

FACTEUR 4 PLU

Pour une métropole plus durable

Mise en compatibilité du PLU
avec le projet Arkéa Park

Dossier d'enquête publique

PIECE DU PLU MODIFIEE



PLAN LOCAL D'URBANISME DE BREST MÉTROPOLE

1. RAPPORT DE PRESENTATION

Diagnostic territorial • Articulation avec les autres documents de planification •
Justification des choix retenus • Analyse des incidences sur l'environnement

**Seules les parties modifiées du rapport de présentation sont reproduites dans le présent document.
Les passages modifiés sont identifiés en rouge.**

Nota : les références au code de l'urbanisme sont celles en vigueur au 31 décembre 2015, conformément à l'article 12 du décret 2015-1783 du 31 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1er du code de l'urbanisme et à la modernisation au contenu du plan local d'urbanisme.

*Conformément à l'article **R.123-2-1** du Code de l'urbanisme, le rapport de présentation :*

1° Expose le diagnostic prévu au deuxième alinéa de l'article L.123-1-2 et décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L.122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;

2° Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en oeuvre du plan ;

*3° Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en oeuvre du plan sur l'environnement et expose les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article **L.414-4** du code de l'environnement ;*

*4° Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, et, le cas échéant, les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan. Il expose les motifs de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement. Il justifie l'institution des secteurs des zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement sont interdites en application du a de l'article **L. 123-2** ;*

5° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser, s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en oeuvre du plan sur l'environnement ;

*6° Définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du plan prévue par l'article **L.123-12-2**. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;*

7° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

SOMMAIRE GENERAL

Chapitre 1	5
RESUME	
Chapitre 2	15
DIAGNOSTIC TERRITORIAL, ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, PERSPECTIVES D'EVOLUTION	
Chapitre 3	359
ARTICULATION AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME ET DE PLANIFICATION	
Chapitre 4	421
EXPOSE DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTES ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS	
Chapitre 5	539
ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES POUR LES EVITER, REDUIRE, COMPENSER	
Chapitre 6	585
MODALITES D'EVALUATION	
Chapitre 7	593
GLOSSAIRE	

(...)

4

EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTÉS ET JUSTIFICATION DES CHOIX

Ce chapitre expose les motifs des changements apportés par rapport au précédent document d'urbanisme. Il explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, et, le cas échéant, les raisons qui justifient le choix opéré par rapport aux autres solutions envisagées. Il justifie les objectifs de modération de la consommation de terres agricoles, naturelles et boisées. Il expose les motifs de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement et de programmation. Il justifie l'institution des secteurs des zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement sont interdites.

INTRODUCTION p. 427

**LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR
LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE
DEVELOPPEMENT DURABLES** p. 433

**LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LES
ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE
PROGRAMMATION** p. 444

**LA DELIMITATION DES ZONES ET LA
FORMULATION DES REGLES QUI Y SONT
APPLICABLES** p. 469

(...)

(...)

Synthèse des surfaces prévues par le règlement du plan local d'urbanisme après mise en compatibilité avec le projet Arkéa Park (en hectares)

Zone urbaine		Zone à urbaniser		Zone agricole		Zone naturelle	
US	723,9	1AUS	41,5 26,5	A	7840,5	N	7256,6 7264,6
UC	2248,0	2AUS	58,0 48,0	AH	347,2	NCE	376,9
UH	2572,0	1AUC	85,9	AO	72,6	NH	85,8
UHT	117,5	2AUC	49,4 45,1			NL	520,5
UE	510,7	1AUH	168,9			NP	123,0
UEM	647,2	2AUH	303,8			NS	3967,0
UEP	599,7	2AU	28,7			NSM	58,4
UL	51,1	1AUE	171,7				
UP	313,1	2AUE	165,2				
		1AUL	42,5 5,5				
		2AUL	12,3				
		2AUP	4,2				
Total par zone (y.c. en mer)	7758,6		4105,3 1099,3		8257,8		42383,2 12389,2

(...)

(...)

zones naturelles), ou de conforter l'existence de perspectives particulières dans le tissu urbain. Les fenêtres visuelles identifiées dans le cadre de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain ou paysager ne sont pas reprises dans le document. En termes de construction, ces fenêtres visuelles conduisent à proscrire toute construction ou installation qui, par son implantation ou sa hauteur serait de nature à réduire ou supprimer les vues.

Périmètre des abords des lignes électriques aérienne à haute tension et très haute tension

Le territoire de Brest métropolole est traversé par plusieurs lignes électriques aériennes à haute tension (HT) et très haute tension (THT). Outre les servitudes d'utilité publique instituées autour de ces ouvrages, le règlement prévoit des mesures de maîtrise de la constructibilité, afin de limiter l'exposition de nouvelles personnes sensibles aux champs électriques. Ainsi, le document graphique N°3 du règlement délimite une zone de 30 mètres de part et d'autre des lignes électriques aériennes à haute tension et très haute tension, dans laquelle l'édification de nouvelles constructions à usage d'habitation est interdite, à l'exception des annexes (cabanon de jardin). Par ailleurs, l'extension des constructions situées en tout ou partie dans ces périmètres, reste possible.

Mixité sociale

L'article L151-14 du code de l'urbanisme indique que le plan local d'urbanisme peut, délimiter dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme doit être affecté à des catégories de logements qu'il définit dans le respect des objectifs de mixité sociale.

Afin de répondre aux objectifs de mixité sociale développés dans le PADD et l'OAP Habitat, le règlement impose que toute opération de logements de plus de 20 logements comporte un pourcentage de logements en distinguant les logements à coûts abordables et les logements locatifs sociaux, selon la taille de l'opération. Afin d'assurer une répartition spatiale équilibrée de ces logements, le document graphique n°1 indique que les secteurs concernés correspondent à l'ensemble des zones UC, 1AUC, UH, 1AUH et Uht.

Les emplacements réservés

L'article L.151-41 du code de l'urbanisme indique que le plan local d'urbanisme peut fixer les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts ;

Sur cette base, le PLU comporte **224 222** emplacements réservés récapitulés dans le tableau ci-après.

L'utilisation de ces outils est un des moyens de maintien des emprises foncières nécessaires pour atteindre les objectifs qui résultent :

- du projet d'aménagement et de développement durables, des orientations d'aménagement et de programmation thématiques (habitat, déplacements et transport, environnement) et des orientations programmation de secteurs, ...
- des besoins fonciers pour réaliser des équipements publics et développer les réseaux de gestion des eaux usées, des eaux pluviales en lien avec le zonage d'assainissement et le zonage de gestion des eaux pluviales.

S'agissant des emplacements réservés liés aux aménagements de voirie, ils visent plus particulièrement à permettre l'élargissement de voiries, l'aménagement de carrefours et la création de nouvelles voies afin de fluidifier le trafic, sécuriser la circulation routière, apaiser la cohabitation

entre les différents modes de déplacements (création de piste cyclable, élargissement de trottoir, ...), répondre aux nouvelles normes et préparer l'accessibilité des futurs aménagements.

Les emplacements réservés liés à la gestion des eaux pluviales ont pour objectif de réduire l'exposition des personnes et des biens vis-à-vis du risque d'inondation par ruissellement, d'assurer la protection du milieu naturel contre les pollutions, mais également d'éviter les phénomènes d'érosion et la détérioration des routes et des bâtiments du fait du ruissellement.

Les emplacements réservés liés à la gestion des eaux usées doivent permettre d'étendre le réseau de collecte des eaux usées et de mettre à niveau ou créer de nouvelles installations de traitement d'améliorer la performance des systèmes d'assainissement, en particulier dans des secteurs où l'assainissement non collectif présente des dysfonctionnements.

Les emplacements réservés liés à la création d'équipement doivent permettre de répondre à la fois aux besoins d'équipements de proximité issus de la création de nouveaux quartiers et aux besoins d'équipements plus structurants, notamment à rayonnement métropolitain.

Les emplacements réservés liés au réseau ferré répondent à l'objectif d'amélioration de l'accessibilité de l'agglomération brestoise à l'échelle régionale et nationale.

Cités castor

Afin de conserver la trace de l'histoire du mouvement des castors dans la morphologie urbaine de Brest, le document graphique N°2 délimite des cités castor dans lesquelles le règlement fixe des dispositions spécifiques aux articles 1, 2 et 11 des dispositions communes à l'ensemble des zones. Ces

dispositions relatives aux nouvelles constructions, à l'extension des constructions existantes et à la réalisation d'isolations thermiques par l'extérieur visent à maintenir la lecture des volumes principaux et une homogénéité architecturale d'ensemble de manière à préserver la silhouette et l'aspect général de ces quartiers et à en préserver les cœurs d'îlots et les jardins (souvent potager à l'origine) qui constituent un élément fort de l'identité des maisons castor.

Liste des emplacements réservés aux voies ouvrages publiques et équipements sur le territoire de Brest métropole

N°	Objet	Bénéficiaire	Emprise (en m ²)
1	élargissement de voirie	Brest métropole	5015,8
2	élargissement de voirie	Brest métropole	98,3
3	élargissement de voirie	Brest métropole	321,9
5	élargissement de voirie	Brest métropole	5340,3
6	aménagement de carrefour	Conseil départemental	1575,9
7	élargissement de voirie	Brest métropole	1109,4
8	élargissement de voirie	Brest métropole	1420,2
9	création d'une aire de repos et d'un parking paysager	Ville de Brest	4549,3
10	extension du Conservatoire Botanique National	Brest métropole	10260,0
11	élargissement de voirie	Brest métropole	127,2
12	extension du CCAS	Ville de Brest	307,2
13	création d'un bassin de retenue des eaux pluviales	Brest métropole	6325,6
14	élargissement de voirie	Brest métropole	33,1
15	création d'une zone d'expansion du cours d'eau	Brest métropole	12302,7
16	aménagement de carrefour	Brest métropole	160,4
17	élargissement de voirie	Brest métropole	1783,4
18	élargissement de voirie	Brest métropole	2566
19	stockage de sécurité sur poste de relevage	Brest métropole	4205,8
20	la gestion des réseaux unitaires	Brest métropole	2302,9
21	la gestion des réseaux unitaires	Brest métropole	2064,9
22	élargissement de voirie	Brest métropole	575,7
23	élargissement de voirie	Brest métropole	3289,6
24	création de voirie	Brest métropole	105,3
25	élargissement de voirie	Brest métropole	64,4
27	élargissement de voirie	Brest métropole	103,5
28	création d'un bassin de retenue des eaux pluviales	Brest métropole	2188,6

N°	Objet	Bénéficiaire	Emprise (en m ²)
29	stockage de sécurité sur poste de relevage	Brest métropole	2899,7
31	élargissement de voirie	Brest métropole	115,6
32	élargissement de voirie	Brest métropole	43,4
33	élargissement de voirie	Brest métropole	252,7
34	élargissement de voirie	Brest métropole	723,4
35	élargissement de voirie	Brest métropole	635,8
36	élargissement de voirie	Brest métropole	35,7
37	élargissement de voirie	Brest métropole	334,5
38	élargissement de voirie	Brest métropole	3154,7
39	élargissement de voirie	Brest métropole	186,5
40	élargissement de voirie	Brest métropole	753,6
41	élargissement de voirie	Brest métropole	2196,5
42	élargissement de voirie	Brest métropole	32,2
43	élargissement de voirie	Brest métropole	866,9
44	élargissement de voirie	Brest métropole	97,4
45	élargissement de voirie	Brest métropole	628,5
46	élargissement de voirie	Brest métropole	181,4
47	élargissement de voirie	Brest métropole	25,7
48	création de voirie	Brest métropole	5138,6
49	élargissement de voirie	Brest métropole	2269,5
50	élargissement de voirie	Brest métropole	157,4
51	élargissement de voirie	Brest métropole	9,1
52	élargissement de voirie	Brest métropole	366,3
53	élargissement de voirie	Brest métropole	898,5
54	élargissement de voirie	Brest métropole	2968,3
55	élargissement de voirie	Brest métropole	60,0
56	élargissement de voirie	Brest métropole	1725,3
57	création de voirie	Brest métropole	2894,6
58	élargissement de voirie	Brest métropole	211,4

N°	Objet	Bénéficiaire	Emprise (en m ²)
59	élargissement de voirie	Brest métropole	122,0
60	élargissement de voirie	Brest métropole	433,0
61	élargissement de voirie	Brest métropole	204,1
62	élargissement de voirie	Conseil départemental	15607,7
63	élargissement de voirie	Brest métropole	302,3
64	élargissement de voirie	Conseil départemental	5560,5
65	élargissement de voirie	Conseil départemental	3135,7
67	aménagement de carrefour	Brest métropole	293,6
68	aménagement de carrefour	Brest métropole	1189,9
69	élargissement de voirie	Brest métropole	777,4
70	élargissement de voirie	Brest métropole	55,8
71	élargissement de voirie	Brest métropole	104,0
72	élargissement de voirie	Brest métropole	27,6
73	élargissement de voirie	Brest métropole	145,0
74	élargissement de voirie	Brest métropole	147,0
75	élargissement de voirie	Brest métropole	161,4
76	élargissement de voirie	Brest métropole	259,4
77	élargissement de voirie	Brest métropole	359,9
78	élargissement de voirie	Brest métropole	590,1
79	aménagement de carrefour	Brest métropole	15,5
80	aménagement de carrefour	Brest métropole	20,7
81	élargissement de voirie	Brest métropole	16,8
82	élargissement de voirie	Brest métropole	129,4
83	élargissement de voirie	Brest métropole	110,8
84	aménagement de carrefour	Brest métropole	12,4
85	élargissement de voirie	Brest métropole	417,4
86	élargissement de voirie	Brest métropole	89,5
87	élargissement de voirie	Brest métropole	20,7
88	élargissement de voirie	Brest métropole	28,8
91	création de voirie	Brest métropole	317,9
93	espace vert	Brest métropole	806,7
94	aménagement d'espace public	Brest métropole	240,6

N°	Objet	Bénéficiaire	Emprise (en m ²)
95	création d'une liaison piétonne	Brest métropole	15,2
96	élargissement de voirie	Brest métropole	27,6
98	élargissement de voirie	Brest métropole	119,1
99	création de voirie	Conseil départemental	7698,2
100	la gestion des réseaux unitaires	Brest métropole	3403,5
101	la gestion des réseaux unitaires	Brest métropole	3688,4
102	création d'un bassin de retenue des eaux pluviales	Brest métropole	4762,5
103	création d'un accès	Brest métropole	154,8
104	création de la voie de liaison RD112-RD205	Brest métropole	208 037
105	création d'un bassin de retenue des eaux pluviales	Brest métropole	932,8
106	création de voirie	Brest métropole	8,5
107	élargissement de voirie	Brest métropole	2241,1
108	élargissement de voirie	Brest métropole	806,3
110	élargissement de voirie	Brest métropole	306,8
111	élargissement de voirie	Brest métropole	106,6
112	stockage de sécurité sur poste de relevage	Brest métropole	1084,0
113	élargissement de voirie	Brest métropole	199,5
114	extension du complexe sportif	Ville de Gouesnou	64745,6
115	extension d'équipement public	Ville de Gouesnou	1214,0
116	liaison piétonne	Ville de Gouesnou	321,1
117	l'extension du parking relais	Brest métropole	2343,8
118	élargissement de voirie	Conseil départemental	30487,9
119	élargissement de voirie	Brest métropole	196,9
120	élargissement de voirie	Brest métropole	3080,9
121	élargissement de voirie	Brest métropole	2012,4
122	aménagement de carrefour	Conseil départemental	3756,5
123	élargissement de voirie	Brest métropole	287,7
124	élargissement de voirie	Conseil départemental	2212,6
125	création de voirie	Brest métropole	0,5

N°	Objet	Bénéficiaire	Emprise (en m ²)
126	création d'un bassin de retenue des eaux pluviales	Brest métropole	2558,5
127	élargissement de voirie	Brest métropole	1156,7
128	élargissement de voirie	Brest métropole	4740,3
129	élargissement de voirie	Brest métropole	7,2
130	élargissement de voirie	Conseil départemental	294,3
132	création de voirie	Brest métropole	320,6
134	élargissement de voirie	Brest métropole	407,8
135	élargissement de voirie	Brest métropole	20,3
137	création de voirie	Brest métropole	626,8
138	élargissement de voirie	Brest métropole	777,7
139	élargissement de voirie	Brest métropole	67,0
140	aménagement de carrefour	Brest métropole	7,2
141	élargissement de voirie	Brest métropole	168,8
142	élargissement de voirie	Brest métropole	530,2
143	élargissement de voirie	Brest métropole	707,1
144	élargissement de voirie	Brest métropole	68,9
145	création de voie ferrée	Syndicat Mixte Brest Iroise	37719,1
146	extension d'un équipement public scolaire	Ville de Guipavas	927,6
147	restructuration de l'ilot	Brest métropole	4163,7
148	espaces verts et extension du conservatoire botanique national	Brest métropole	17306,9
149	création d'une zone d'expansion du cours d'eau	Brest métropole	8925,6
150	création d'un parking	Ville de Guipavas	2159,0
151	élargissement	Brest métropole	51,2
152	création d'un by-pass	Brest métropole	102,0
153	élargissement de voirie	Brest métropole	200,7
154	opération de voirie	Brest métropole	244,1
155	création d'installations d'intérêt métropolitain	Brest métropole	69478,4
156	création de voirie	Brest métropole	743,0

N°	Objet	Bénéficiaire	Emprise (en m ²)
157	élargissement de voirie	Brest métropole	30,0
158	création de voirie	Brest métropole	4415,6
159	élargissement de voirie	Brest métropole	724,1
160	élargissement de voirie	Brest métropole	173,6
161	extension d'un équipement public	SIVU	4320
162	l'extension du Campus des métiers	CCI métropolitaine de Bretagne ouest	6750,9
163	espace vert de quartier	Ville de Plougastel Daoulas	17630,0
164	élargissement de voirie	Brest métropole	4437,0
165	création de voirie	Brest métropole	12,4
167	élargissement de voirie	Brest métropole	4773,1
168	création de voirie	Brest métropole	952,9
169	élargissement de voirie	Brest métropole	6543,6
170	élargissement de voirie	Brest métropole	2449,3
171	élargissement de voirie	Brest métropole	11738,1
172	élargissement de voirie	Brest métropole	966,4
173	élargissement de voirie	Brest métropole	1017,1
174	élargissement de voirie	Brest métropole	121,6
175	élargissement de voirie	Brest métropole	3900,1
176	élargissement de voirie	Brest métropole	5310,8
177	élargissement de voirie	Brest métropole	1114,5
178	aménagement de voirie	Brest métropole	7236,4
179	élargissement de voirie	Brest métropole	164,1
180	création de voirie	Brest métropole	214,9
181	extension du complexe sportif	Ville de Plougastel Daoulas	10 371,7
182	opération de voirie	Brest métropole	22,5
183	aménagement d' un espace naturel	Ville de Plougastel Daoulas	204190,2
184	élargissement de voirie	Brest métropole	15,7
185	la réalisation d'une unité de traitement des eaux usées	Brest métropole	14286,9

N°	Objet	Bénéficiaire	Emprise (en m ²)
186	la réalisation d'une unité de traitement des eaux usées	Brest métropole	6412,1
187	la réalisation d'une unité de traitement des eaux usées	Brest métropole	11599,5
188	élargissement de voirie	Brest métropole	1243,4
189	élargissement de voirie	Brest métropole	3693,3
190	élargissement de voirie	Brest métropole	393,6
191	élargissement de voirie	Brest métropole	2129,7
192	élargissement de voirie	Brest métropole	212,3
193	aménagement de jardins familiaux	Ville de Plouzané	6516,8
194	élargissement de voirie	Brest métropole	866,9
195	élargissement de voirie	Brest métropole	564,6
196	élargissement de voirie	Brest métropole	383,9
197	élargissement de voirie	Brest métropole	849,5
198	aménagement de carrefour	Brest métropole	23,1
199	élargissement de voirie	Brest métropole	139,4
200	élargissement de voirie	Brest métropole	310,8
202	élargissement de voirie	Brest métropole	1362,9
203	élargissement de voirie	Brest métropole	439,4
205	élargissement de voirie	Brest métropole	6096,5
206	élargissement de voirie	Brest métropole	122,0
207	élargissement de voirie	Brest métropole	490,5
208	création d'un équipement de sports, de loisirs et de tourisme	Ville de Plouzané	7096,1
209	création d'un équipement de sports, de loisirs et de tourisme	Ville de Plouzané	21577,2
211	création d'un équipement de sports, de loisirs et de tourisme	Ville de Plouzané	41168,3
212	création d'un équipement de sports, de loisirs et de tourisme	Ville de Plouzané	14148,4
213	aménagement de piste cyclable	Brest métropole	595,2
214	aménagement de piste cyclable	Brest métropole	1400,9
215	la réalisation d'une aire de stationnement	Ville de Plouzané	5590,8

N°	Objet	Bénéficiaire	Emprise (en m ²)
216	création d'un bassin de retenue des eaux pluviales	Brest métropole	14566,4
217	création d'une zone d'expansion du cours d'eau	Brest métropole	1778,5
218	élargissement de voirie	Brest métropole	497,1
219	élargissement de voirie	Brest métropole	237,1
220	élargissement de voirie	Brest métropole	221,2
221	création de voirie	Brest métropole	406,5
222	élargissement de voirie	Brest métropole	154,3
223	élargissement de voirie	Brest métropole	88,0
224	création de voirie	Brest métropole	1257,2
225	création de voirie	Brest métropole	362,9
226	élargissement de voirie	Brest métropole	410,3
227	élargissement de voirie	Brest métropole	36,3
228	élargissement de voirie	Brest métropole	105,3
229	extension du cimetière	Ville de Le Relecq-Kerhuon	11554,2
230	création d'un équipement de loisirs et de plaisance	Ville de Le Relecq-Kerhuon	2244,5
231	création d'une zone d'expansion du cours d'eau	Brest métropole	4285,4
232	élargissement de voirie	Brest métropole	15,9
233	élargissement de voirie	Brest métropole	58,0
234	aménagement de voirie	Brest métropole	85,6
236	Elargissement de voirie	Brest métropole	2823
237	Aménagement d'un carrefour et création de voirie	Brest métropole	3402,9
238	Création de voirie	Ville de Gouesnou	863,9
239	Aménagement d'un carrefour	Brest métropole	269,8
240	Equipement public	Ville de Plouzané	289
241	Equipement public	Ville de Plouzané	690,5

(...)

Vue projet

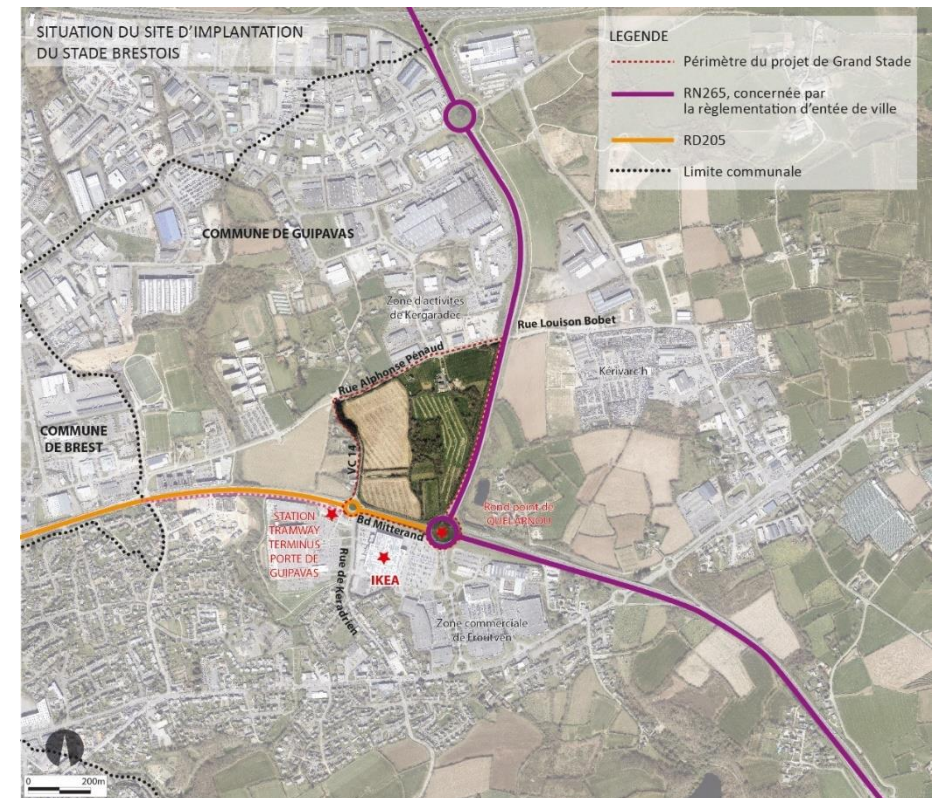


Etude justificative des règles d'implantation le long de la RN 265

La RN 265 est concernée par les dispositions réglementaires de l'article L111-6 du code de l'urbanisme, introduite par la loi n° 95-101 du 2 février 1995, dite loi Barnier. Celui-ci prévoit « l'interdiction de construire en dehors des espaces urbanisés dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la Voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. » L'article L111-7 du code de l'urbanisme prévoit des exceptions pour un certain nombre de constructions

ou d'installation, mais le projet de grand stade n'est pas concerné par ces exceptions. Ainsi, le site situé en entrée de ville est considéré en dehors des espaces urbanisés de la commune, la marge d'inconstructibilité de 100 mètres s'applique.

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



La RN 265 se raccorde à la RN 165 au niveau de la commune du Relecq-Kerhuon. A l'angle sud-est du site de projet, la RN 265 bifurque vers le nord pour rejoindre la RN12. Elle permet alors de desservir la commune de Gouesnou. Elle est citée par le décret 2005-1499 du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national comme en faisant partie : « 69. La liaison Rennes-Brest assurée par, d'une part, la route nationale 12 (jusqu'à la route nationale 265) et la route nationale 265 (entre les routes nationales 12 et 165) et, d'autre part, la route nationale 164 (entre les routes nationales 12 et 165) et la route nationale 165 (entre les routes nationales 164 et 265). »

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

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

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

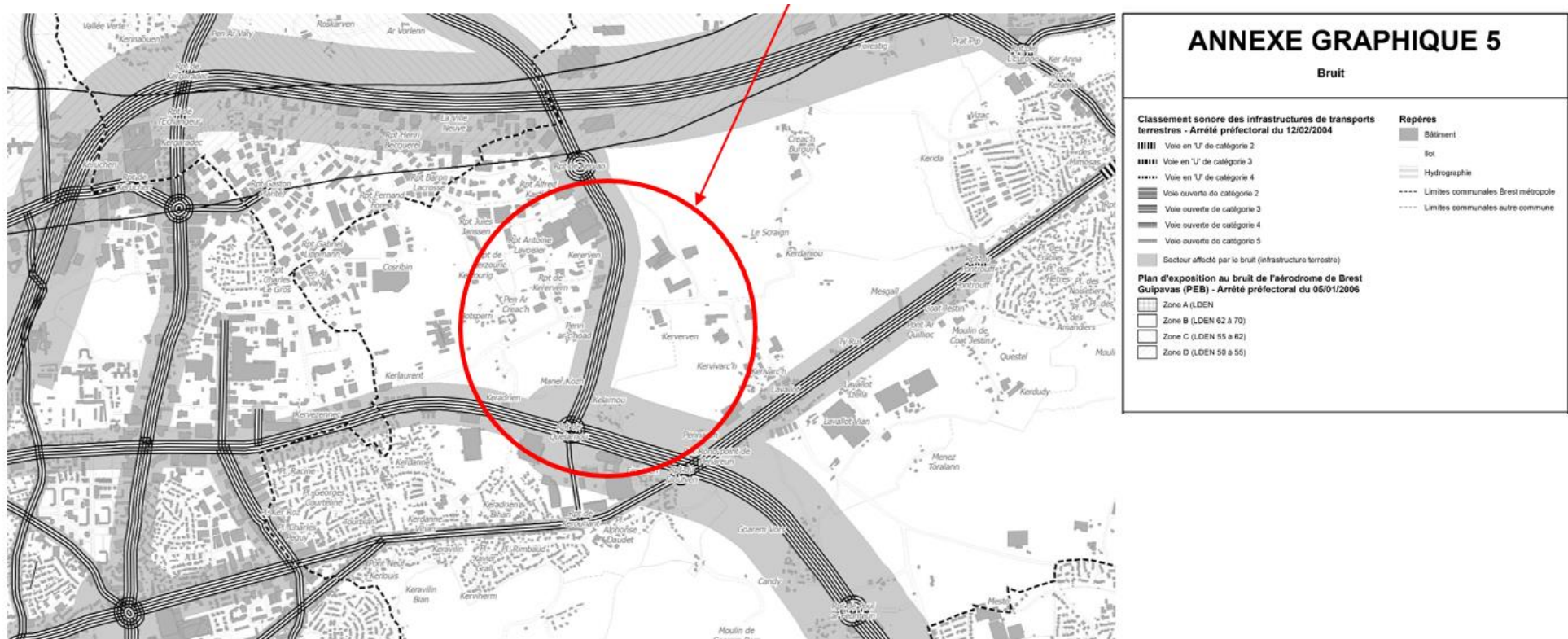
Par ailleurs, au titre du classement sonore des infrastructures de transports terrestres arrêté par le préfet du Finistère le 12 février 2004, la RN 265 est, au droit du site, en catégorie 3 générant une bande de 100 m affectée par le bruit à partir du bord de chaussée. A noter que la bande de 250 m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



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



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



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

Etat des lieux

Situation et usages

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

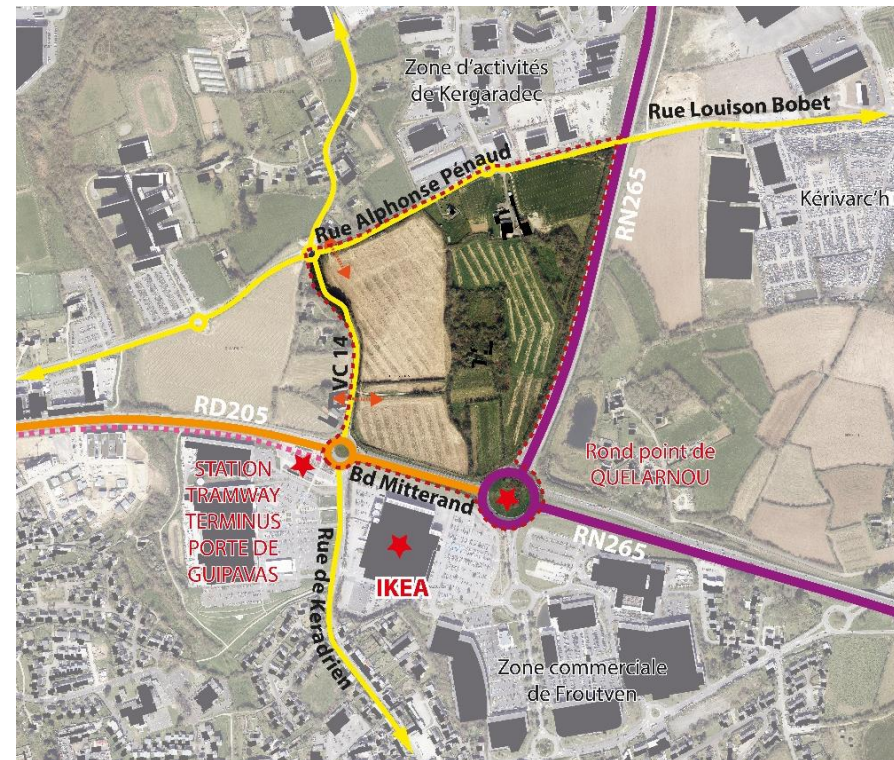
Le site est délimité :

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

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

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

Le site est éloigné des secteurs d'habitat dense.



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

Occupation du sol et contexte environnemental

Le secteur se caractérise par :

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

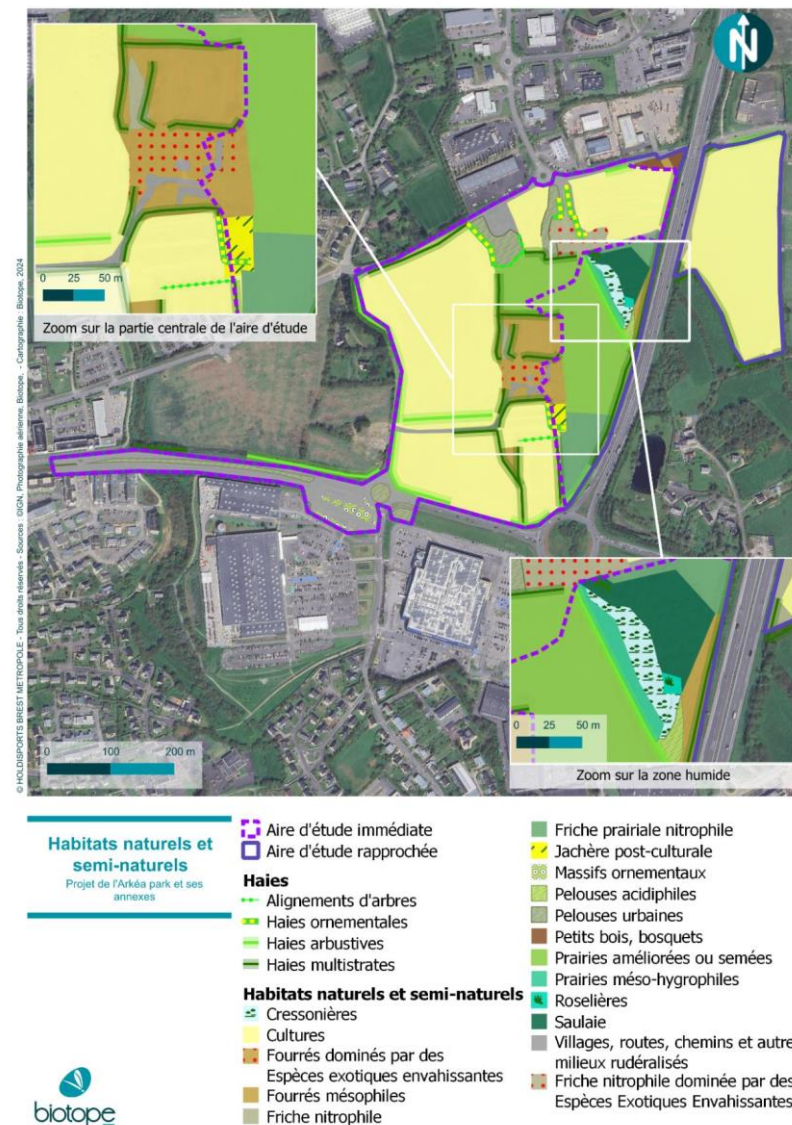
Il est cerné par des secteurs d'activités industrielles et artisanales au nord et des activités commerciales au sud. Un projet mixte est à l'étude à l'ouest.

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

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

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

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

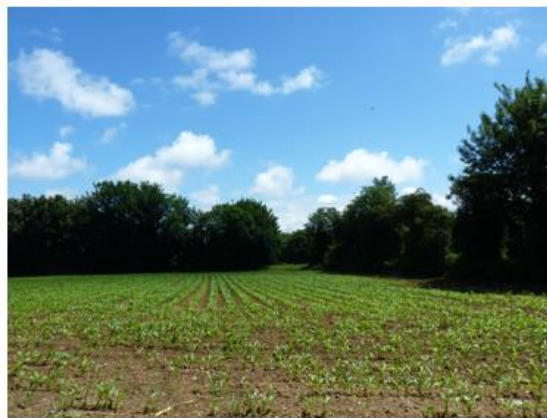


Carte de description des habitats naturels – Source – Etude d'impact du projet – 2024

Occupation du site :



Culture de maïs – chemin agricole –haie bocagère



Cultures en maraîchage



Friche post-culture dominée par le Rumex



Prairie semée

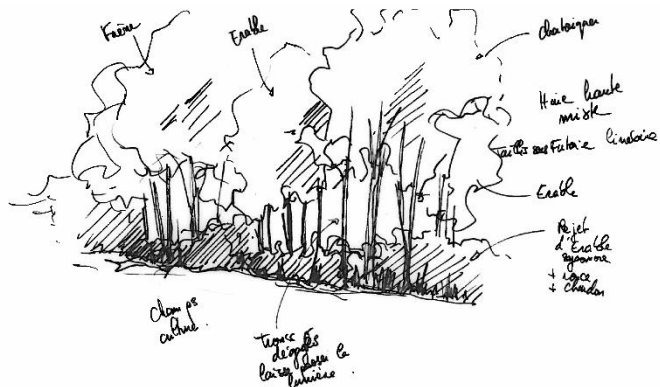


Accès entre les parcelles – au cœur des haies





Grande étendue de culture

La carte ci-contre présente une observation des typologies des principales haies, présentant des caractéristiques diversifiées tant dans leur forme que dans leur composition. Elles constituent des ruptures plus ou moins opaques aux vues, notamment pour celles bordant la RN 265 sur la partie sud-est.



LEGENDE

-  Haie perceptible depuis la RN265
-  Typologies de haies
-  Périmètre du projet de Grand Stade



Typologies des haies présentes sur site – Source – Etude d'impact du projet – 2024

Desserte et accès viaires

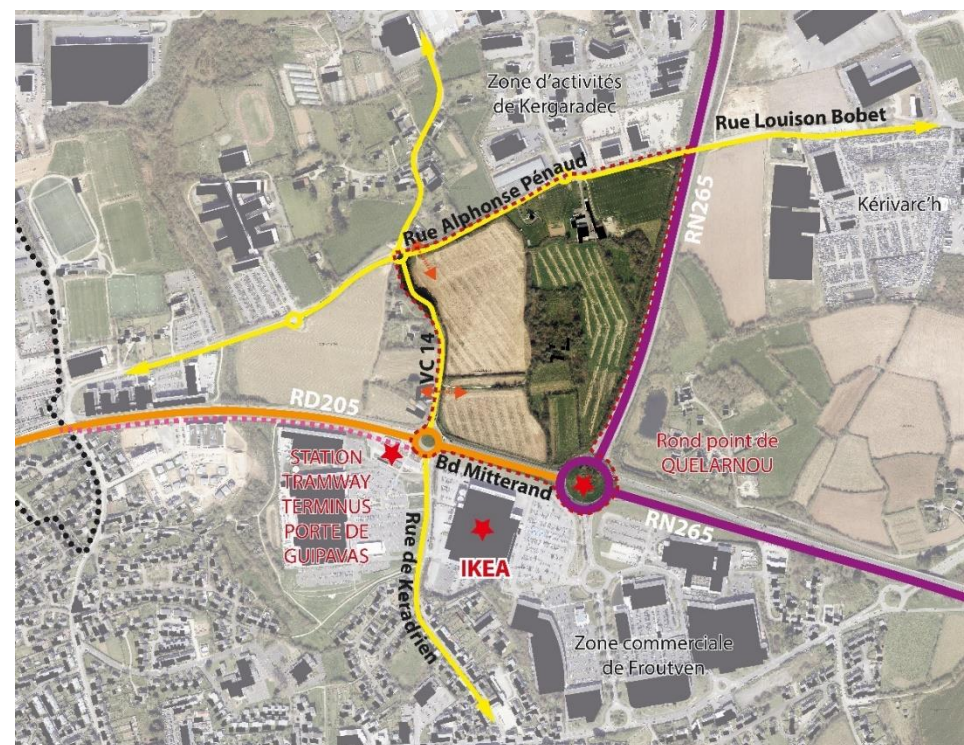
Le site est desservi par la RN 265 et la RD 205 qui en constituent ses limites Est et Sud. Pour autant, ces deux voies ne le desservent pas directement hormis le giratoire situé à l'intersection de la RD 205 et la rue de Keradrien, donnant accès à la VC 14 vers le nord. Cette dernière permet l'accès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



Entrée sur le site depuis le prolongement de la rue Keradrien



Entrée sur le site depuis la rue Alphonse Pénaud



Source – SCE – 2024

Paysage et perceptions

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

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

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

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

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

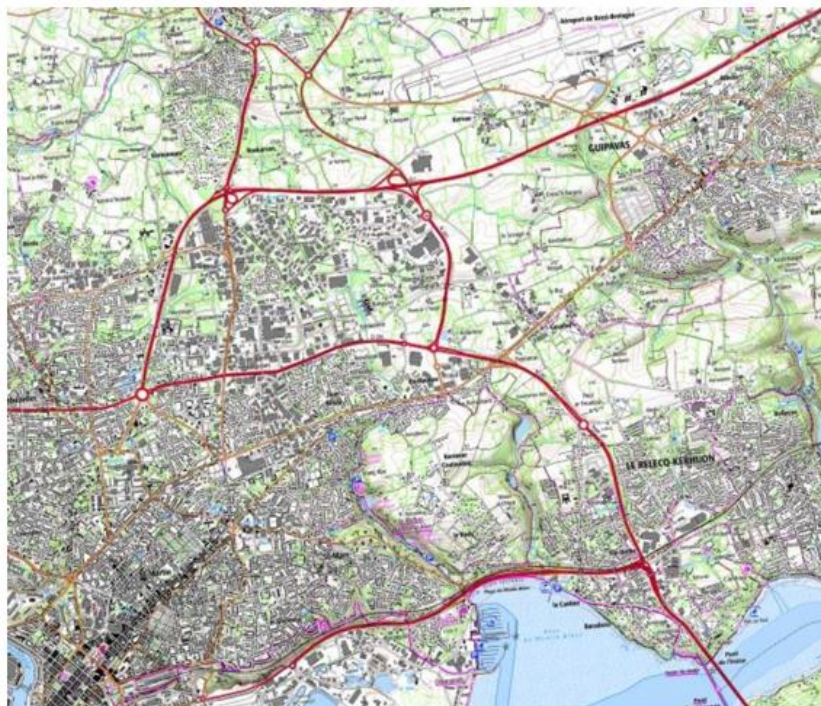


La RN 265 en remblai sur sa section nord, ouvrant les vues vers le sud-est

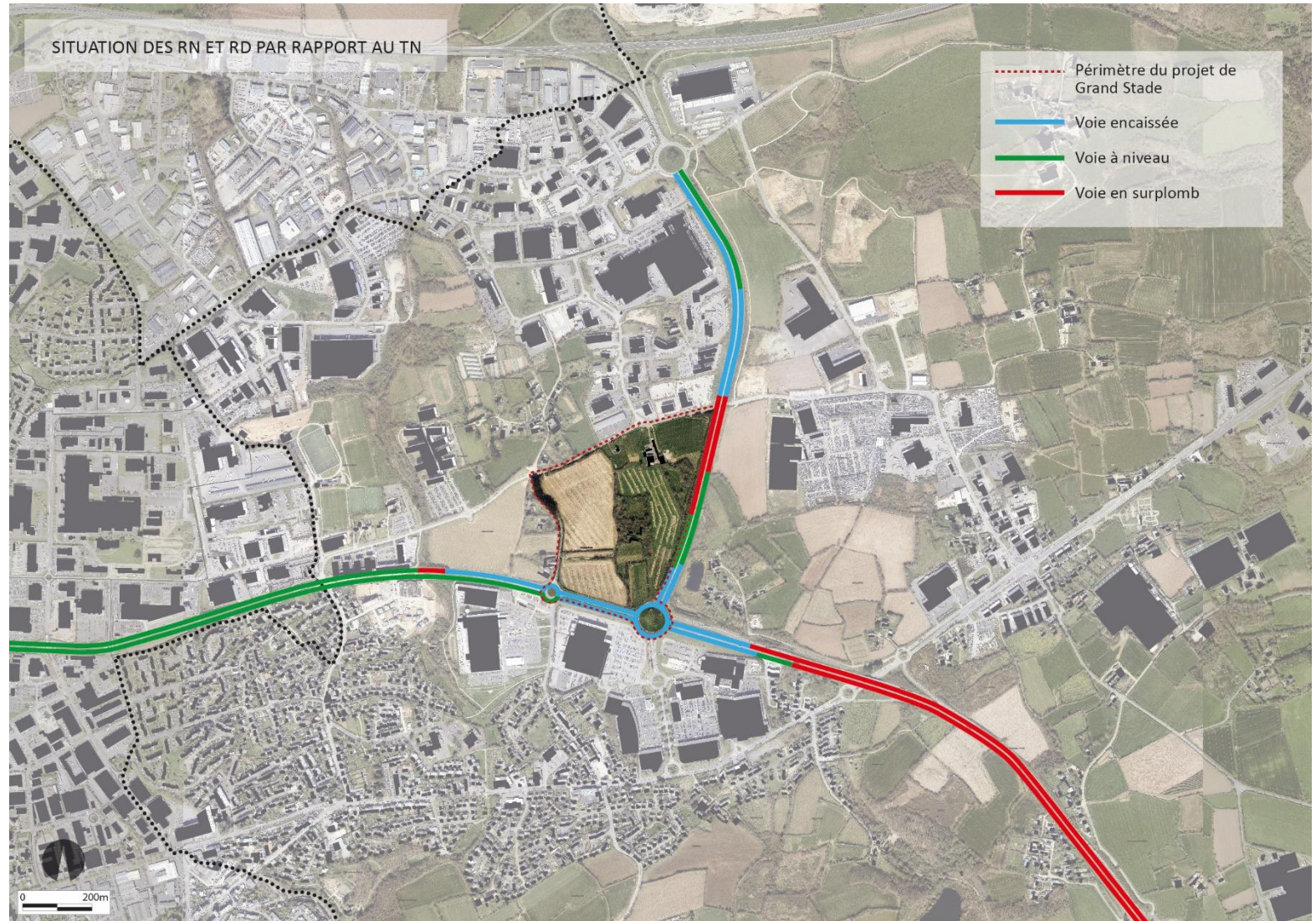


La RN 265 en léger déblais ou à niveau dans sa section sud limitant les vues vers le site d'implantation du grand stade.

> Topographie du site de projet



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



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

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

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

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

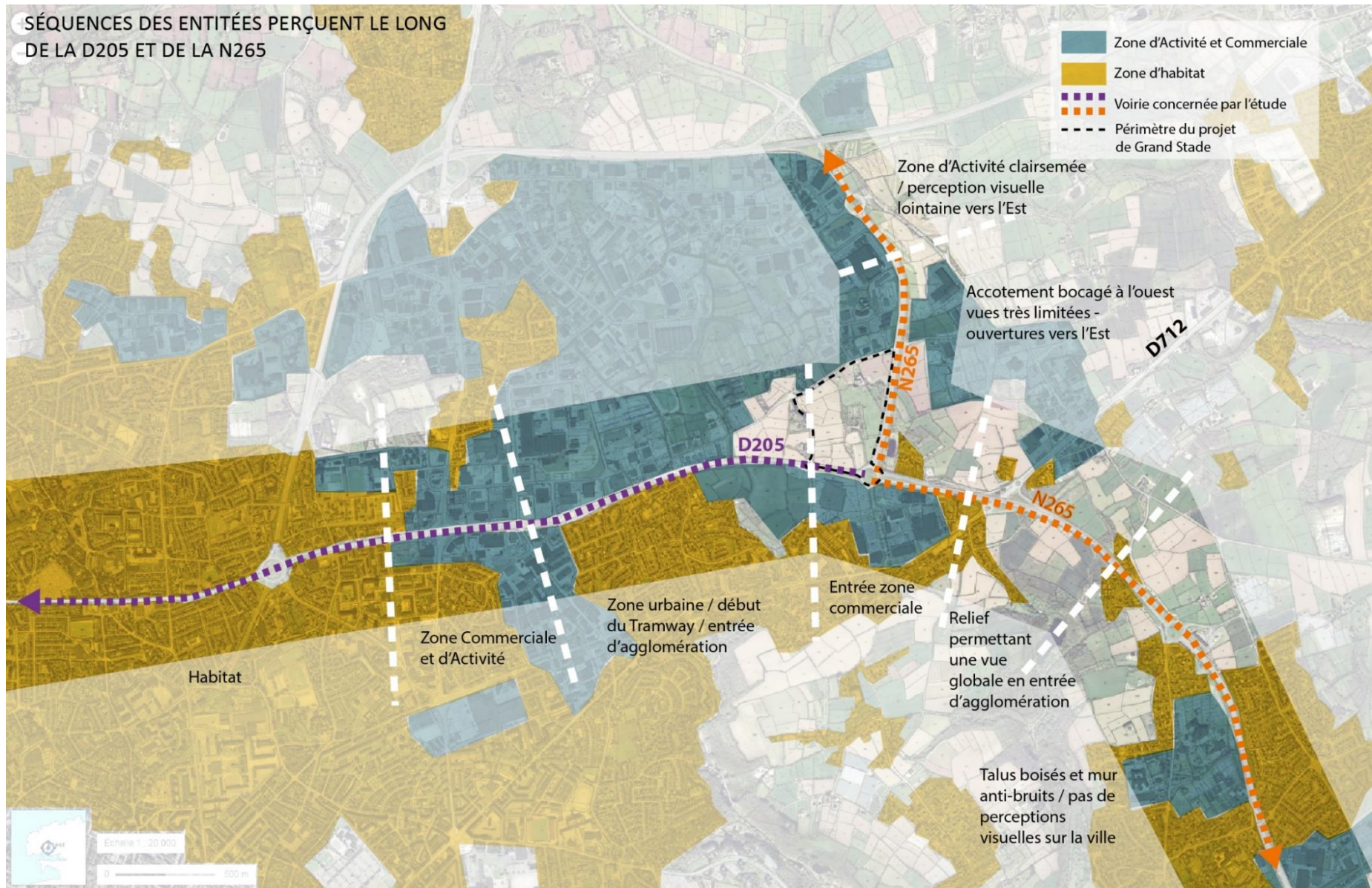
Les 600 m qui séparent le franchissement supérieur de la rue Alphonse Pénaud du carrefour giratoire avec la RD 205 offrent un paysage relativement homogène :

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

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

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

Voir la carte des séquences paysagères ci-après.



Vues depuis la RN265

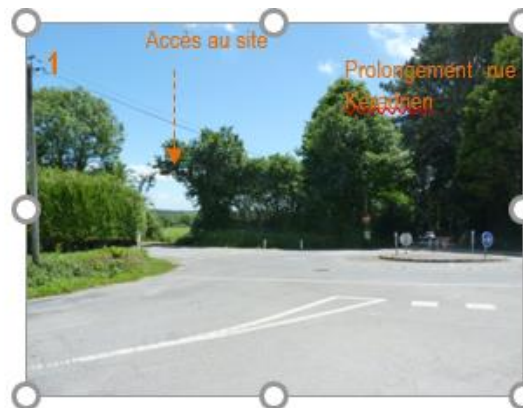
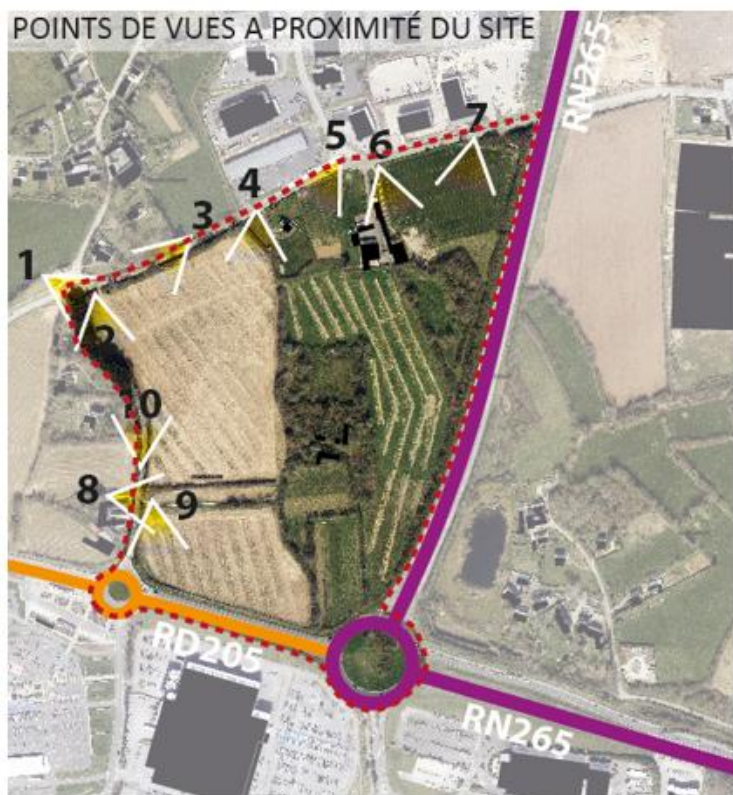


Vues depuis l'intérieur du site





Vues aux abords du site du projet





Vues éloignées du site du projet



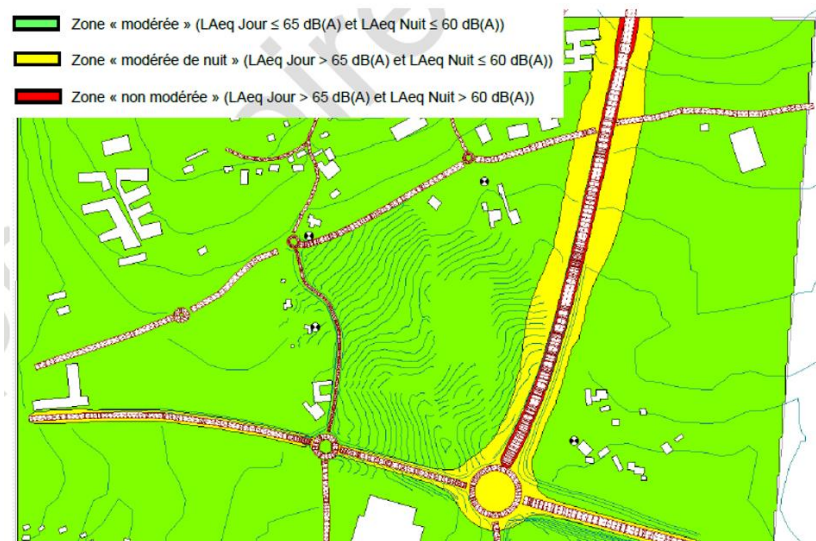


Nuisances

> Bruit

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

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



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

> Qualité de l'air

En matière de qualité de l'air, le linéaire de RN 265 concerné par la procédure est soumis à des niveaux de pollutions (NO₂, PM₁, PM_{2.5} et PM₁₀) pouvant dépasser les seuils de l'OMS.

> Pollution lumineuse

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

Synthèse et projet urbain

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

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

Le site est actuellement peu perceptible depuis cet axe majeur. Le linéaire concerné par cette évolution réglementaire est soumis à des niveaux de nuisances et de pollutions élevés du fait de la proximité avec la RN 265.

Toutefois, les vues depuis la voie sont très restreintes, malgré le surplomb, du fait de la présence de haies denses.

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

Ces objectifs intangibles sont :

- Le renforcement de rives paysagères arborées notamment le long de la RN 265. Ainsi le projet prévoit :
- . La préservation et le renforcement de haies bocagères épaisses bordant le site de projet,
- . Complémentairement, la plantation de haies bocagères denses et multi strates sur toute la lisière du projet, de part et d'autre de la RN 265,
- - Un travail d'écrin vert accompagnant le projet en arrière du linéaire de haies.
- Un traitement paysager des zones de stationnement : plantation de cépées et d'arbres (qualité paysagère, qualité d'usage (ombrage))
- Le respect de la marge de recul pour la construction de l'équipement
- La prise en compte des vélos dans le schéma des mobilités.

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

Le projet nécessite néanmoins une réduction de la marge de recul à 20m de l'axe de la RN 265 pour l'aménagement de l'aire de stationnement.

Enjeux, objectifs, recommandations et prescriptions du PLUi

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

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

Le schéma ci-après, illustre ces grands principes.

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

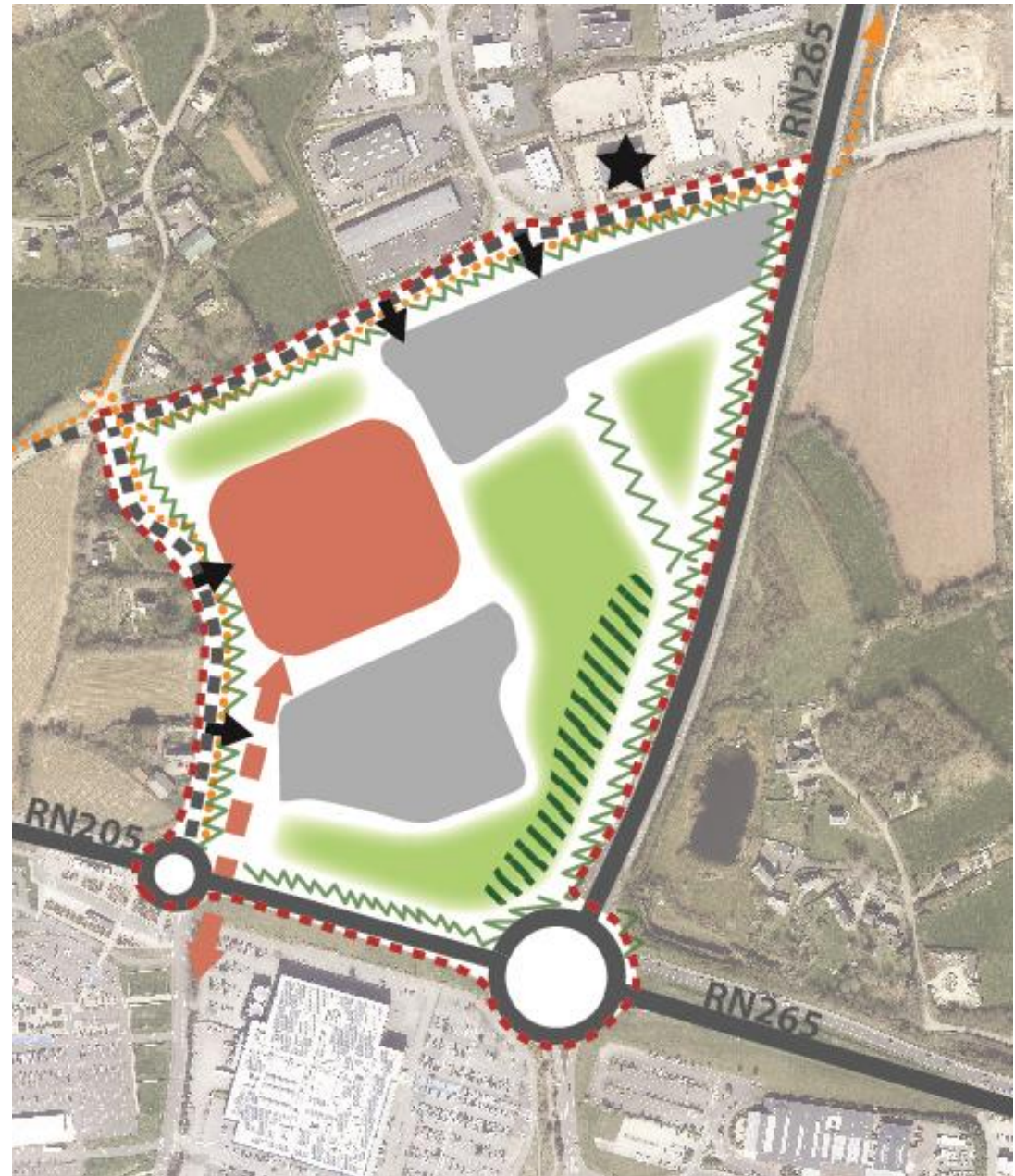
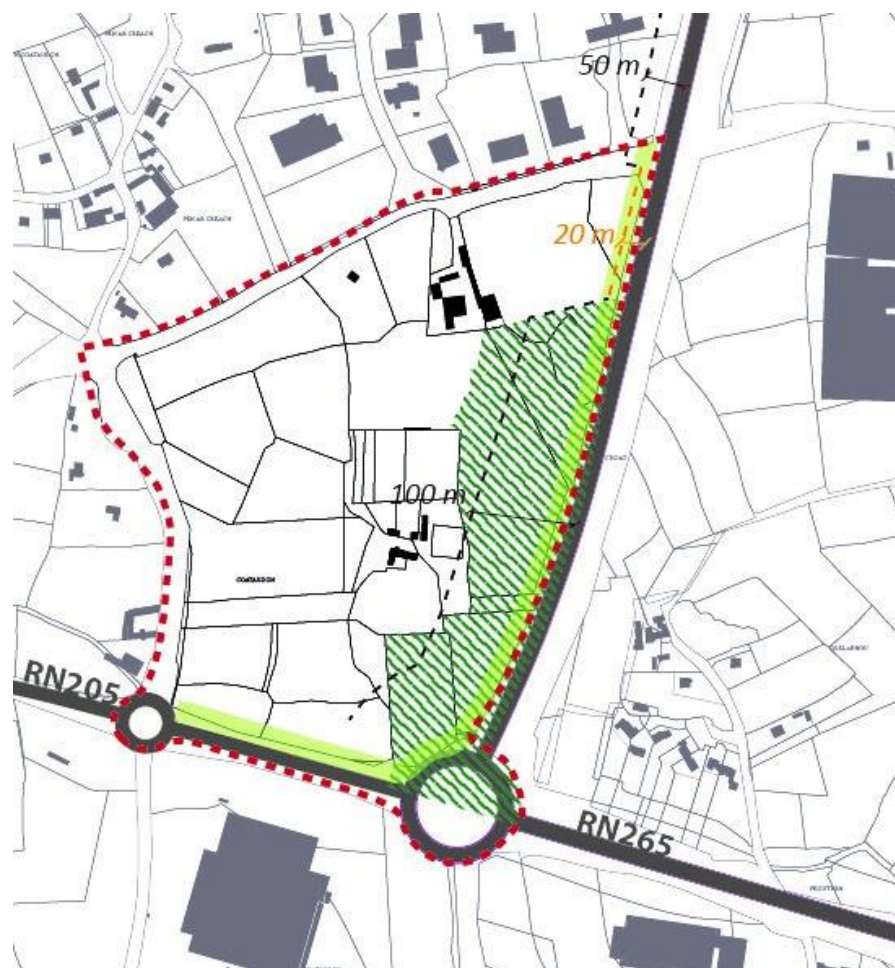


Schéma du recul ajusté et des intentions paysagères



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

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

> 2. Traitement paysager

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

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

- Périmètre de projet
- Espace paysager
- Bande recul de 20 m
- Maintien des reculs actuels

Les nuisances

> Enjeux et objectifs

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

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

> Prise en considération

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

> Prescriptions PLUi

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

La sécurité

> Enjeux et objectifs

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

> Prise en considération

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

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

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

> Prescriptions PLUi

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

La qualité de l'urbanisme et des paysages

> Enjeux et objectifs

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

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

> Prise en considération

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

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

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

> Prescriptions PLUI

- Sur le site de projet, les emprises situées dans la bande de 20 m sur le linéaire de 135m depuis l'axe seront réservées à des aménagements strictement paysagers. Ils ne pourront être interrompus que par les accès nécessaires au bon fonctionnement de l'équipement,

- Le recul des constructions et des aires de stationnement d'au moins 20 m par rapport à l'axe de la RN 265 sur un linéaire de 135m,
- La préservation et le renforcement de la haie bocagère bordant la RN 265 en arrivant du Nord : haie bocagère épaisse, présentant plusieurs strates de plantations (des strates basses jusqu'aux arbres de haute tige), constituée d'essences locales,
- limitation des enseignes et autres dispositifs lumineux.
- L'obligation d'un traitement paysager des zones de stationnement, dans une logique de boisement formant ombrage ou de mise en œuvre de dispositifs de production d'énergie renouvelable (panneaux photovoltaïques).

La qualité architecturale

> Enjeux et objectifs

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

> Prise en considération

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

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

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

> Prescriptions PLUI

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

Visualisation des dispositions retenues

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

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

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



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

Etat actuel



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



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

Etat actuel



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



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

Etat actuel



Tableau de synthèse

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

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

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

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

(...)



Hôtel de la métropole / 24, rue Coat-ar-Guéven / CS 73826 / 29238 Brest Cedex 2
02 98 33 50 50 / plan-local-urbanisme@brest-metropole.fr / www.brest.fr