois ans, l'artificialisation générée par l'ensemble des aménagements, à laquelle est soustraite la surface renaturée suite aux opérations de désartificialisation.

Le suivi et le respect des dispositions et des comptes-fonciers du SCoT est cependant à estimer sur le solde des opérations ayant entraîné de l'artificialisation supplémentaire (ou de la consommation d'espace supplémentaire jusqu'en 2031) liées au développement :

- de l'habitat ;
- des activités économiques (à l'exception des aménagements liés aux activités agricoles en espace agricole) ;
- des équipements ;
- des infrastructures ;

Surfaces auxquelles doivent être soustraites celles liées aux opérations de renaturation (cf. partie 3.2.4, page précédente).

La déconstruction et la renaturation d'aménagements agricoles (anciens bâtiments, friches bâties…), lorsqu'elle est liée à la compensation au titre du ZAN d'un projet urbain, peut également être intégrée dans l'indicateur de suivi des comptes-fonciers.

3.2.6. Enjeux propres à chaque secteur

Si l'objectif global à l'échelle du Pays de Brest correspond, par décennie et par rapport à la dynamique observée entre 2011 et 2021, à une réduction progressive du rythme de consommation d'espace de :

- - 40 % entre 2021 et 2031 ;
- - 60 % entre 2031 et 2041 ;
- - 80 % entre 2041 et 2046 ;

avec l'ambition d'atteindre, dans la prochaine révision du SCoT, le « Zéro Artificialisation Nette » à l'horizon 2050, cet objectif n'est pas réparti de façon uniforme entre les différents EPCI.

L'objectif de réduction de la consommation d'espace propre à chaque EPCI dépend notamment :

- du rythme et du type de consommation d'espace entre 2011 et 2021 (inégaux entre les EPCI),
- du développement prévu de zones économique stratégiques (qui concerne plus particulièrement certains EPCI - cf. partie 1.2.3.A., page 14),
- des objectifs de construction de nouveaux logements, en nombre, en type et en localisation.

Par ailleurs, la répartition de l'objectif global entre les différents EPCI traduit les priorités accordées d'une part au renforcement des pôles urbains et, d'autre part, au développement économique.

Enjeux propres à Brest métropole

Le SCoT engage Brest métropole à produire environ la moitié des logements nécessaires à la réponse des besoins estimés à l'échelle du Pays.

Par ailleurs, Brest métropole représente le principal pôle urbain et économique du Pays de Brest, ce qui induit des besoins plus importants, notamment en matière de développement économique et d'équipements. Sur ces deux derniers points, la métropole est également engagée dans le renforcement des activités portuaires et rétroportuaires, en lien avec le port régional d'intérêt national et européen de Brest et son hinterland, par un plan d'investissement financier important de niveau régional. Ces aménagements, en lien également avec l'intégration de cet espace au Réseau Central Trans-Européen de Transport (RTE-T) (cf. partie 1.1., page 8) imposent également une réponse adéquate en termes de foncier, pour accueillir des aménagements dont le rayonnement et l'intérêt dépassent largement les frontières de la métropole et du Pays de Brest.

Enfin, le développement urbain de Brest métropole au cours de la dernière décennie, notamment en matière d'habitat, intégrait plus qu'ailleurs des principes d'économie d'espace, par une densité des opérations plus importante et une part très majoritaire de production de logements en renouvellement urbain (cf. analyse de la consommation d'espace, dans les annexes du SCoT). Ainsi, Brest métropole représente 50 % de la population et 64 % des emplois du Pays de Brest, mais sa consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers n'a représenté que 27 % de celle du Pays de Brest sur la période 2011-2021.

Aussi, même si la production en renouvellement urbain et la densité en extension urbaine continuent d'être plus élevées sur la métropole que sur le reste du Pays de Brest, l'objectif de réduction de consommation d'espace pour Brest métropole est inférieur à celui d'autres EPCI du SCoT, au regard des efforts passés et du changement de modèle d'aménagement déjà mis en œuvre depuis plus de 15 ans par Brest métropole.

Enjeux propres au Pays d'Iroise

La qualité de vie dans le Pays d'Iroise est le support d'une dynamique démographique couplée à un développement de l'habitat individuel. Des formes d'habitat plus denses que par le passé doivent être envisagées pour accompagner le développement futur. Dans le même temps, par sa localisation à l'extrême ouest du territoire, le Pays d'Iroise est moins accessible que les autres communautés du plateau léonard, suscitant un moindre développement de l'économie productive. Cependant, du fait d'une population importante et en croissance, l'économie présentielle est en croissance et permet de répondre aux besoins variés des résidents.

Afin d'assurer le maintien des équilibres à l'échelle du Pays de Brest et de préserver les spécificités et les atouts, notamment environnementaux du Pays d'Iroise, l'objectif de réduction de la consommation d'espace de la collectivité est le plus important du Pays de Brest.

Enjeux propres au Pays des Abers

Le Pays des Abers allie de multiples enjeux fonciers liés à la présence d'une agriculture et d'une industrie agroalimentaire fortes, à son attractivité résidentielle, la qualité de son cadre de vie et sa façade littorale. Le territoire alimente l'attractivité du Pays de Brest également par la présence de zones d'activité importantes en proximité directe de la RN12 et de la partie septentrionale de l'aire métropolitaine brestoise.

La volonté de préserver à la fois le potentiel agricole et paysager du territoire, de conforter la vitalité de ses centres-villes et centres-bourgs ainsi que de préserver la fonctionnalité écologique du territoire motive l'objectif de sobriété foncière. Celui-ci doit permettre au territoire, à la fois de poursuivre ces préoccupations majeures ainsi que de maintenir son dynamisme démographique et son développement économique induits par sa position stratégique comme son accessibilité.

Enjeux propres à Lesneven – Côte des Légendes

La préservation des espaces littoraux et de la plaine légumière au nord du territoire, et une organisation urbaine plus polarisée que dans les autres communautés de communes (autour de Lesneven-Le Folgoët, pôle structurant à conforter) conduisent à un objectif de réduction de la consommation d'espace comparable à ceux de la CCPA et de la CCPCP.

Enjeux propres au Pays de Landerneau-Daoulas

Fort d'un poids démographique et d'un taux de croissance de population parmi les plus dynamiques observés à l'échelle des 7 EPCI du territoire du SCoT, le Pays de Landerneau-Daoulas constitue le deuxième pôle du Pays de Brest qui a vocation à ce titre à être conforté.

Bassin de vie de 50000 habitants, le Pays de Landerneau-Daoulas est en effet un territoire attractif qui gagne constamment des habitants, grâce à son identité et à ses atouts spécifiques :

- une localisation avantageuse en termes d'accessibilité routière (RN 12 et RN 165) et ferroviaire (1ère gare TER de Bretagne).
- un territoire composé de 22 communes aux caractéristiques complémentaires : communes urbaines, périurbaines, rurales et littorales, avec une ville-centre – Landerneau - dont la population est supérieure à 16 000 habitants.
- un territoire bien équipé et doté d'un bon niveau de services (commercial, de santé, scolaires, extra-scolaires, sportifs, culturels,...)
- un territoire économique particulièrement dynamique - 2nd pôle économique du Pays de Brest - qui conjugue économie productive et économie résidentielle, avec des marqueurs forts qui structurent le tissu local (agriculture, agro-alimentaire, agro-industrie, industries, services, commerces, secteur public...).
- un cadre de vie de qualité, entre terre (Monts d'Arrée) et mer (Rade de Brest), qui attire et capte durablement tant les entreprises, que les habitants ou les visiteurs.
- des atouts touristiques marqueurs du territoire, entre culture, nature et littoral, avec des équipements culturels reconnus à l'échelle nationale (Fonds Hélène et Edouard Leclerc, Abbaye de Daoulas).

Aussi, afin d'être en mesure d'accompagner cette trajectoire dynamique, l'objectif de réduction de consommation d'espace pour le Pays de Landerneau-Daoulas est inférieur à celui des autres EPCI du Pays de Brest excepté Brest métropole.

Enjeux propres à la Presqu'île de Crozon – Aulne maritime

En Presqu'île de Crozon - Aulne maritime, la volonté de développer l'activité agricole et de préserver les paysages remarquables et les secteurs riches sur le plan de la biodiversité conduit à y proposer un objectif de réduction de la consommation d'espace similaire à celui des autres EPCI du Pays de Brest, en dehors de Brest métropole et du Pays de Landerneau-Daoulas.

Enjeux propres à la communauté de communes de Pleyben - Châteaulin - Porzay

La communauté de communes de Pleyben - Châteaulin - Porzay est un territoire aux multiples visages et enjeux. Plutôt rurale, bien que polarisée en son centre par le pôle structurant de Châteaulin et le pôle relais de Pleyben, plus à l'est, la collectivité présente des enjeux forts sur les plans agricoles, environnementaux et paysagers. Ce cadre de vie entre espaces agricoles, naturels (notamment au centre le long de la rivière de l'Aulne et sur le littoral) doit être préservé car il représente la spécificité et l'identité du territoire.

La CCPCP est cependant située sur un espace stratégique à l'échelle départementale, entre les grands pôles urbains de Brest métropole au nord et de Quimper au sud. Traversé par le carrefour des deux routes nationales RN 164, allant vers Carhaix, et RN 165, le territoire comporte des enjeux importants en matière de développement économique.

Pour ces raisons, la CCPCP affiche un effort de réduction de la consommation d'espace comparable à l'effort demandé à la CCPCAM, la CCPA et la CLCL.

3.3. Relever le défi de la transition énergétique et de la décarbonation

Rappel des enjeux

Le Pays de Brest connaît depuis 20 ans une augmentation très forte de ses productions d'énergies renouvelables, portée par une grande diversité de filières de production d'énergies renouvelables : énergie éolienne, solaire, filière bois et méthanisation sont ainsi et jusqu'à présent les principaux moteurs de cette croissance, que le SCoT entend poursuivre et accélérer. Fortement mobilisé sur ce sujet, le pôle métropolitain a d'ailleurs récemment réalisé une étude de planification énergétique visant à identifier les potentiels de développement de la production d'énergie locale et renouvelable sur le territoire.

Le SCoT intègre les résultats de ce travail et vise à la mobilisation de ce potentiel, notamment des filières photovoltaïques, au bois énergie et à la géothermie, mais également à l'ensemble des autres filières permettant de réduire la dépendance énergétique du territoire.

Le diagnostic montre cependant que, si la production des énergies renouvelables augmente sur le territoire, le taux de couverture, c'est-à-dire la part des besoins énergétiques du territoire couverte par ces énergies renouvelables, elle, stagne. Cela est dû à une augmentation tendancielle des consommations énergétiques et traduit donc le fait que ces nouvelles productions d'énergies, au lieu de se substituer à la consommation d'énergie d'origine souvent fossiles, alimentent en fait de nouveaux besoins.

Pour inverser cette tendance le SCoT inscrit de manière claire la transition énergétique comme un enjeu fort mais surtout transversal de son projet. Cet enjeu repose ainsi avec la même importance sur les deux piliers de cette transition, soit :

- la recherche d'une plus grande sobriété énergétique, dans tous les domaines de l'aménagement (par une amélioration des performances énergétiques du bâti, mais aussi par une diminution des besoins énergétiques liés aux déplacements, par un renforcement des rôles des polarités et des centralités) ;
- la recherche d'une plus grande production d'énergies renouvelables, en s'appuyant sur les potentiels du territoire, tout en veillant aux problématiques d'intégration paysagère et d'impact environnemental.

3.3.1 Intégrer la transition énergétique de manière transversale dans tous les domaines de l'aménagement

Pour faire face et s'adapter au défi du changement climatique, la transition énergétique représente un enjeu majeur. Cette transition doit s'opérer dans tous les pans de l'aménagement du territoire, dans le but de rechercher conjointement :

- une plus grande sobriété énergétique, que ce soit dans les transports mais aussi dans les secteurs de l'habitat et de l'économie ;
- une production d'énergie plus durable, locale et renouvelable.

C'est pourquoi le SCoT réaffirme ici l'enjeu de promouvoir la sobriété énergétique, dans les bâtiments et les activités économiques (cf. chapitres 1.2. page 12, et 2.1., page 36), mais aussi dans le secteur résidentiel (cf. chapitre 3.1., page 108). Pour ces aménagements, les constructions peu consommatrices d'énergies sont fortement encouragées par le SCoT.

Cette transition concerne également le fonctionnement même du territoire. Toutes les dispositions du SCoT en faveur du renforcement des polarités et des centralités ambitionnent ainsi de rapprocher lieux de vie (d'habitat, de loisirs, de santé…) et lieux de travail, dans le but de limiter les besoins de déplacements, souvent motorisés et individuels, et donc les besoins énergétiques liés à la mobilité (cf. chapitre 2.2., page 48). Le développement et l'optimisation des systèmes et réseaux de transport ainsi que le développement de la place allouée aux modes actifs poursuivent également le même objectif (cf. partie 2.2.2., page 51).

Enfin, cette transition concerne également le monde agricole, pour lequel la diversification des activités sous la forme de production d'énergie est encouragée, sous réserve de respecter les dispositions relatives à la préservation des paysages et de l'environnement (cf. chapitres 1.6. et 2.6., pages 26 et 80) et à la limitation de l'artificialisation des sols et à la préservation des terres agricoles.

3.3.2. Développer et diversifier les productions d'énergies renouvelables

De manière générale et en cohérence avec les objectifs du PAS (cf. partie 3.4., page 59), le développement et la diversification des filières de production d'énergies renouvelables sont encouragés par le SCoT. Ce développement doit cependant se faire en cohérence avec les autres objectifs du schéma, notamment :

- la préservation de l'environnement (cf. chapitre 2.6., page 80) ;
- la préservation des paysages (cf. chapitre 1.6., page 26),
- la limitation de l'artificialisation des sols (cf. chapitre 3.2., page 114).

Le Pays de Brest a réalisé récemment une étude spécifique de planification énergétique (cf. état initial de l'environnement, dans les annexes du SCoT) qui a permis d'identifier les filières énergétiques au plus fort potentiel de développement sur le territoire.

Conformément aux orientations du PAS (cf. chapitre 3.4., page 59), trois filières sont considérées par le SCoT comme représentant un enjeu particulier pour appuyer la transition énergétique du territoire, en raison de leur potentiel. Il s'agit de :

- la filière bois-énergie ;
- la filière solaire ;
- la filière géothermie.

A) Structurer la filière bois dans son ensemble

Le développement de l'ensemble de la filière bois est soutenu par le SCoT, car toutes ses composantes sont nécessaires dans l'optique d'assurer la valorisation la plus complète et adaptée des différents types de bois. Sont ainsi visés :

- la bonne gestion de la ressource, afin d'assurer une gestion adaptée et durable de la ressource en bois. En accord avec l'objectif de préservation de la biodiversité, et notamment des espaces boisés et du bocage (cf. parties 2.6.1.A., et 2.6.2.D., pages 82 et 88), l'exploitation du bois ne doit pas impacter de manière notable le fonctionnement des milieux naturels impactés ;
- la structuration d'un réseau d'acteurs, indispensable du fait de la configuration des boisements et du réseau bocager du territoire, fortement dispersés au sein de nombreux petits boisements de propriétaires différents ;
- le développement, dans une optique de circuits courts et de proximité, de l'ensemble des outils permettant la coupe, le stockage, le séchage, le tri et la valorisation du bois ;
- une valorisation optimisant la ressource en fonction de ses potentiels : du bois d'œuvre réservé à la confection de mobilier ou à la construction au bois moins qualitatif dédié à une filière énergétique.

En application de l'ensemble de ces principes, le développement des chaufferies bois est encouragé, en adéquation avec la disponibilité de la ressource locale et de proximité.

B) Développer la filière solaire (photovoltaïque et thermique)

Afin de limiter une artificialisation supplémentaire des sols, les installations de production d'énergies renouvelables s'implanteront préférentiellement en intégration aux bâtiments et aux espaces déjà artificialisés. Sont particulièrement encouragées :

- l'installation de panneaux solaires sur les bâtiments et équipements existants ou à venir présentant un intérêt en matière de surface, d'inclinaison et d'orientation. Les bâtiments liés aux activités économiques, notamment aux commerces et au monde agricole sont particulièrement visés par cette disposition, le diagnostic de l'étude de planification énergétique montrant que leur mobilisation représente un fort potentiel à l'échelle du Pays ;
- l'installation de panneaux photovoltaïques ou d'ombrières équipées de tels équipements sur les parcs de stationnement est également encouragé. Concernant ces derniers, ces aménagements devront se faire en cohérence avec l'objectif transversal de densification, en fonction des enjeux et du contexte local ;
- l'installation d'équipements solaires thermiques pour les opérations de construction de bâtiments nécessitant la production d'eau chaude ;
- les techniques et dispositifs permettant une autoconsommation des bâtiments en énergies renouvelables et de récupération.

Dans le cas de parcs solaires au sol, leur installation est à privilégier dans les espaces déjà artificialisés ou étant fortement pollués et ne pouvant retourner à une vocation agricole. Les anciennes décharges, les anciennes carrières ou les espaces non exploités par l'agriculture et ne présentant pas d'intérêt écologique et paysager (par exemple dans certaines marges de recul des grandes infrastructures de transport) sont notamment ciblés par cette disposition.

Dans l'espace agricole, l'installation de dispositifs photovoltaïques est possible à partir du moment où ces dispositifs ne contraignent pas l'activité agricole et la préservation des milieux naturels. Ce développement ne doit pas remettre en cause l'objectif prioritaire du SCoT sur les espaces et activités agricoles, dont le but est d'assurer son rôle nourricier pour la population.

Recommandation

En plus de ces dispositions, le SCoT encourage également les actions et initiatives, notamment dans le cadre des PCAET, visant à accompagner les particuliers sur l'analyse de l'intérêt et sur l'installation de dispositifs d'énergies renouvelables (en toiture par exemple) sur les constructions du domaine privé. Cette disposition doit cependant s'articuler en bonne cohérence avec les objectifs de préservation du patrimoine bâti et des paysages.

Elle doit également prendre en compte les capacités des réseaux, notamment électriques, à supporter ces nouvelles charges.

Dans ce cadre peuvent être autorisés, en fonction des enjeux locaux :

- les « trackers solaires », positionnés de manière à ne pas gêner l'exploitation et à être intégrés du point de vue paysager ;
- les dispositifs d'agrivoltaïsme, en application de la réglementation en vigueur, donc sans impacter le rendement des terres agricoles et en intégrant les enjeux en matière de biodiversité et de paysages.

C) Explorer les possibilités de développement de la filière géothermie

Le développement de la filière géothermie représente un fort potentiel de production d'énergie locale et renouvelable sur le territoire (cf. état initial de l'environnement, dans les annexes du SCoT). Ce développement, là où l'installation des aménagements nécessaires est possible, est à ce titre encouragé. La géothermie pourrait remplacer efficacement une partie de l'énergie fossile utilisée pour le chauffage de bâtiments et d'équipements fonctionnant au gaz non renouvelable, au fioul ou à l'électricité.

D) Encourager le développement des autres filières énergétiques

Le développement des autres filières énergétiques est également promu par le SCoT.

Concernant l'énergie éolienne, les politiques publiques (PCAET / PLUi) visent à assurer la pérennité des équipements en place. La modernisation des parcs les plus anciens représente un enjeu important pour le développement de ces filières et doit être encouragée.

De plus, les aménagements prévus dans les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement ne doivent pas réduire les potentiels d'installation de nouvelles éoliennes ou de développement des parcs existants, en fonction des contraintes réglementaires et de l'inventaire des espaces se prêtant à ces aménagements.

Le développement des énergies renouvelables en mer est également souhaité par le SCoT, notamment sur la façade nord de l'espace maritime du Pays de Brest, selon les dispositions du document stratégique de façade. En effet, le développement de ces filières d'énergies renouvelables est l'une des vocations affirmées des installations portuaires et rétroportuaires de Brest, notamment sur le polder et d'autres espaces d'activités économiques à proximité.

L'ensemble des ports en eau profonde du territoire représente également un intérêt pour le développement de ces filières, notamment sur la côte nord du Pays de Brest.

De ce fait, les filières éoliennes en mer et hydroliennes, ainsi que toute autre filière liée aux énergies renouvelables marines (tirant parti de la force marémotrice par exemple) sont encouragées par le SCoT en fonction des progrès technologiques futurs, mais toujours sous réserve d'un faible impact environnemental et paysager.

Le développement de la filière méthanisation, en cogénération ou en injection et à partir de déchets locaux est également possible, en veillant à ne pas impacter la qualité des eaux, de manière à permettre la valorisation de la plus grande part des déchets méthanisables produits par les activités humaines (par l'agriculture, par les ménages…). L'implantation des aménagements nécessaires est à privilégier à proximité des réseaux et des infrastructures de distribution existants.

Cette valorisation doit se faire dans une logique de circuits de proximité pour éviter la circulation de camions lourdement chargés sur de longues distances, jusqu'aux méthaniseurs ou autres équipements de valorisation de déchets. Cette logique de courtes distances peut notamment s'appuyer sur la recherche de mutualisation des équipements en place, notamment dans l'espace agricole. Cela permettra également de limiter au maximum l'utilisation, dans ces équipements, de productions initialement dédiées à l'alimentation humaine ou animale.

Enfin, le développement de l'ensemble des autres filières est également soutenu par le SCoT, sous réserve de respecter les objectifs déjà rappelés plus haut de préservation de l'environnement et des paysages.

3.3.3. Porter une stratégie de production énergétique équilibrée et intégrée au modèle d'aménagement global

Les politiques publiques en lien avec l'énergie doivent identifier et mettre en œuvre les zones d'accélération de production des énergies renouvelables, en application des dispositions réglementaires en vigueur et des éléments du point précédent (3.3.2.).

Ces zones doivent cependant prendre en compte les espaces sur lesquels les enjeux environnementaux et paysagers sont les plus sensibles. À ce titre, et sous réserve de la bonne atteinte des objectifs réglementaires en matière de production énergétique, les PLUi peuvent également identifier des zones dites « rédhibitoires » pour l'installation d'équipements générant des contraintes trop fortes sur les plans paysagers et environnementaux.

Ces zones peuvent notamment être identifées dans les espaces constituant des paysages emblématiques du territoire (cf. partie 1.6.1., page 27) et/ou des espaces de biodiversité majeurs (cf. chapitre 2.6., page 80).

3.4. Préserver la filière « carrière » en exploitant de manière raisonnée les ressources minérales, pour répondre aux besoins tout en limitant l'empreinte écologique des projets

Rappel des enjeux

Les ressources minérales représentent une composante indispensable des projets d'aménagement, et les capacités d'approvisionnement locales doivent être préservées, dans le but de limiter l'impact environnemental des projets lié à l'importation, en provenance de pays lointains, de matériaux lourds et donc difficiles à transporter.

Le Pays de Brest présente un maillage pertinent mais fragile de carrières, fournissant les matériaux nécessaires sur un espace de proximité. Le SCoT vise la pérennité de ces outils de production, en demandant aux PLUi de prévoir les dispositions nécessaires pour permettre leur évolution, en lien avec la configuration des gisements exploités.

Les entreprises de ce secteur diversifient aujourd'hui leurs activités, en développant de plus en plus le recyclage de matériaux issus de projets d'aménagement, notamment de renouvellement urbain ou de l'entretien des routes. Composantes promues par le SCoT d'une forme d'économie circulaire et du réemploi, cette diversification d'activité est soutenue par le schéma et les aménagements nécessaires doivent être rendus possibles.

Enfin, les carrières sont des espaces d'extraction de matériaux qui, par définition, accueillent une activité souvent longue mais toujours finalement temporaire. Depuis près de 10 ans maintenant, les entreprises doivent prévoir, dès le dépôt de leur demande d'autorisation d'exploitation, la forme de renaturation ou de retour à l'état agricole de ces sites. Aujourd'hui, les besoins de la société, notamment en matière de ressource en eau, invitent collectivités et entreprises exploitant les carrières à travailler ensemble, de manière à prévoir la forme la plus adaptée de mobilisation des sites après exploitation.

Le SCoT demande que le devenir des sites aujourd'hui exploités par les carriers soit décidé de manière de concertée avec les collectivités, en fonction du contexte local, des besoins et des caractéristiques environnementales et paysagères du site.

Enfin, la mise en œuvre des projets d'aménagement génère des déchets qui ne sont pas toujours recyclables et remobilisables. L'évolution significative des opérations de renouvellement urbain, prévue par le SCoT, va augmenter dans le futur le besoin de stockage de déchets ne pouvant être recyclés. Toujours pour limiter l'impact environnemental des projets, le SCoT encourage à une solution de proximité et local de ce besoin de stockage de déchets. Les Installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) du territoire doivent donc répondre à ce besoin. Le schéma promeut l'utilisation des espaces déjà existants, et notamment les carrières en fin d'exploitation (lorsque ces dernières ne peuvent, par exemple, être mobilisées comme réservoir d'eau stratégique) comme réponse prioritaire face à ce besoin. Les autres ISDI doivent respecter la réglementation en vigueur et les orientations du SCoT, notamment en matière de préservation de l'espace agricole, de l'environnement et des paysages.

3.4.1. Pérenniser les outils de production

Les documents d'urbanisme locaux devront préserver de toute urbanisation nouvelle les abords des carrières en exploitation, en tenant compte de leur extension possible. Ils devront respecter le schéma régional des carrières de Bretagne.

Les documents locaux d'urbanisme permettent la diversification des activités des carrières liée au recyclage de matériaux pouvant se substituer aux produits des carrières (plateforme de maturation des mâchefers, centre de tri de déchets du BTP…), dans le respect des règles environnementales en vigueur. Ils permettent également et dans le même cadre le maintien, voire l'extension ou l'aménagement de nouveaux sites ou outils liés à cette activité.

Par ailleurs, le Pays de Brest dispose de carrières de pierres ornementales de valeur patrimoniale (kersantite, pierre de Logonna, granite de Saint-Renan…) qui n'ont plus qu'une très faible production mais dont l'intérêt dépasse le volume réduit exploité, notamment pour de la réhabilitation de bâti historique. Leurs emprises devront au moins être maintenues dans les documents d'urbanisme locaux.

3.4.2. Anticiper en fonction des enjeux locaux la renaturation des sites après exploitation

Lorsqu'une carrière de ressources minérales arrive en fin de période d'exploitation, la forme de la renaturation prévue doit répondre au mieux aux enjeux et contextes locaux.

En fonction des besoins, de la réglementation en vigueur et de la situation environnementale, notamment en lien avec la qualité de l'eau, les anciennes carrières peuvent notamment devenir ou redevenir :

- des réserves permettant un stockage stratégique de l'eau ;
- des espaces de stockage pour les déchets inertes ;
- des espaces agricoles ;
- des espaces naturels, présentant souvent une forme d'habitat rare sur le territoire (tel un environnement de type falaise en dehors des espaces littoraux) ou d'autres milieux comme des plans d'eau.

3.5. Poursuivre un aménagement territorial permettant une gestion des déchets dans une perspective de réduction et de circularité

Rappel des enjeux

Les collectivités du Pays de Brest organisent depuis longtemps la collecte, le tri et la valorisation des déchets générés par les habitants et les activités économiques du territoire. Le SCoT vise au maintien et à la poursuite du développement de ces activités, par la pérennisation de l'ensemble des maillons de ce secteur (collecte, tri, valorisation). Les PLUi doivent ainsi notamment prévoir une réponse adaptée en matière de disponibilité et de capacité des déchetteries, de manière à proposer une solution locale à l'ensemble des habitants et activités du territoire.

Le diagnostic montre cependant que certaines filières de valorisation des déchets manquent sur le territoire, et qu'une partie de ces déchets qui sont aujourd'hui des ressources ne peuvent être valorisés sur place, et sont donc soit exportés soit enfouis. Afin de soutenir le développement de l'économie locale, circulaire et du réemploi, le SCoT encourage les aménagements nécessaires à la diversification des filières de valorisation des déchets et notamment celles liées :

- aux combustibles solides de récupération (CSR) ;
- à la pyrogazeification ;

La loi Climat et Résilience engage aussi les collectivités à prévoir la valorisation, sous forme de méthanisation, de l'ensemble des déchets méthanisables générés par la population. Le SCoT encourage cette démarche, notamment par la recherche de mutualisation des équipements de méthanisation existants, en espace agricole. Cette forme de mutualisation présente de multiples intérêts : elle s'appuie sur des équipements déjà existants et limite donc le besoin de création de nouveaux outils, elle illustre l'une des nombreuses complémentarités entre villes et campagnes et elle permet de limiter la quantité de productions agricoles initialement prévues pour l'alimentation humaine ou animale dans les méthaniseurs.

Enfin, le SCoT promeut également la réduction de la production de déchets à la source, en soutenant notamment la lutte contre le gaspillage et le suremballage des produits.

3.5.1. Pérenniser et diversifier les outils de tri et de valorisation des déchets

Sur le Pays de Brest, il existe un maillage de déchetteries, centres de tri, centres de stockage de matériaux inertes et autres outils de gestion des déchets (incinération, enfouissement, valorisation énergétique ou organique…). Les documents d'urbanisme locaux permettent le maintien de ces réseaux, voire leur renforcement par l'extension des sites existants ou l'aménagement de nouveaux sites pour assurer un maillage équilibré et de proximité du territoire et répondre aux besoins des habitants ou aux évolutions réglementaires, tout en veillant aux respects des règles et normes en vigueur.

Les documents d'urbanisme locaux prévoient les espaces nécessaires à leur implantation lorsqu'ils sont identifiés. Les nouveaux sites de stockage de déchets inertes sont prévus prioritairement sur les anciennes carrières permettant le remblaiement.

Les documents d'urbanisme locaux ne peuvent prévoir des mesures d'interdiction générale d'équipements de traitement et de stockage des déchets.

De plus, les aménagements visant à la diversification des filières de valorisation des déchets, permettant le stockage, le tri et la valorisation de formes de déchets jusqu'alors enfouis, exportés ou incinérés sont encouragés par le SCoT.

Sont notamment visés le développement des filières suivantes :

- la valorisation des Combustibles Solides de Récupération (CSR) ;
- la prygazéification.

3.6. Limiter l'exposition de la population aux risques et aux nuisances en anticipant et en s'adaptant au changement climatique

Rappel des enjeux

Le territoire du Pays de Brest est soumis à certains risques : naturels, technologiques ou sanitaires (pics de pollution de l'air par exemple).

Les inondations représentent une menace latente pour les biens et les personnes. Plusieurs territoires du Pays de Brest sont concernés par des plans de préventions. Mais ce sont aussi des phénomènes faisant partie intégrante du fonctionnement normal des cours d'eau et des écosystèmes associés. Ils peuvent être prévenus par une bonne gestion des eaux pluviales et par leur prise en compte dans le développement de l'urbanisation dans les documents d'urbanisme.

Du fait de son linéaire côtier important, le Pays de Brest est également soumis au risque de submersion marine et d'érosion / recul du trait de côte. Plusieurs communes au nord du territoire sont notamment concernées par des plans de prévention. Ces phénomènes peuvent de plus être amenés à devenir plus fréquents ou plus importants dans les décennies à venir, le changement climatique ayant comme conséquence l'élévation du niveau de la mer et une augmentation du risque d'érosion.

Certaines activités industrielles et militaires présentes dans le Pays de Brest génèrent de plus des risques pour la population. Des mesures réglementaires et de protection ont été prises : plan de prévention des risques technologiques, sites SEVESO, plan particulier d'intervention, polygones d'isolement…

Enfin, le SCoT souhaite limiter les risques pour la santé des habitants et usagers du territoire, notamment en cherchant à améliorer la qualité de l'air et à réduire les nuisances sonores, principalement dues aux trafics ferroviaire, aérien et routier. La qualité de l'eau fait quant à elle l'objet d'un chapitre spécifique (cf. partie 2.7., page 100).

3.6.1. Anticiper et s'adapter à l'évolution des risques littoraux

A) Prévenir et anticiper les submersions marines

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement précisent le risque de submersion marine, en compatibilité avec le Plan de gestion des risques d'inondations (PGRI) Loire-Bretagne. Elles intègrent les dispositions des Plans de Prévention des Risques de Submersion Marine (PPRSM) ou les Plans de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) présents sur leur territoire et les éléments présents dans les cartographies des pages suivantes.

Les PLUi prévoient des modalités permettant de préserver et de protéger face à l'aléa de submersion marine les espaces stratégiques du territoire suivants :

- les espaces portuaires de dimension régionale ou supérieure (de Brest et du Conquet / Molène) ;
- les centres-villes et centres-bourgs directement concernés par ce risque : Landerneau, Daoulas, l'Hôpital-Camfrout, le Faou, Landévennec, Camaret-sur-Mer, Pont-de-Buis-lès-Quimerch...

Sur ces espaces, les aménagements permettant de protéger les biens, équipements et activités présents sont autorisés, y compris la création et l'adaptation d'ouvrage et la réalisation d'aménagements résilients supportant la possibilité d'être ponctuellement submergés.

Ces espaces peuvent donc se développer, en intégrant les spécificités propres à la gestion du risque de submersion marine et en adéquation, le cas échéant, avec les dispositions des plans de prévention des risques en vigueur.

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement peuvent identifier d'autres espaces qu'ils considèrent comme stratégiques et qui peuvent se développer sous les mêmes conditions. Il peut s'agir :

- d'équipements liés aux activités maritimes (espaces portuaires, quais…) ;
- d'agglomérations et de villages au sens de la transcription de la loi Littoral, parmi les éléments cités au point 2.4.1., page 63.

Dans les autres espaces urbanisés soumis aux aléas de submersion marine, en fonction de :

- l'importance et de l'imminence du risque ;
- l'importance et le caractère stratégique des enjeux présents (nombre et nature des constructions, des activités et des équipements présents) ;

les politiques publiques prévoient les mesures les plus adaptées selon les dispositions ci-dessous.

De manière générale, le SCoT encourage les démarches et initiatives permettant l'acquisition et le suivi des connaissances pour mieux anticiper le risque, ses conséquences potentielles et ses évolutions possibles. Ils peuvent mettre en place des aménagements légers et des solutions fondées sur la nature permettant de préserver, même temporairement, les biens, activités et équipements concernés.

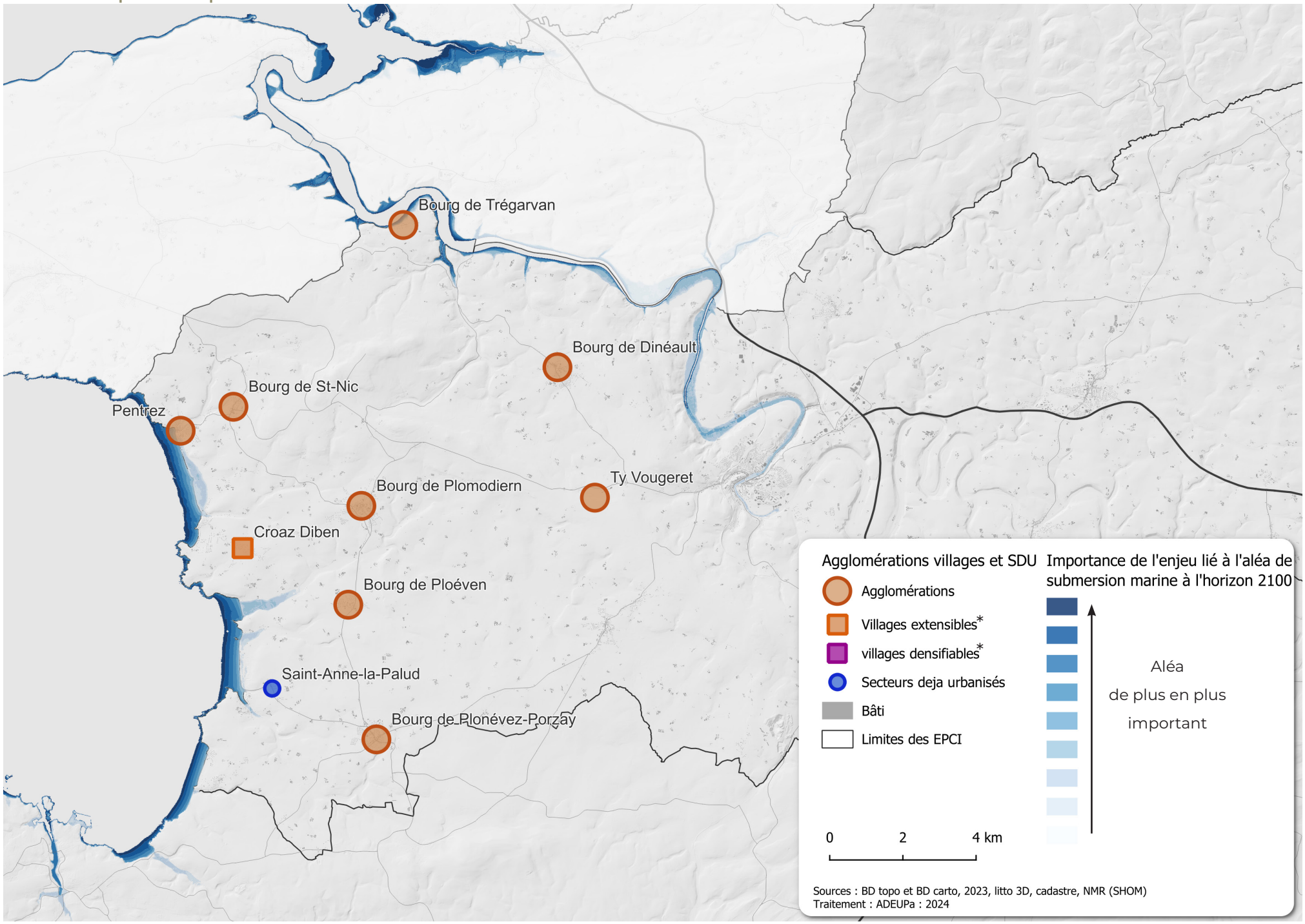
La protection des éléments naturels (milieux maritimes, marais rétrolittoraux, cordons dunaires…) est à ce titre vue comme un levier majeur d'adaptation.

Lorsque le risque est important à courte échéance et que les enjeux présents ne présentent pas un caractère stratégique, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement peuvent prévoir la relocalisation des biens et des activités concernés. Ces opérations doivent être localisées en dehors des zones d'aléas. La renaturation des espaces anciennement occupés est encouragée et pourra, sous réserve de correspondre à la définition d'un espace non artificialisé, être compatibilisée dans le bilan triennal de l'artificialisation nette de la collectivité. Ces opérations de relocalisation devront enfin respecter les dispositions du schéma par rapport aux règles de densité des opérations d'habitat ou de développement économique et les dispositions de la loi Littoral.

Dans les espaces concernés par un risque de submersion marine et considérés comme non stratégiques, l'installation de nouvelles constructions est interdite, ou autorisée seulement de manière exceptionnelle, sous réserve de respecter des dispositions spécifiques permettant de limiter le risque (présence d'un étage refuge par exemple).

Figure 26

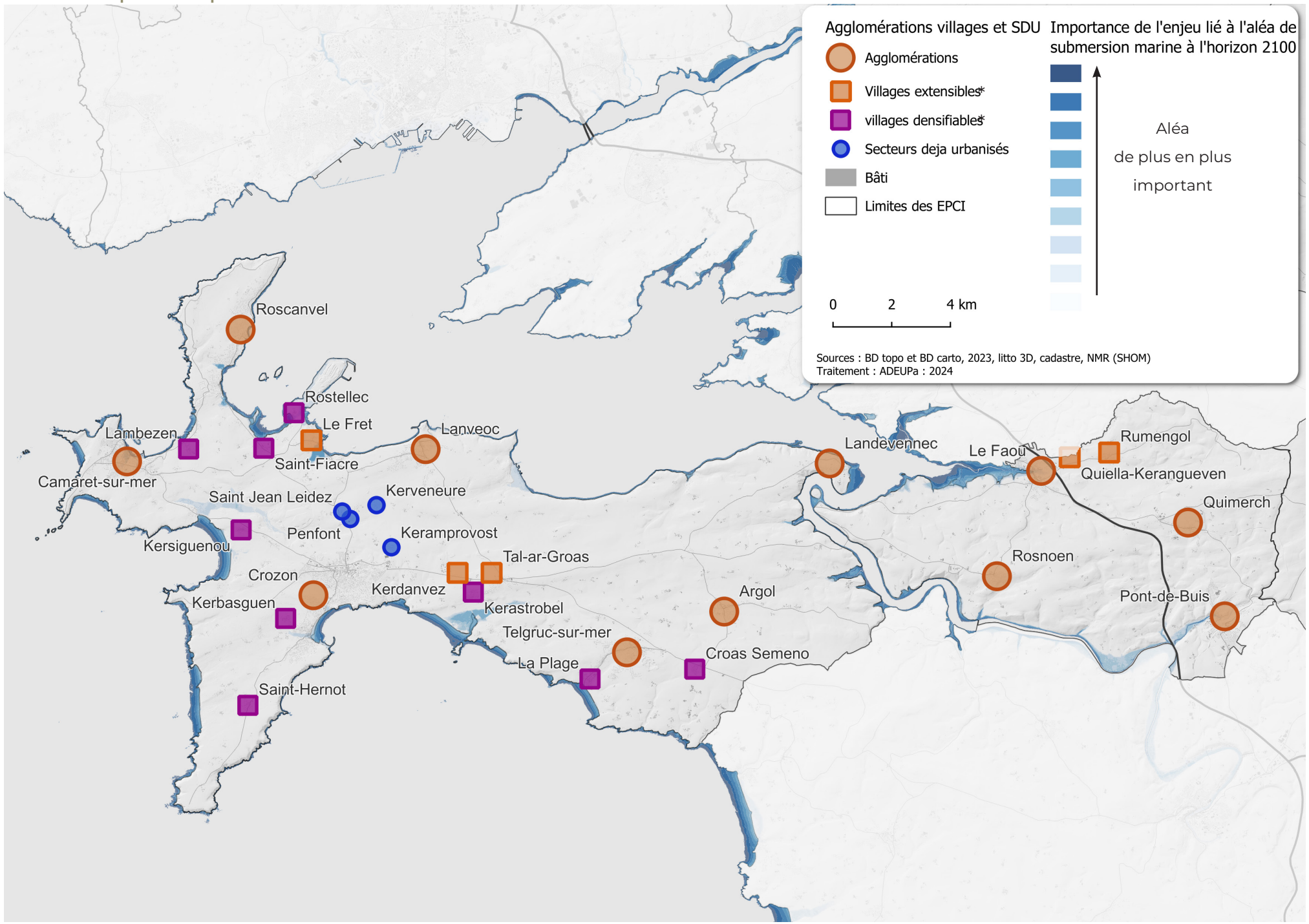
Prise en compte du risque de submersion marine sur la CCPCP



* Secteurs potentiellement extensibles ou densifiables, selon le projet d'aménagement intercommunal - cf. partie 2.4.

Figure 27

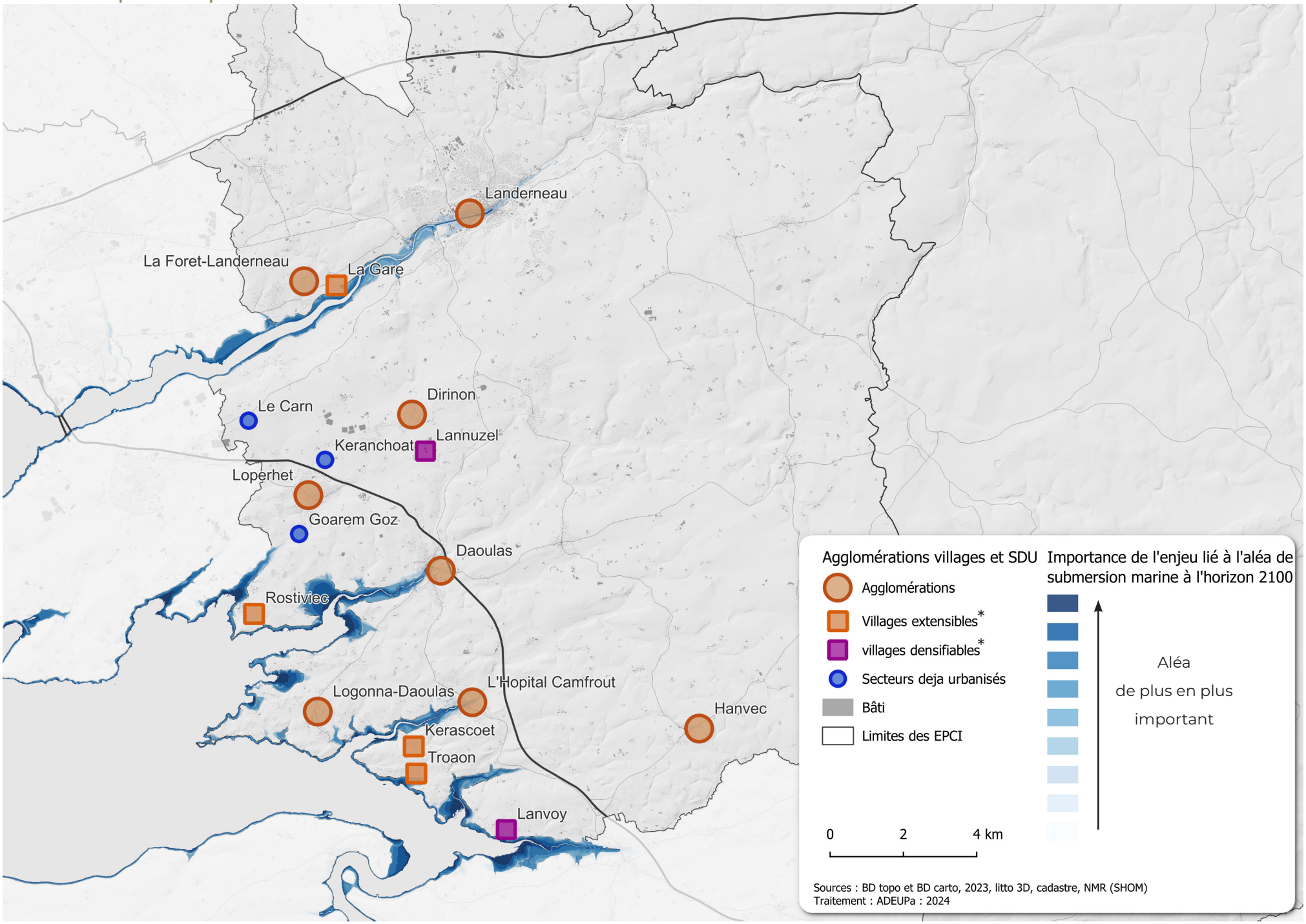
Prise en compte du risque de submersion marine sur la CCPCAM



* Secteurs potentiellement extensibles ou densifiables, selon le projet d'aménagement intercommunal - cf. partie 2.4.

Figure 28

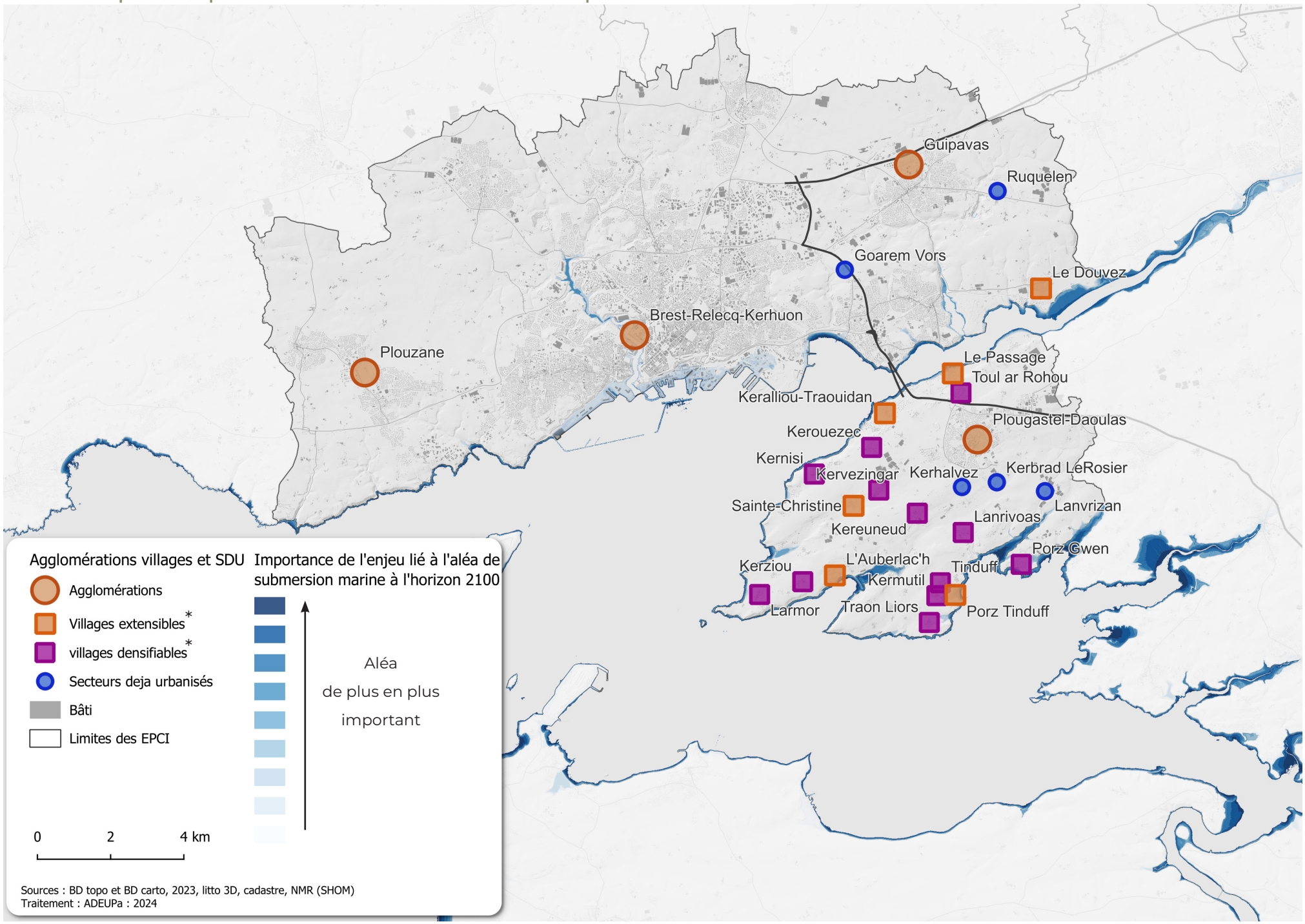
Prise en compte du risque de submersion marine sur la CAPLD



* Secteurs potentiellement extensibles ou densifiables, selon le projet d'aménagement intercommunal - cf. partie 2.4.

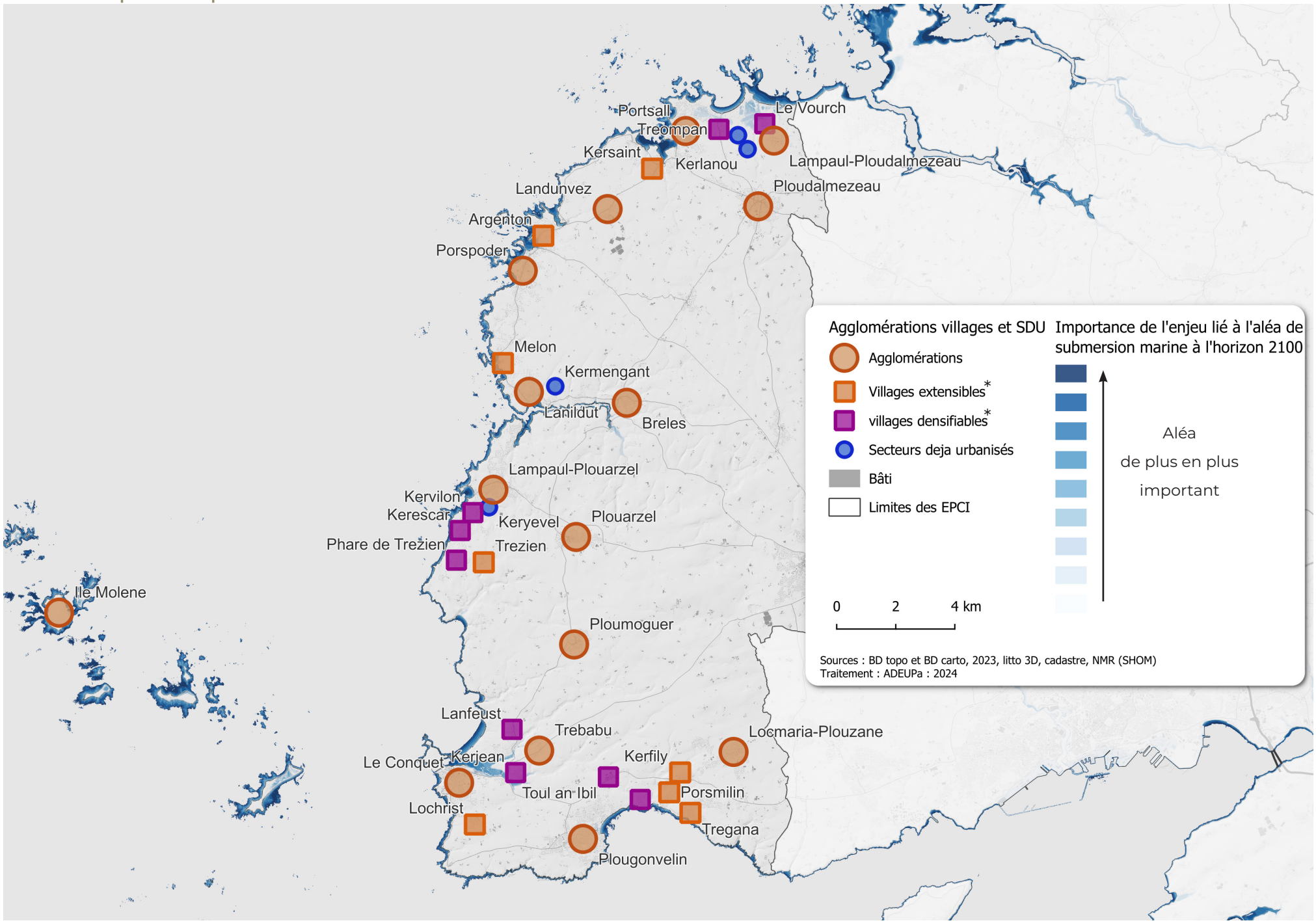
Figure 29

Prise en compte du risque de submersion marine sur Brest métropole



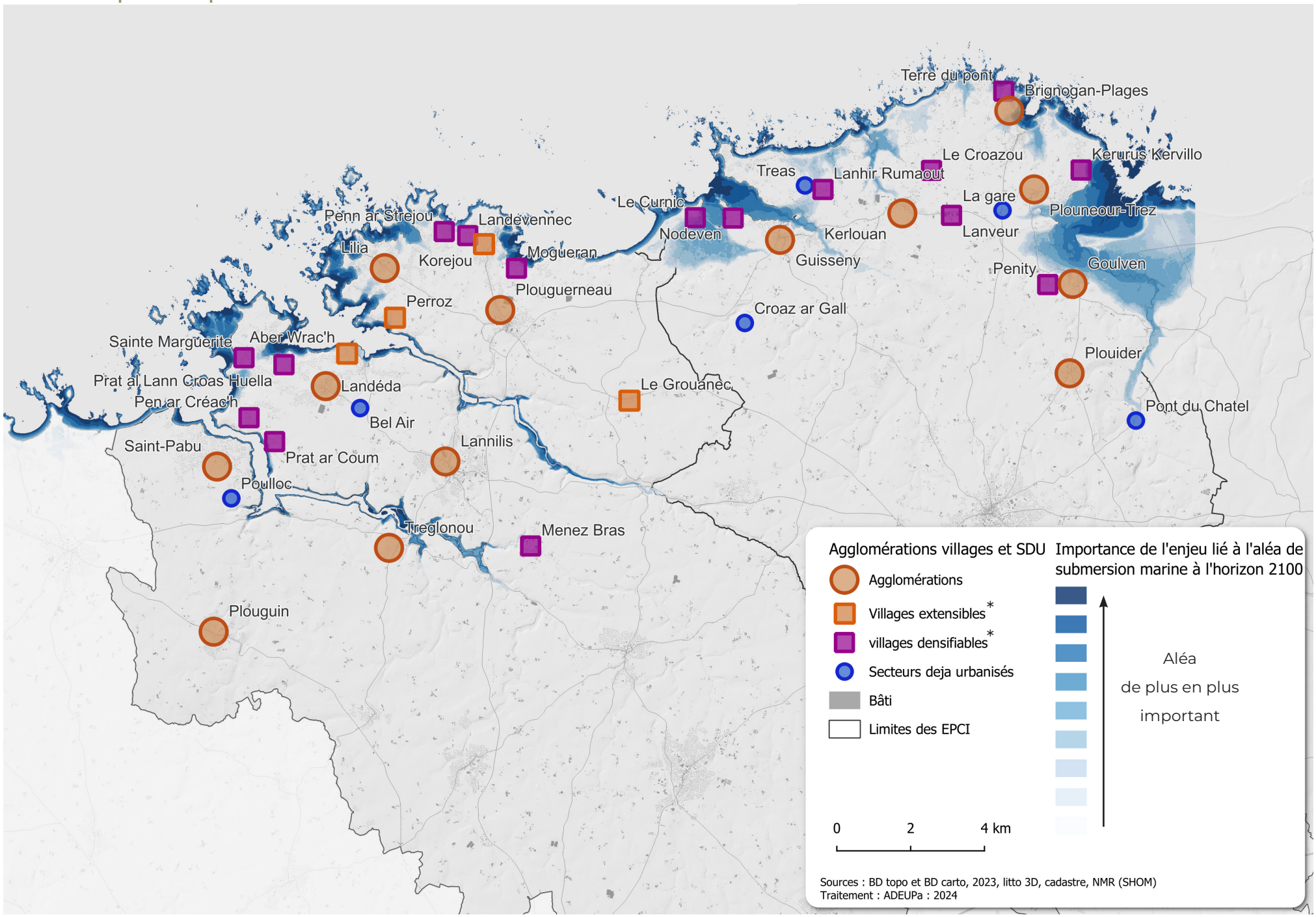
* Secteurs potentiellement extensibles ou densifiables, selon le projet d'aménagement intercommunal - cf. partie 2.4.

Figure 31
Prise en compte du risque de submersion marine sur la CCPI



* Secteurs potentiellement extensibles ou densifiables, selon le projet d'aménagement intercommunal - cf. partie 2.4.

Figure 31
Prise en compte du risque de submersion marine sur la CCPA et la CLCL



* Secteurs potentiellement extensibles ou densifiables, selon le projet d'aménagement intercommunal - cf. partie 2.4.

B) Anticiper le risque d'érosion / recul du trait de côte

Les documents d'urbanisme réalisent et intègrent, notamment sur les communes concernées par le décret n° 2022-750 du 29 avril 2022 (et ses mises à jour) établissant la liste des communes dont l'action en matière d'urbanisme et la politique d'aménagement doivent être adaptées aux phénomènes hydrosédimentaires entraînant l'érosion du littoral, les cartographies nécessaires, selon le calendrier prévu par la loi[1].

Dans les espaces concernés à court et à long terme, seuls les aménagements possibles selon les conditions de la loi sont possibles.

Lorsqu'en dehors des communes concernées par le décret des phénomènes d'érosion et de recul du trait de côte sont constatés et menacent des biens, équipements et infrastructures, le SCoT encourage les collectivités concernées à intégrer une future mise à jour du décret cité plus haut.

Les potentielles opérations de relocalisation liées à des phénomènes d'érosion devront respecter les dispositions générales du schéma relatives à la déclinaison de la loi Littoral (cf. chapitre 2.4.) et à la densité des opérations d'aménagement et être localisés en dehors des espaces concernés par l'aléa d'érosion et/ou de submersion marine.

Enfin, les politiques publiques d'aménagement veillent à garantir la continuité et l'adaptation de la servitude de passage des piétons sur le littoral (SPPL) au plus près du rivage et en fonction des aléas d'érosion.

1 La cartographie des communes identifiées dans la version du décret cité en vigueur à la date d'arrêt du schéma est disponible dans le PAS, partie ?, page ?

3.6.2. Prévenir les inondations

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement précisent le risque d'inondation et le risque de rupture de barrage, en compatibilité avec le Plan de gestion des risques d'inondations (PGRI) Loire-Bretagne, le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) locaux. Ils intègrent les dispositions des Plans de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) présents sur leur territoire.

Conformément à ces documents, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement :

- concourent à la préservation des espaces et milieux naturels jouant un rôle dans la prévention et la limitation de l'impact des crues et des inondations : zones inondables non urbanisées, champs d'expansion des crues, rives des cours d'eau, réseaux bocagers et massifs boisés, marais et autres types de zones humides… en y limitant fortement l'urbanisation ;
- concourent également à favoriser le retour à un libre écoulement des eaux, par la reconstitution de méandrages naturels le long des cours d'eau et, le cas échéant et lorsque cela est possible, leur débusage ;
- étudient la possibilité de repositionner en dehors de ces zones les établissements et constructions en situation de forte vulnérabilité et permettent dans les espaces urbanisés l'installation de dispositifs permettant de réduire l'impact des inondations (barrières anti-crues, dispositifs de guidage des eaux par exemple) ;
- indiquent les secteurs où il est nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte, le stockage, le traitement des eaux pluviales et de ruissellement.

De plus, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement respectent les dispositions de la partie 2.7.6., page 102 relative à la gestion des eaux pluviales, dans le but de limiter les ruissellements. Ces dispositions visent notamment à favoriser l'infiltration au plus près du point de chute de manière à réduire les phénomènes de débordement des réseaux d'eau pluviale et donc le risque d'inondation.

Enfin, une vigilance particulière est à porter aux territoires présentant une vulnérabilité conjuguée des risques d'inondation et de submersion marine. Les études et travaux permettant d'acquérir les informations nécessaires à la prévention de ces risques sont fortement encouragés par le SCoT, dans les limites techniques d'études de ces phénomènes particulièrement complexes.

3.6.3. S'adapter face à un risque croissant de feu de forêt

Du fait du changement climatique, le Pays de Brest est de plus en plus concerné, lors des épisodes de sécheresses notamment, au risque d'incendie et de feu de forêt.

Afin de limiter ce risque, les aménagements nécessaires dans et en lisière des espaces concernés sont encouragés, dans le but de limiter la vulnérabilité des biens, équipements et infrastructures à proximité mais aussi celle de l'environnement alentour. Sont ainsi notamment visés, dans les espaces à risque et tout en respectant les dispositions liées à la préservation de la trame verte et bleue et de l'environnement (cf. chapitre 2.6., page 80) :

- la mobilisation et l'entretien des espaces agricoles en situation d'enfrichement ou de déprise ;
- la création et l'entretien de bandes coupe-feu visant à ralentir la propagation des incendies, dans et autour des boisements, des espaces de landes et de broussailles.

3.6.4. Prévenir les risques technologiques

Les documents locaux d'urbanisme concourent à limiter l'exposition aux risques technologiques en :

- limitant le développement de l'urbanisation dans les zones à risques ;
- en étudiant la possibilité de repositionner les équipements sensibles en dehors des zones de risques.

Pour limiter l'exposition des populations, les activités nouvelles (installations SEVESO, installations soumises à autorisations…), lorsqu'elles génèrent des risques importants, sont localisées préférentiellement à l'écart des zones d'habitat et s'accompagnent de mesures de limitation du risque à la source.

De plus, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement intègrent et prennent en compte les dispositions des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) en vigueur :

- le PPRT de la zone de NobelSport / Livbag à Pont-de-Buis-Lès-Quimerc'h ;
- le PPRT lié au risque nucléaire et pyrotechnique à Crozon ;
- celui de la zone SEVESO et celui lié au risque pyrotechnique à Brest Métropole.

Une attention particulière doit également être portée au risque de transport de matières dangereuses, notamment autour des routes nationales RN 12, 164 et 165.

3.6.5. Prévenir les risques de mouvement de terrain et de retrait/gonflement des argiles

À la date d'approbation du SCoT, il n'existe pas de Plan de Prévention des Risques de Mouvements de terrains dans le Pays de Brest. Néanmoins, des communes peuvent être concernées par des aléas. Dans ce cas, les documents d'urbanisme locaux précisent ce risque.

Le même travail est à réaliser face au risque de retrait / gonflement des argiles et à celui lié à la présence de cavités souterraines.

3.6.6. Prévenir les risques pour la santé publique

A) Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air

Pour réduire les émissions de polluants, les orientations du SCoT visent :

- à appuyer le développement du Pays de Brest sur son armature urbaine et à inscrire le renouvellement urbain comme mode de développement prioritaire (cf. partie 1.5.1., page 24) pour diminuer les déplacements contraints polluants ;
- à favoriser les modes actifs et développer l'usage des transports en commun et les alternatives à l'autosolisme (cf. chapitre 2.2., page 48) ;
- à favoriser l'usage de véhicules bas-carbone (cf. partie 2.2.4., page 52) ;
- à limiter la fragmentation agricole (cf. partie 1.4.3., page 21).

Le cas échéant, les documents d'urbanisme locaux reprennent les éléments du PCAET liés à cette problématique.

Enfin, certaines parties du territoire sont concernées par des problématiques liées à des concentrations trop importantes de radon dans les sols.

Dans ces espaces, le SCoT encourage les aménagements permettant de limiter l'exposition à ce gaz, notamment :

- des modes de constructions adaptées à ce risque (avec un vide sanitaire suffisamment grand et aéré par exemple) ;
- l'installation de dispositifs permettant de réduire la concentration de radon : membrane pare-radon, dispositif de canalisation vers l'extérieur des gaz remontant du sous-sol ou du vide sanitaire, systèmes de ventilation d'aération performants...

B) Réduire les nuisances sonores

Les documents d'urbanisme locaux concernés par un Plan d'Exposition au Bruit ou une infrastructure de transports terrestres classée (classement sonore du Finistère) doivent en respecter le règlement et intégrer ses évolutions ultérieures. Ils limitent le développement de l'habitat dans ces zones soumises à réglementation.

De plus, en renforçant la part modale des transports en commun et des déplacements actifs au détriment de l'augmentation du trafic automobile, en préconisant une urbanisation plus groupée, le SCoT contribue à la réduction à la source des nuisances sonores (cf. chapitre 2.2., page 48).

ANNEXES

Annexe I - Liste des sites d'intérêt patrimonial

LESNEVEN – CÔTE DES LÉGENDES

1. Baie de Goulven
2. Phare de Pontusval
3. Village de Meneham
4. Chaos granitique de Kerlouan
5. Marais du Curnic
6. Lesneven
7. Basilique du Folgoët

PAYS DES ABERS

8. Phare de l'île Vierge
9. Phare de l'île Wrac'h
10. Feu de Lanvaon
11. Aber Wrac'h
12. Sémaphore de l'Aber Wrac'h
13. Aber Benoit

PAYS D'IROISE

14. Dunes de Treompan
15. Château de Kergroadez
16. Aber Ildut
17. Phare de l'Aber Ildut
18. Saint-Renan
19. Phare de Trézien
20. Sémaphore de Molène
21. Réserve naturelle de l'Iroise
22. Phare de Kermorvan
23. Phare et abbaye de la pointe Saint-Mathieu
24. Fort de Bertheaume

BREST MÉTROPOLE

25. Fort et phare du petit Minou
26. Phare du Portzic
27. Brest
28. Vallon du Stangalar
29. Calvaire de Plougastel-Daoulas
30. Sillon de l'Auberlac'h

PAYS DE LANDERNEAU-DAOULAS

31. Tourbière de Lann Gazel
32. Landerneau
33. Château de la Roche-Maurice
34. Enclos de la Martyre
35. Abbaye de Daoulas
36. Forêt du Cranou

PRESQU'ÎLE DE CROZON - AULNE MARITIME

36. Forêt du Cranou
37. Le Faou
38. Pont de Térénez et estuaire de l'Aulne
39. Abbaye de Landévennec
40. Sillon des Anglais
41. Sites géologiques de la presqu'île de Crozon
42. Morgat
43. Cap de la Chèvre
44. Tour Vauban
45. Pointe du Toulinguet

PLEYBEN - CHÂTEAULIN - PORZAY

46. Menez-Hom
47. Plages de Pentrez à Kervel
48. Canal de Nantes à Brest
49. Enclos paroissial de Pleyben.

Annexe II - Liste des coupures d'urbanisation

LESNEVEN - CÔTE DES LÉGENDES

1. Goulven : la coupure s'appuie sur la zone agricole de La Palud et l'embouchure de La Flèche. Elle est située entre la limite communale avec Tréflez à l'est, et le lieu-dit Lanvrein.
2. Goulven ouest : coupure entre le bourg et le lieu-dit Brengurus.
3. Plounéour-Trez - La Gare : coupure au sud du bourg s'appuyant sur un espace remarquable.
4. Plounéour-Trez : limite entre le quartier de Kervillo et le quartier de Soulougan/Pontusval à Brignogan.
5. Brignogan-Plage : coupure s'appuyant sur la zone humide marquant la limite d'extension du bourg et le séparant du quartier de Soulougan/Pontusval.
6. Brignogan-Plage : coupure entre les quartiers de Perros/Kervezval et Chapelle Pol/Pratmeur.
7. Kerlouan : coupure entre Saint-Égarec et Lanhir/ Ménéval.
8. Kerlouan : coupure entre Lanhir-Rumaout et Maner Drolic.
9. Guissény : coupure entre les lieux dits de Quillimadec et de Kerherm sur la commune de Kerlouan.
10. Guissény : coupure sur l'ensemble remarquable du Curnic.

PAYS DES ABERS

11. Plouguerneau : coupure entre les quartiers de Kréac'h an Avel et Mogueran.
12. Plouguerneau : coupure entre le bourg et Moguéran (Est/Ouest) et coupure entre Moguéran et le village de Koréjou (Nord/Sud).
13. Plouguerneau : coupure entre Korejou et Landevenneg.
14. Plouguerneau : coupure entre Landevenneg et Lilia.
15. Plouguerneau : coupure entre Ravanion/Kergoz et Perroz.
16. Plouguerneau : coupure entre le village de Perroz et Menez Perroz / Kerhavell.
17. Lannilis : coupure entre la route communale formant la limite nord du bourg (à Croaz Ruz) et Paluden.
18. Landéda : coupure placée sur la route reliant Cameuleut à Corn ar Saoz jusqu'au vallon du Moulin d'Enfer.
19. Landéda : coupure entre Prad al Lann/ Kroaz Huella et Sainte Marguerite - coupure entre Prad al Lann/ Kroaz Huella et Kermenguy.
20. Landéda : coupure entre les extensions de Keriskin et Stréat Glaz.
21. Tréglonou : coupure placée sur le vallon de Milin Névez.
22. Tréglonou : coupure placée sur le vallon de Trouzilit Coz.
23. Saint-Pabu : coupure positionnée entre Poulloc/ Brenduff et Moulin du Quinou.
24. Saint-Pabu / Lampaul-Ploudalmézeau : Coupure Ouest du Bourg- Corn ar Gazel/ Poullédan.

PAYS D'IROISE

25. Lampaul-Ploudalmézeau / Ploudalmézeau – Gouer ar Frout : coupure entre les quartiers de Ty Névez et La Flosque / Kerlanou.
26. Ploudalmézeau / Landunvez-Kersaint : coupure entre Portsall et Kersaint en s'appuyant sur le cours d'eau qui les sépare jusqu'au lieu-dit Le Hellen.
27. Landunvez-Trémazan : coupure entre Kersaint, Trémazan, Quéleret et Toull Ran.
28. Landunvez-Argenton : coupure à partir du ruisseau de Penfoul (Milin Goz) jusqu'aux lieux dits de Kerlaguen / Lannourian.
29. Porspoder - Melon : coupure d'urbanisation entre la fin du bourg de Porspoder (Kermerrien/Prat Joulou) et les premières maisons de Melon (Mazou/ Traonigou).
30. Lanildut - Le Vern : coupure entre le bourg et le quartier du Vern, s'appuyant sur les deux cours d'eau jusqu'aux lieux-dits Roudouz à l'est et Poulloupry à l'ouest.
31. Lanildut / Brélès - Langonery : coupure sur le ruisseau de Langonery faisant limite entre les communes de Lanildut et de Brélès, jusqu'aux lieux-dits Kerfizin et La Roudouxière.
32. Brélès / Plouarzel - Aber Ildut : coupure positionnée sur l'Aber Ildut entre les communes de Brélès (RD 28) et de Plouarzel jusqu'au lieu-dit Pont-Reun.
33. Lampaul-Plouarzel / Plouarzel - anse de Milin an Aod : coupure placée sur le ruisseau, entre les lieux dits de Carpont et de Kerglonou.

Annexe II - Liste des coupures d'urbanisation (suite)

PAYS D'IROISE (suite)

34. Lampaul-Plouarzel / Plouarzel - Kervilon : coupure prenant appui sur le ruisseau du Hellen, depuis son embouchure et entre les lieux dits de Pen ar Créac'h et Le Hellen au nord et Langoulouman au sud.
35. Plouarzel – Phare de Trézien : coupure séparant Kervilon et le quartier du phare de Trézien, entre les lieux dits Toul al Dour/Kerujean et les lieux dits de Pen an Dreff/Trézien.
36. Plouarzel - Ruscumunoc : coupure entre le sud du quartier du phare de Trézien, Kergador et Ruscumunoc.
37. Le Conquet – Kerongoff : coupure entre Prat ar C'halvez, Kerandiou Vian, Biere, Kerangoff et Kerastang.
38. Le Conquet - Pors Liogan : coupure entre Keronvel Vian, Kervouroc, Kerzavaz et Porsliogan.
39. Le Conquet - Lochrist : coupure entre Penzer, Kermergant, Kerinou et Pontler.
40. Plougonvelin - Keryunan : coupure entre Trémeur, Kerbrat, Keryunan, Gorréquear et Poulherbet.
41. Plougonvelin - Le Cosquer : coupure entre la fin du bourg (Kérastréat) et le quartier du Cosquer, allant jusqu'à la RD 789.
42. Plougonvelin / Locmaria-Plouzané - Porsmilin : coupure entre Le Cosquer et Porsmilin allant jusqu'à la RD 789.
43. Locmaria-Plouzané : coupure entre les villages de Porsmilin et Trégana, le long de la vallée du ruisseau de Portez
44. Locmaria-Plouzané - Déolen : coupure depuis le sud de la RD 788 vers la mer entre Pen ar Prat, Trémen, Créac'h à l'ouest et Kervao, Kerhallet, Penandour, Languiforc'h à l'est.

BREST MÉTROPOLE

45. Plouzané : coupure allant du lieu-dit de Pen ar C'Hoat/Kerizivin jusqu'aux lieux dits de Kerdalaëz/Kerlaouen.
46. Le Relecq-Kerhuon : coupure sur le ruisseau et le plan d'eau de Guipavas entre le Relecq-Kerhuon et la Pyrotechnie.
47. Guipavas - Le Douvez : coupure entre les lieux dits de Poul ar Vilin et de kergleuz.
48. Guipavas - Le Douvez : coupure entre les lieux dits de Poul Du/Keroudot et de C'Hloastr.
49. Guipavas - La Forest-Landerneau : coupure s'appuyant sur le vallon de Beaurepos.
53. Plougastel-Daoulas : coupure prenant appui sur le bois de Kererault marquant la fin de l'urbanisation du Passage/Toull ar Rohou.
54. Plougastel-Daoulas : coupure entre Traouidan et Kerouezec.
55. Plougastel-Daoulas : coupure placée entre l'Auberlac'h et Kerziou, jusqu'à la route de la pointe de l'Armorique.
56. Plougastel-Daoulas : coupure allant de l'Auberlac'h jusqu'aux quartiers de Penn an Ero/Kozhforn et la route de la pointe de l'Armorique.
57. Plougastel-Daoulas : coupure entre Traon Liorz et Kermutil/Porz Tinduff.
58. Plougastel-Daoulas : coupure entre Lestraouenn et Saint-Trémeur.

PAYS DE LANDERNEAU-DAOULAS

50. La Forest-Landerneau : coupure d'urbanisation prenant appui sur la limite ouest de la forêt de Landerneau, depuis le vallon situé à l'est du village de La Gare, au niveau des lieux dits de Beg ar Groaz/Poul Méan.
51. La Forest-Landerneau : coupure d'urbanisation prenant appui sur la limite est de la forêt de Landerneau, depuis les quartiers du Moulin de La Grande Palud et de La Grande Palud faisant partie de l'agglomération de Landerneau.
52. Dirinon : coupure située entre le vallon du ruisseau du Roual et le quartier de Kerliézec, faisant partie de l'agglomération de Landerneau.
59. Loperhet : coupure entre le bourg et les ensembles bâtis de Goarem Goz et Stancoucouat
60. Loperhet : coupure entre Rostiviec et Kerlojean/Kerzafloc'h.
61. Dirinon : coupure s'appuyant sur le ruisseau faisant la limite entre les communes de Daoulas et de Dirinon jusqu'au lieu-dit de Squivit.
62. Daoulas : coupure entre l'agglomération de Daoulas (quartier du Pouligou) et Runguen/Kerriguy.

Annexe II - Liste des coupures d'urbanisation (suite)

PAYS DE LANDERNEAU-DAOULAS (suite)

63. Logonna-Daoulas : coupure située entre Guernabic / Prad an Dour/ Mengleuz et Gorréquer.
64. Logonna-Daoulas : coupure à la sortie ouest du bourg de Logonna-Daoulas entre les quartiers de Kerjean et Beg Avel - le Quinquis.
65. Logonna-Daoulas : coupure située à la sortie sud-est du bourg, entre le centre de vacances Penn al Leurgeur et Kernisi.
66. Logonna-Daoulas : coupure située au niveau du ruisseau faisant frontière entre Logonna-Daoulas et L'Hôpital-Camfrout.
67. L'Hôpital-Camfrout : coupure à l'est de Poulligou.
68. L'Hôpital-Camfrout : coupure entre Kerascoët et Poulligou.
69. L'Hôpital-Camfrout : coupure entre Kerascoët et Troaon.
70. L'Hôpital-Camfrout : coupure entre Troaon et Keravice, qui s'appuie sur le vallon et l'étang au sud.
71. Hanvec : coupure située au niveau de la vallée du Verveur, entre le village de Lanvoy et Keronezou.

PRESQU'ÎLE DE CROZON – AULNE MARITIME

72. Rosnoën : coupure sur le ruisseau de Poulmoïc.
73. Rosnoën : coupure à l'ouest du bourg entre la Croix Blanche/Ty an Aod et Keroignan/Porsguen.
74. Rosnoën : coupure à l'est du bourg de Rosnoën, placée sur le vallon allant de la forêt à Nélohan.
75. Pont-de-Buis : coupure maîtrisant le développement de Pont-de-Buis en aval de la Douffine, entre le ruisseau du Morduc et la RN165.
76. Lanvéoc : coupure placée sur un espace remarquable entre la fin de l'urbanisation du bourg et le quartier de Kertanguy.
77. Lanvéoc : coupure placée entre Kervingant et Sévéléder/Kerancleuziou.
78. Crozon : coupure placée sur l'étang du Fret.
79. Crozon : coupure entre Saint-Driec et Cléguer.
80. Crozon : coupure entre les quartiers de Meznot/ Kervéguen et Kerifloch.
81. Roscanvel : coupure entre Quélern et Kerellot Tremet, à la limite entre les communes de Crozon et de Roscanvel.
82. Camaret : coupure entre l'est du bourg et Rigono, allant jusqu'à la RD 55.
83. Camaret : coupure entre le nord de Kerbonn/Kermeur et le quartier de la pointe de Pen Hir.
84. Crozon-Morgat : coupure entre Morgat et le village de Saint-Hernot.
85. Crozon : coupure entre Postollonec/Brospel et Treberon/ZA de Kerdanvez.
86. Telgruc : coupure à l'ouest du bourg, entre les lieux dits de Kergariou/Pen ar Guen et la limite ouest de la Pinède de Trez Bihan/Mengleuff.
87. Telgruc : coupure sur le vallon de Penn ar Stang, entre les lieux dits de Le Ped/Croaz ar Goff et de Kerlévéan/ Béven.

PLEYBEN - CHÂTEAULIN - PORZAY

88. Saint-Nic : coupure entre Kerthomas / Galédec et Rosmadec / Kergréac'h, jusqu'au cours d'eau à l'est.
89. Saint-Nic / Plomodiern : coupure entre les deux communes, le long de la plage de Pentrez et de Lestrevet, entre Brémelec et Kergorz.
90. Plomodiern : coupure autour de l'anse de Ty Mark, de Kreac'h ar Blzeiz à Kervijen.
91. Plomodiern / Ploéven : coupure au niveau de l'anse de Kervijen, entre Lanfrank Vihan et Penhoat.
92. Plonévez-Porzay : coupure le long de la place de Sainte-Anne la Palud, entre Tréguer Vihan et Keranna.
93. Plonévez-Porzay : coupure autour de la pointe de Tréfeuntec, entre Tréfeuntec et Kergoasguen.
94. Dinéault : coupure sur la rive sud de l'Aulne, entre le Chap et Lanvian.
95. Dinéault : coupure entre Kervern et Pen ar Ster.
96. Dinéault / Trégarvan : coupure à cheval entre les deux communes, de Kerbastard à l'est du bourg de Trégarvan.
97. Trégarvan : coupure autour de Le Cosquer, sur la rive sud de l'Aulne.

Annexe III - Les limites transversales de la mer

A. Rivière de l'Aulne, lieu-dit « le Passage » à Rosnoën – Décret du 24 juillet 1885

B. Rivière du Faou, face aval du pont de la RN 170 devenue RD 770 – Décret du 20 juillet 1859

C. Rivière de l'Hôpital-Camfrout, pont de l'hôpital (RN 170 devenue RD 770) – Décret du 24 juin 1858

D. Rivière de Daoulas, pont de Daoulas – Décret du 21 octobre 1898

E. Rivière de l'Elorn, côté aval de la chaussée du pont de Rohan à Landerneau – Décret du 21 octobre 1898

F. Rivière de l'Aber-Ildut, pont Rhun – Décret du 21 mars 1930

G. Rivière de l'Aber Benoit, côte aval du pont de Tariec – Décret du 21 mars 1930

H. Rivière de l'Aber Benoit, côte aval du pont du moulin du Chatel – Décret du 21 mars 1930

I. Rivière de l'Aber Wrac'h, pont du Creac'h – Décret du 17 novembre 1884

J. Rivière La Flèche, face aval de la digue de Lannevez (Goulven) – Décret du 21 mars 1930

Pays de Brest
PÔLE MÉTROPOLITAIN

ADEUPa
BREST • BRETAGNE

Pôle métropolitain du Pays de Brest
18 rue Jean Jaurès BP 61321 - 29213 Brest Cedex 1
02 98 00 62 30
contact@pays-de-brest.fr
www.pays-de-brest.fr