



GUIPAVAS

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE

Mars 2020

1 - DYNAMISER LA COMMUNE

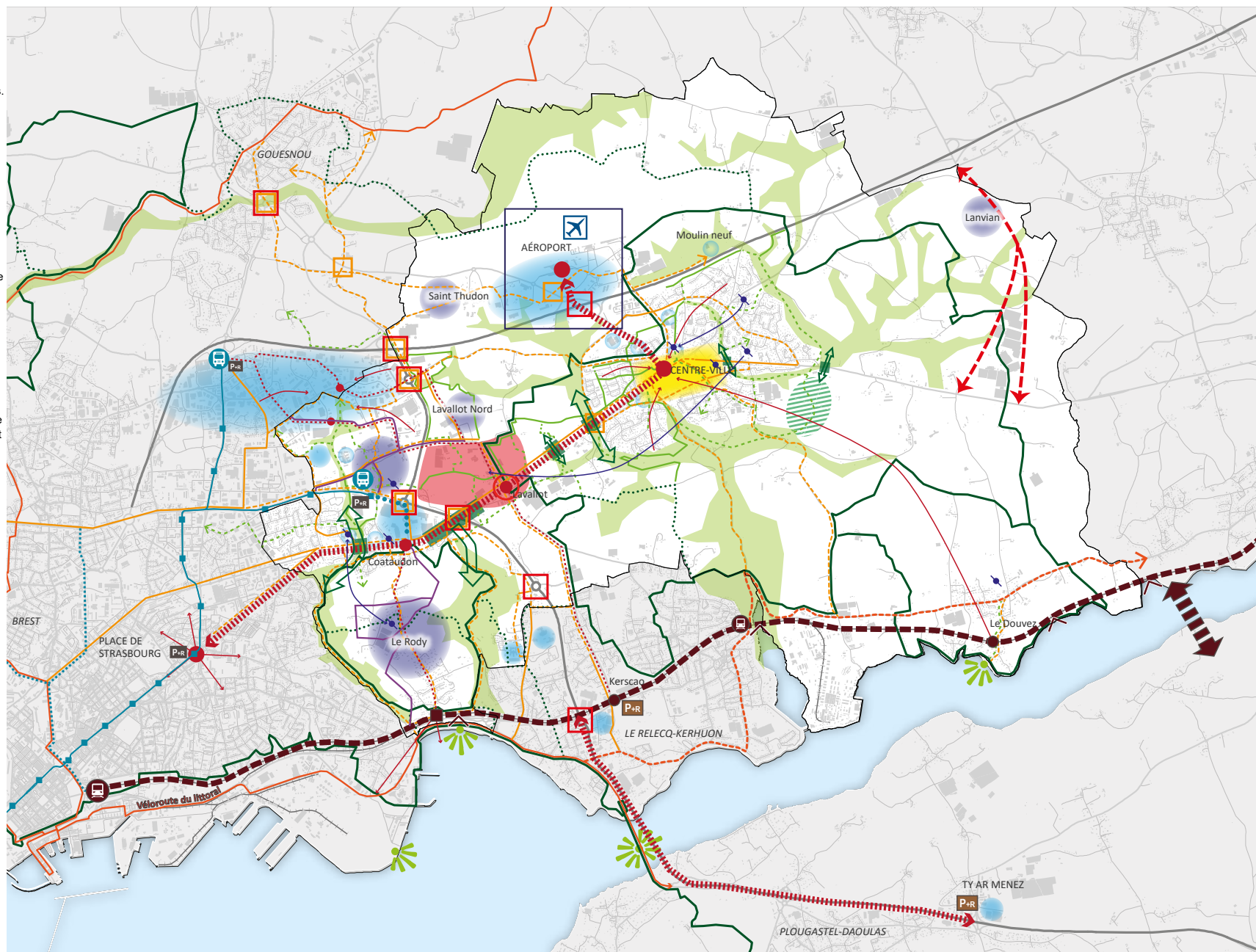
- Consolider la centralité (Voir zoom sur le centre)
- Articuler les enjeux métropolitains de développement (Voir zoom sur le boulevard Michel Briant)
- Mutualiser, déplacer, reconfigurer certains équipements. Accompagner ces mutations par du renouvellement urbain le cas échéant
- Améliorer les flux aux abords des principaux générateurs existants (zones d'emploi, commerces, équipements)
- Anticiper l'augmentation des flux aux abords des principaux générateurs à venir

2 - VALORISER LE CADRE DE VIE

- Préserver les vallons, principaux supports de biodiversité, améliorer les continuités
- Valoriser les vallons depuis le boulevard Michel Briant et la rue de Paris. (Voir zoom sur le boulevard Michel Briant)
- Reconquérir progressivement les espaces de la carrière pour recréer des liens entre vallons
- Faire la promotion des circuits de randonnée et de leurs variantes / connexions (GR 34, Circuit de l'Elorn à la Penfeld, Circuit au fil de la Penfeld,...)
- Valoriser les belvédères et les intégrer au circuit des belvédères de la rade

3 - AMÉLIORER LA MOBILITÉ

- En transports en commun**
 - Réseau tramway
 - Développer la ligne B et le bus à haut niveau de service
 - Connecter tramway et transport en commun performant
 - Parking-relais existant
 - Créer de nouveaux parking-relais
 - Améliorer la qualité paysagère / gérer l'interface ville/aéroport : porte d'entrée du territoire du Pays de Brest
 - Développer un transport en commun performant
 - Articuler de nouvelles dessertes en « rocade » en transports en commun
 - Développer la desserte depuis la voie ferrée (tram-train, RER express ?)
 - Préserver les vues sur l'Elorn et la rade depuis le train Gare existante
 - Réactiver d'anciennes gares
 - Créer de nouvelles haltes ferroviaires
 - Étudier le franchissement de l'Elorn afin d'améliorer l'offre ferroviaire Brest-Quimper
- En vélo / à pieds**
 - Se connecter à la véloroute des Abers
 - Se connecter à la véloroute vers Landerneau (projet du schéma départemental vélo)
 - Valoriser les itinéraires vélo existants
 - Compléter les itinéraires vélo
 - Sécuriser les traversées vélo
 - Valoriser les chemins piéton
 - Compléter les chemins piéton
- En automobile**
 - Desservir les zones d'urbanisation futures
 - Réaliser la voie de contournement
 - Améliorer la circulation aux abords des échangeurs
 - Améliorer la circulation au carrefour de Lavalot



Editorial.....	5
01 PRÉAMBULE.....	7
Définition et méthode.....	9
Échéancier	11
02 ÉLÉMENTS DE CADRAGE	13
Situation géographique	15
Évolution de l'urbanisation	17
Documents d'urbanisme.....	21
Études et projets en cours	25
03 DIAGNOSTIC	31
Démographie	33
Habitat	37
Économie	41
Mode d'occupation des sols.....	55
Paysage	59
Environnement	67
Équipements.....	81
Commerces.....	83
Renouvellement urbain	89
Mobilités	97

04 SYNTHÈSE ET ENJEUX.....	111
Points forts	113
Points de vigilance	115
Enjeux.....	117
05 ATELIER.....	119
06 LE SCHÉMA	131
Trois axes stratégiques.....	135
Focus sur le boulevard Michel Briant.....	143
Focus sur le centre-ville.....	147



Brest métropole et la commune de Guipavas ont engagé une réflexion prospective pour Guipavas, au travers d'un schéma de référence. Ce schéma porte sur la commune dans son ensemble, en mettant l'accent sur l'évolution urbaine du centre-ville et de Lavallot.

La commune de Guipavas, située à l'est de la métropole, est une commune attractive. Au carrefour des grands axes de desserte, c'est un secteur clé du développement économique de la métropole ces dernières années. Des projets de développement à plus ou moins long terme vont également renforcer cette attractivité (Le Rody, le Froustven, le Forestig...).

Son cadre de vie est agréable avec ses vallons et ses plages, son réseau de chemins de randonnée, ses commerces de proximité et les nombreux équipements répartis sur le territoire. Sa population en croissance, plutôt jeune et familiale est également un atout pour le dynamisme de la commune.

En outre, des espaces de renouvellement urbain potentiels sur la commune permettent d'envisager de nouveaux développements pour les années à venir, en particulier dans le centre-ville.

Pour autant la commune présente quelques points de fragilité. Son organisation multipolaire entre le centre-ville, Coataudon, les zones d'activités économiques, le Douvez sont un frein pour une lecture d'ensemble, générant des demandes multiples en équipements et dessertes ainsi qu'une fragmentation des espaces naturels et agricoles. La composition des espaces autour de grandes voies de circulation donne à la commune une image très routière, qui se reflète jusqu'au centre-ville et ne facilite pas la convivialité des espaces.

Ce schéma de référence est le reflet des discussions menées afin de définir les enjeux pour Guipavas demain. Ceux-ci sont multiples et dépassent souvent les seuls cadres et intérêts de la commune. Ils concernent sa dynamisation, la valorisation de son cadre de vie et l'amélioration des mobilités.

Le présent document amorce les grandes lignes d'une réflexion, qui pour certaines d'entre elles seront approfondies dans d'autres cadres.

François Cuillandre
Président de Brest métropole



Fabrice Jacob
Maire de Guipavas



01 | PRÉAMBULE





SCHÉMA DE RÉFÉRENCE DE GUIPAVAS

01 | PRÉAMBULE

Un schéma de référence pour Guipavas

01 | PRÉAMBULE



Définition :

Ce qu'est un schéma de référence

Un document prospectif d'aménagement et de développement

- Une réflexion stratégique à moyen et long termes (5 - 10 - 20 ans)
- Un reflet des accords entre la commune, Brest métropole et les acteurs parties prenantes du territoire

Un parti d'aménagement et de développement

- Un document à visée principalement stratégique
- Une réflexion établie à partir d'un ou plusieurs scénarios

Un exercice de participation

- Avec un groupe de travail représentatif des forces vives du territoire

Ce que n'est pas un schéma de référence

Ce n'est pas un document strictement «communal»

- Le schéma de référence prend en compte la politique globale de Brest métropole et du Pays de Brest (SCoT)

Ce n'est pas un document valant engagement de programmation

- Le schéma de référence guide et hiérarchise les interventions futures (cohérence)

Ce n'est pas un document strictement figé

- Le schéma de référence dégage une ligne directrice mais des adaptations sont possibles (suivi)

Méthode :

Diagnostic partagé

- État des données statistiques, spatiales ou programmatiques
- Recueil et évaluation des données, contraintes et études existantes
- Inventaire des objectifs connus, projets en cours, réflexions diverses...

Formulation des enjeux

- Définition des axes principaux du développement et de l'aménagement (stratégie)
- Hiérarchisation des enjeux

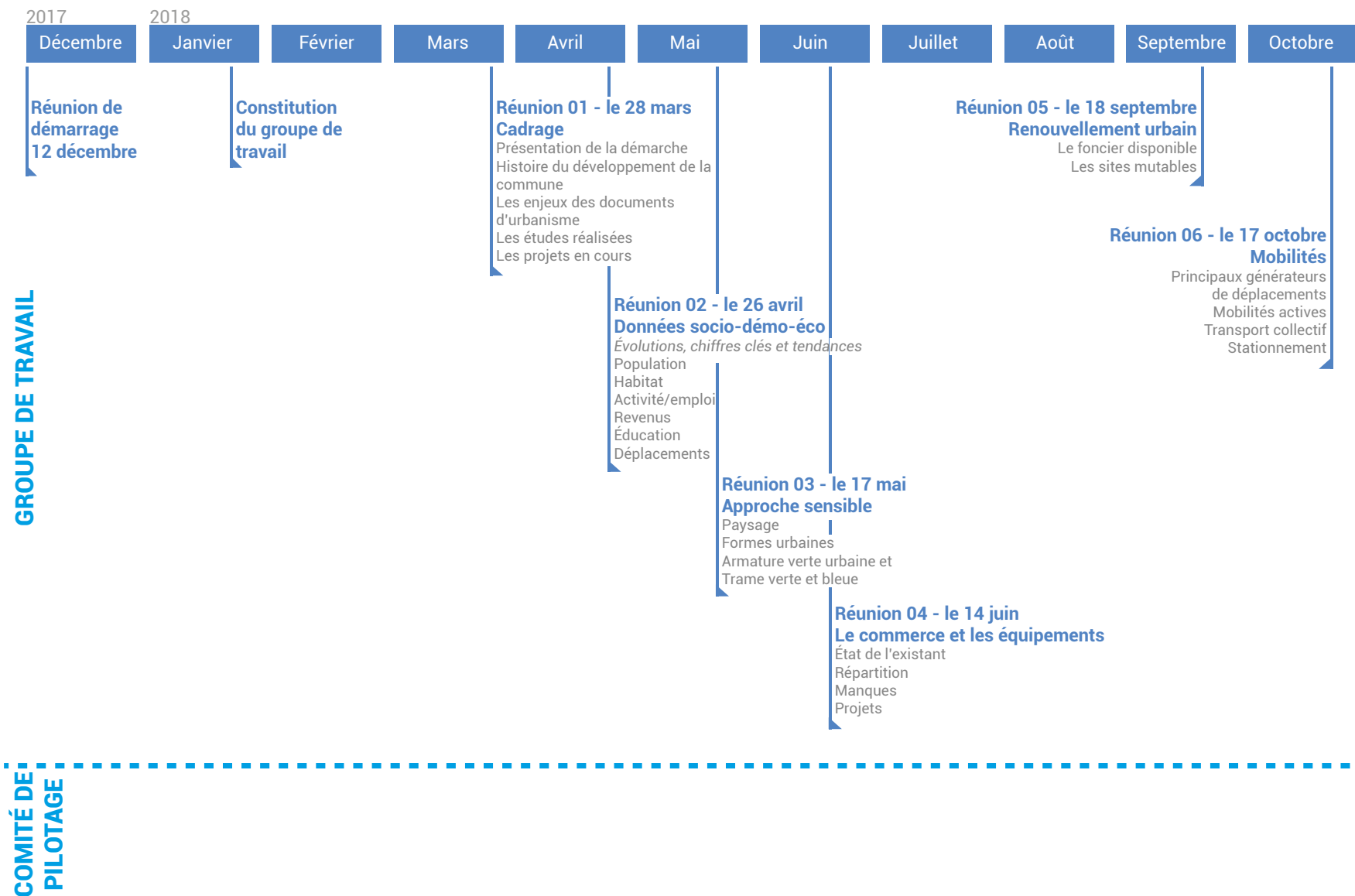
Scénarisation

- Élaboration et discussion sur des scénarios de développement et d'aménagement
- Localisation, le cas échéant, des éléments de programme

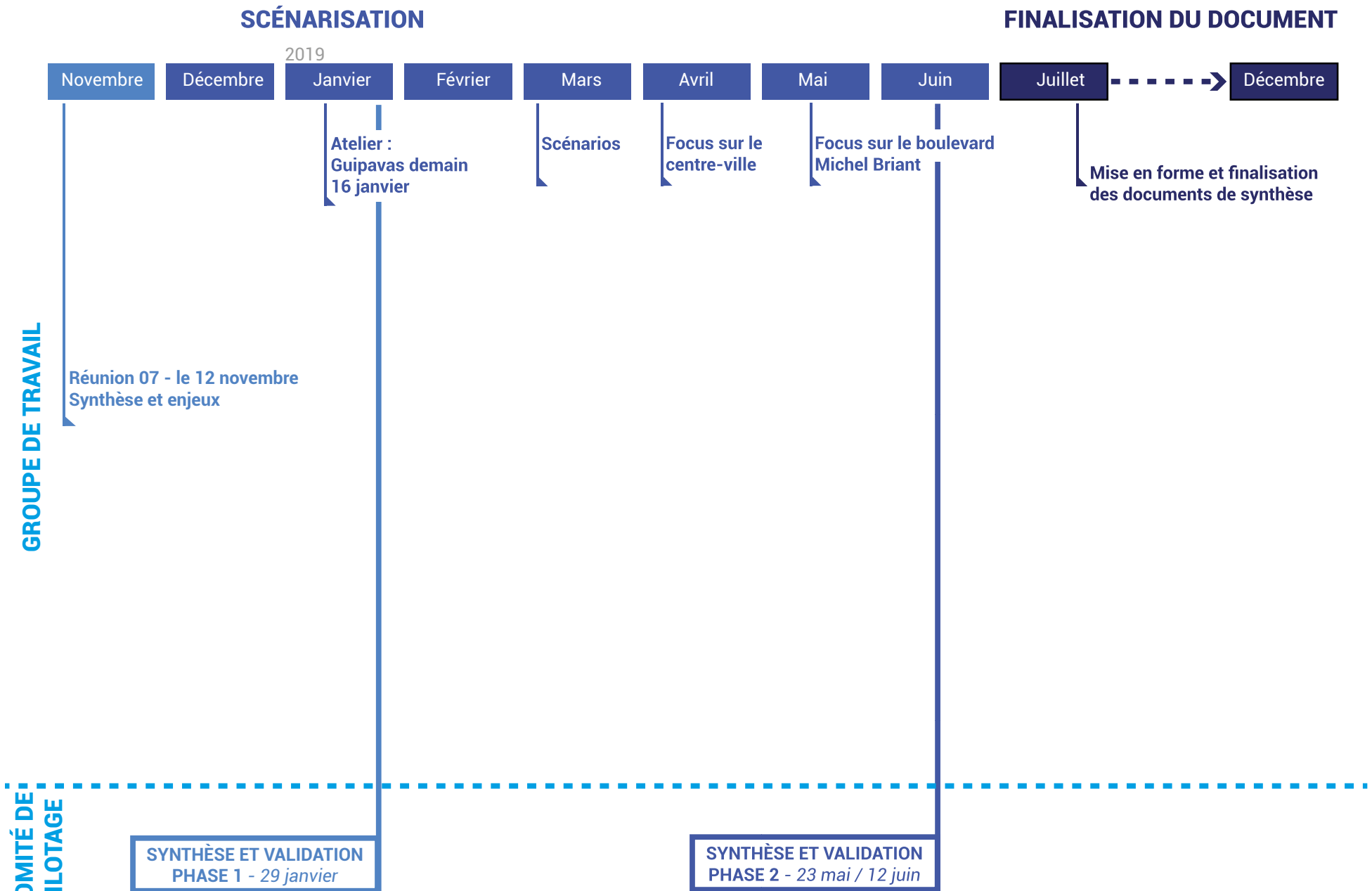
Synthèse

- Réalisation du document de synthèse

DIAGNOSTIC PARTAGÉ ET FORMULATION DES ENJEUX



Déroulement de l'étude



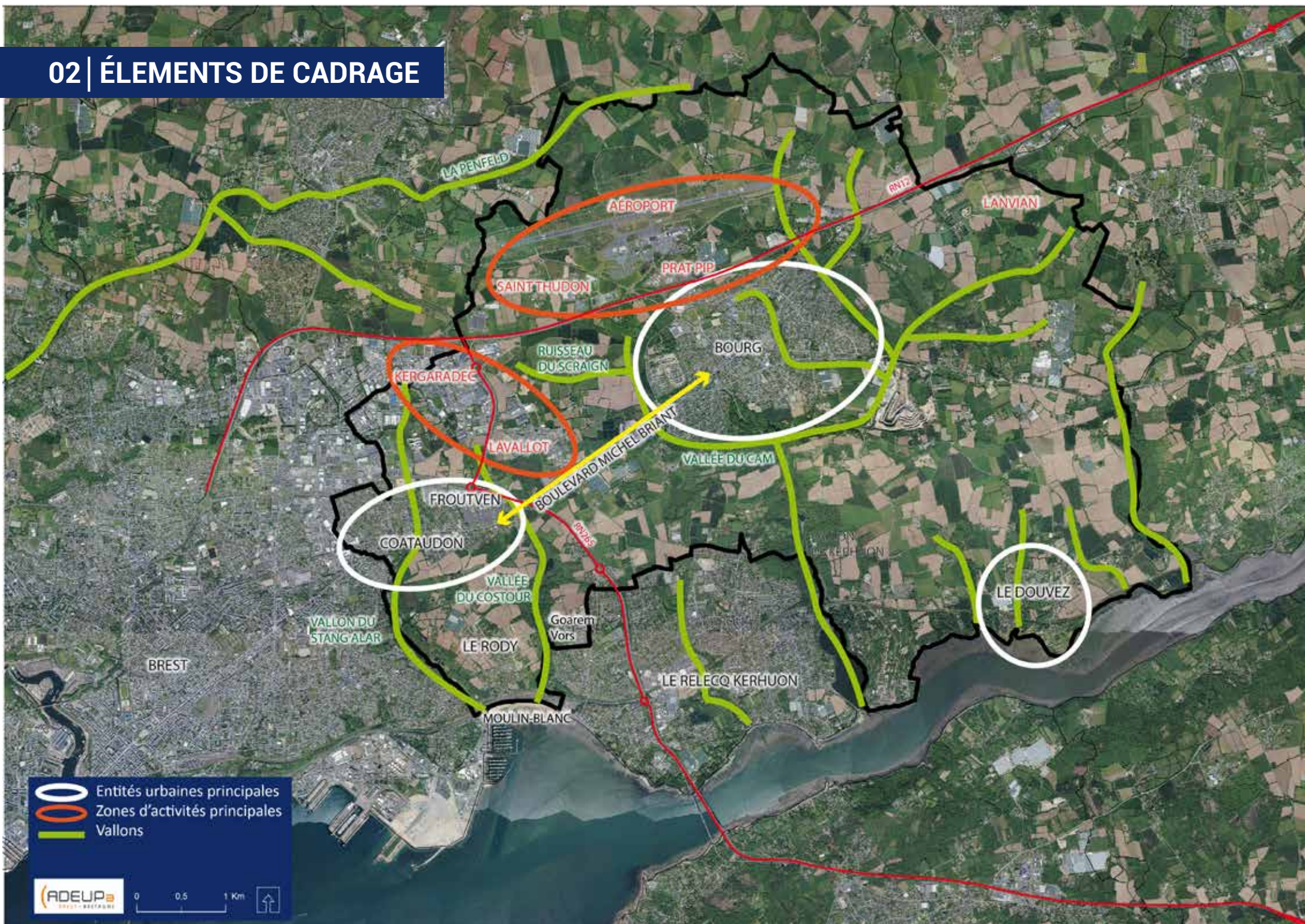
02 | ÉLÉMENTS DE CADRAGE



02 | ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Situation géographique,
Évolution de l'urbanisation,
Documents d'urbanisme,
Études et projets en cours

02 | ÉLÉMENTS DE CADRAGE



SEUIL ORIENTAL DE BREST

- 3 ENTITÉS URBAINES MAJEURES
- UNE COMMUNE AU CARREFOUR DES
GRANDS AXES DE CIRCULATION
- DE GRANDES ZONES D'ACTIVITÉS
- DE NOMBREUX VALLONS REMARQUABLES

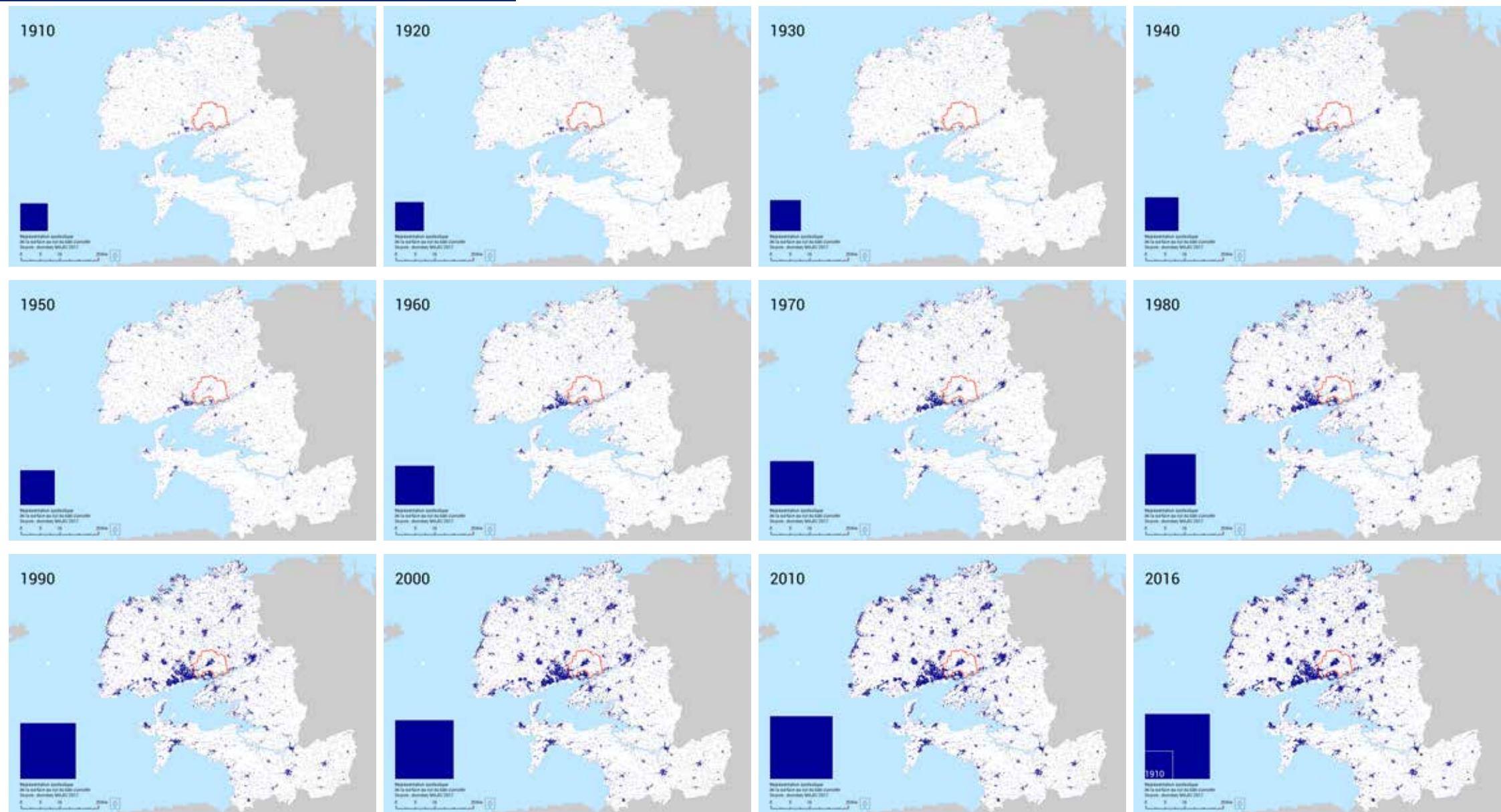
Guipavas est constituée de 3 entités urbaines majeures : le bourg / Coataudon, en continuité avec l'urbanisation de Brest et le Douvez sur la façade de l'Élorn. Ces entités ont des caractéristiques spatiales et urbaines très différentes.

La commune est au carrefour de plusieurs grands axes de circulation (RN12 et RN 265). C'est également sur la commune qu'est implanté l'aéroport Brest-Bretagne.

C'est cette position de carrefour qui a entraîné le développement de grandes zones d'activités (Kergaradec / Lavallot / et autour de l'aéroport avec Saint Thudon et Prat Pip).

La commune est également caractérisée par de grands vallons Nord/Sud qui pour certains ont une vocation spécifique (Conservatoire botanique pour le Stang Alar, promenades dans le Costour par exemple) et qui entourent le bourg en lui donnant des limites naturelles déterminantes pour son développement. Sur la commune de Guipavas, ces vallons forment un contrepoint avec les grands plateaux et leur paysage plus ouvert offrant des vues lointaines.

02 | ÉLÉMENTS DE CADRAGE



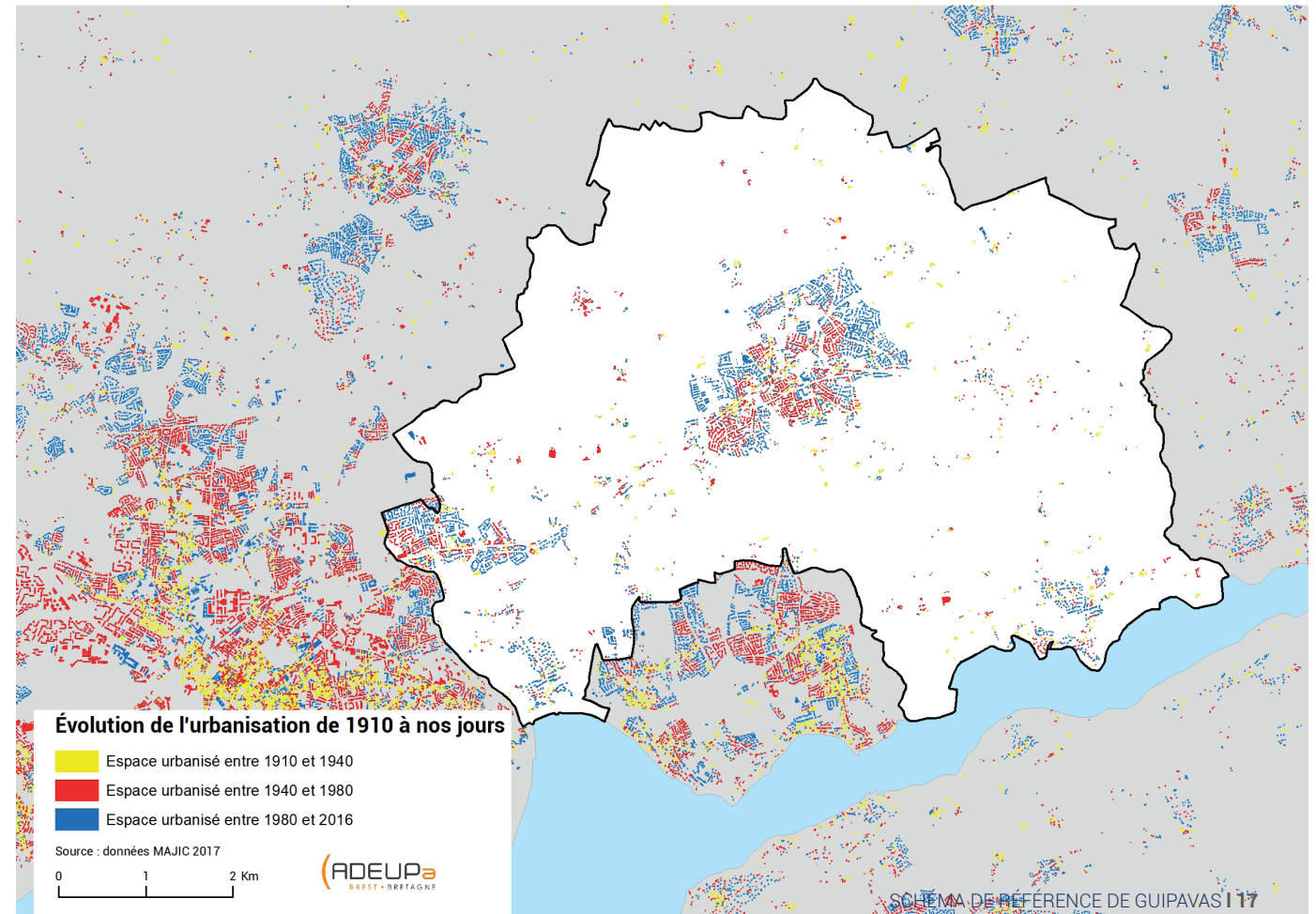
Évolution de l'urbanisation

UN DÉVELOPPEMENT SOUTENU DEPUIS UN SIÈCLE

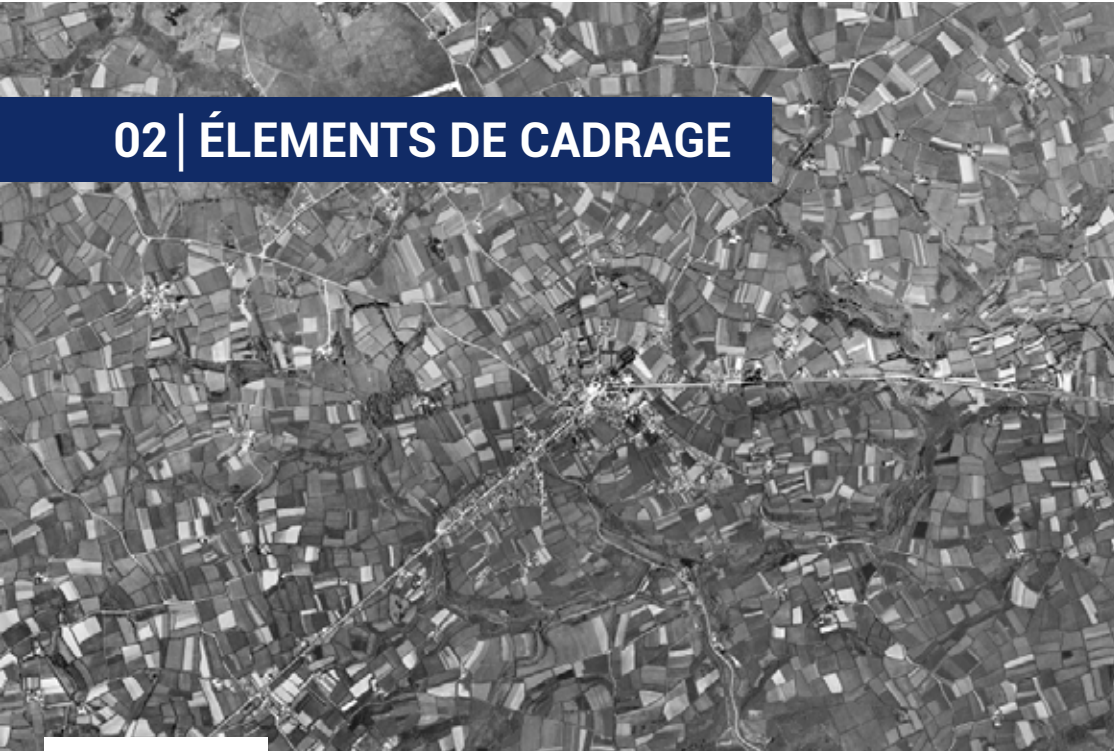
- 7,3 HECTARES D'ESPACES URBANISÉS EN 1910,
74,3 HECTARES D'ESPACES URBANISÉS EN 2016
- UNE ACCÉLÉRATION DE LA CROISSANCE DEPUIS LES ANNÉES 1980
 - DE 5 061 HABITANTS EN 1910
À 14 418 HABITANTS EN 2016
 - UNE CONSOMMATION FONCIÈRE HORS ZONES ÉCONOMIQUES
3,5 FOIS PLUS IMPORTANTE
QUE LA CROISSANCE DE LA POPULATION

La commune a connu une forte évolution de son urbanisation depuis 1910. Son emprise au sol bâtie (hors zones économiques) est passée de 7,3 hectares en 1910 à 74,3 hectares en 2016, soit une multiplication par 10 de la surface au sol occupée. Dans le même temps, la population est passée de 5 061 à 14 418 habitants, soit une multiplication par 2,8. Pour le Pays de Brest, les emprises au sol bâties ont été multipliées par 5 entre 1910 et 2016, passant de 422 ha en 1910 à 2 276 ha en 2016, soit une multiplication par 5,4 de la surface au sol occupée.

La plus forte croissance s'est faite depuis les années 1980. À partir de ces années, le développement se fait sous forme de lotissements pavillonnaires tout autour du bourg originel et dans le secteur de Coataudon. Dans une moindre mesure c'est également à partir de ces années que le Rody et le Douvez voient de nouveaux habitants arriver.



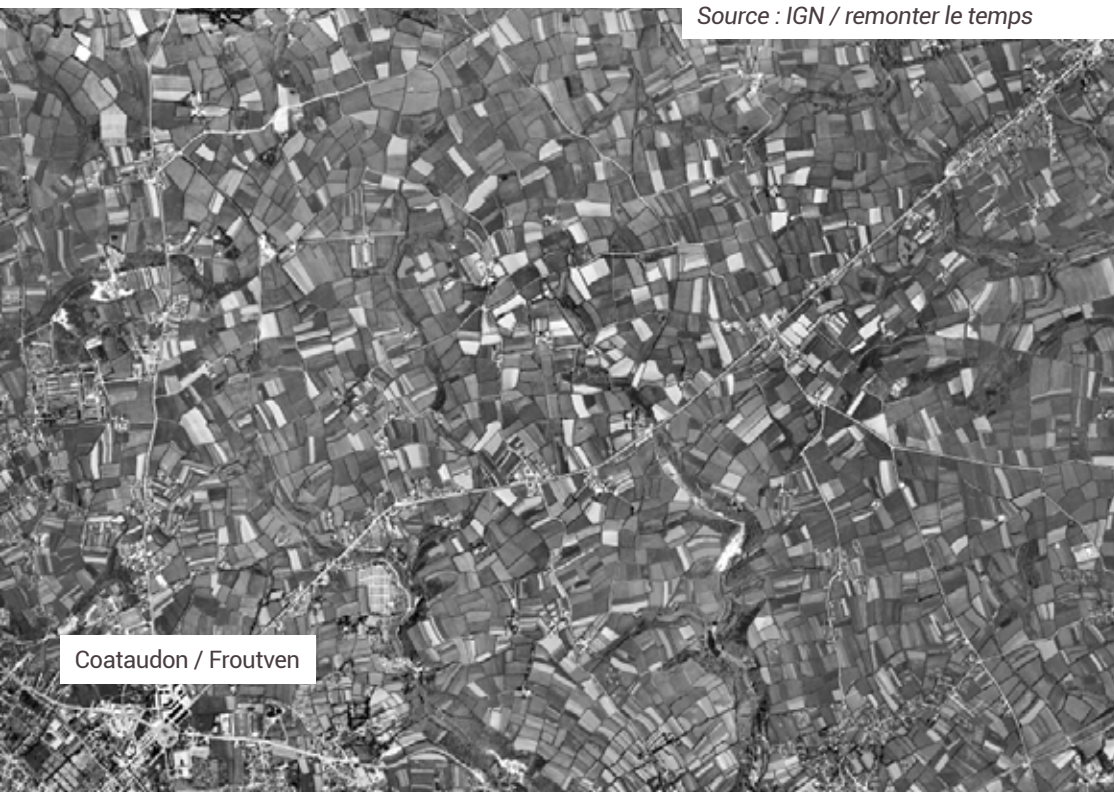
02 | ÉLÉMENTS DE CADRAGE



Le bourg / Lavallot



Comparatif photographies aériennes 1950 avec photographie aérienne actuelle
Source : IGN / remonter le temps



Coataudon / Froutven





1988



Dans les années 90



2016

Évolution de l'urbanisation

UNE URBANISATION LIÉE AU DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES

- ROUTES, RAIL, AÉROPORT, UNE COMMUNE MARQUÉE PAR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT STRUCTURANTES ET LES FLUX

Au 19^e siècle, Guipavas est un lieu de passage important. Le bourg se trouve au croisement des routes qui relient Brest à Paris en passant par Landerneau, Morlaix et Rennes et celle vers Quimper et Nantes via le pont de Landerneau.

Au sud c'est la voie ferrée Paris-Brest (1865) avec des gares au Rody et à Kerhuon qui desservent la commune. En outre, un passage en bateau à la cale de Kerhuon relie la commune à Plougastel Daoulas.

Une population constituée d'agriculteurs vit au nord de la commune, tandis qu'au sud, c'est plutôt une population de pêcheurs et d'ouvriers.

En 1896, avec la séparation du Relecq-Kerhuon, il reste à la commune deux façades littorales : au Moulin Blanc (entre le vallon du Stang Alar et le vallon du Costour) et le long de l'Élorn, de l'anse de Kerhuon à l'anse de Bearepos).

En 1930 : le pont Albert Louppe est réalisé permettant des échanges plus faciles avec le sud du département. En 1994, il est doublé par le pont de l'Iroise.

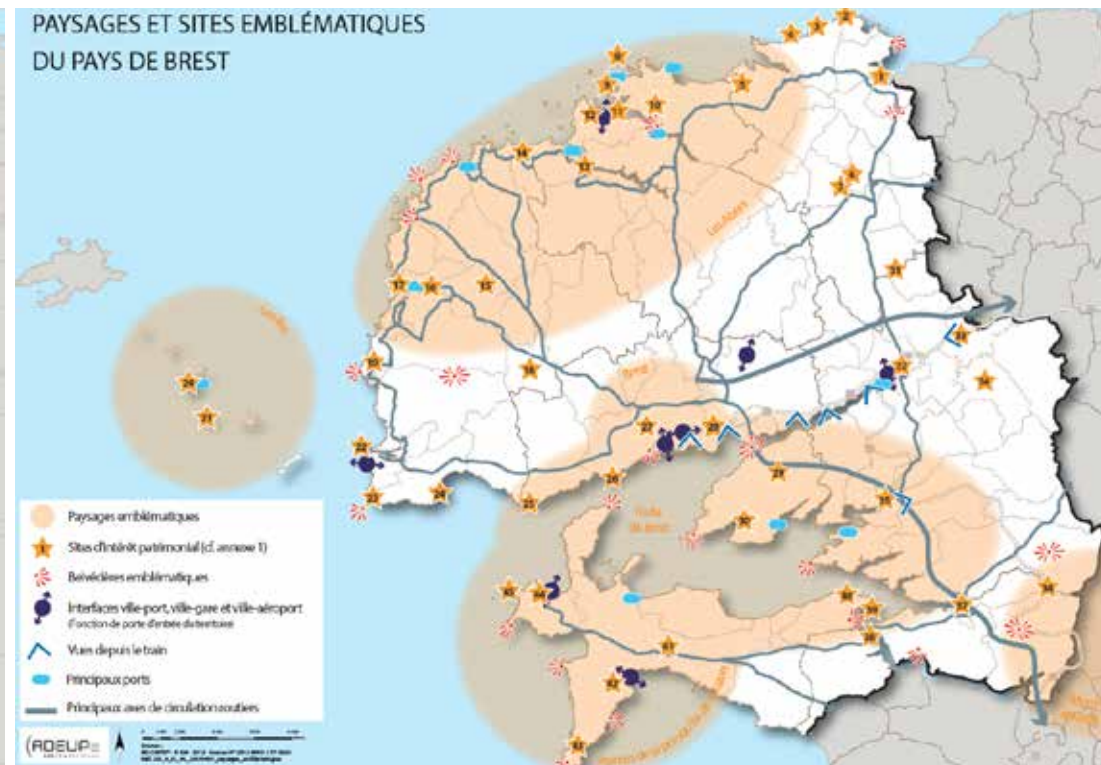
Dans les années 1970, c'est le plan routier breton qui crée l'actuelle RN12.

Enfin l'aéroport connaît, à partir des années 1950, ses premières liaisons régulières après reconstruction de l'infrastructure détruite pendant la guerre. Des agrandissements successifs ont lieu en 1986 puis 2007 permettant d'accueillir, 10 ans plus tard, un million de passagers par an.

Depuis 1974, la commune fait partie de la communauté Urbaine de Brest (CUB) qui est, depuis 2014, une métropole.

02 | ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Extraits du Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de Brest



UNE COMMUNE DIRECTEMENT ET DIVERSEMENT CONCERNÉE PAR LE SCOT

- DES ORIENTATIONS POUR L'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE
 - UN DOCUMENT DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE DU PAYS DE BREST RÉCENT (DÉCEMBRE 2018)
- LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE POUR LE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
 - LA VOIE FERRÉE : DE NOUVELLES DESSERTES ENVISAGÉES
 - L'AÉROPORT : UNE PORTE D'ENTRÉE DU PAYS DE BREST
 - LES ENTRÉES DE VILLE : VITRINES DU TERRITOIRE

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) est un document de planification stratégique à l'échelle intercommunale. Le premier SCoT du Pays de Brest, approuvé le 13 septembre 2011, couvre le territoire du pôle métropolitain, proche du bassin de vie (zone d'emploi, zone de chalandise et bassin d'habitat) du nord-ouest du Finistère. C'est à cette échelle que les principales dynamiques démographiques et économiques peuvent être analysées et orientées.

Sur la base de ces constats, le SCoT fixe des orientations générales en termes d'équilibre du territoire et de maillage de l'espace, d'habitat et d'aménagement urbain, d'attractivité économique et de métropolisation.

Les élus du Pôle métropolitain du Pays de Brest ont engagé une révision du SCoT en décembre 2014 afin de prendre en compte l'évolution du cadre légal et du contexte économique et territorial (requérant notamment des objectifs chiffrés en matière de réduction de la consommation d'espace). Le projet de SCoT a été arrêté le 19 décembre 2017 et approuvé le 19 décembre 2018.

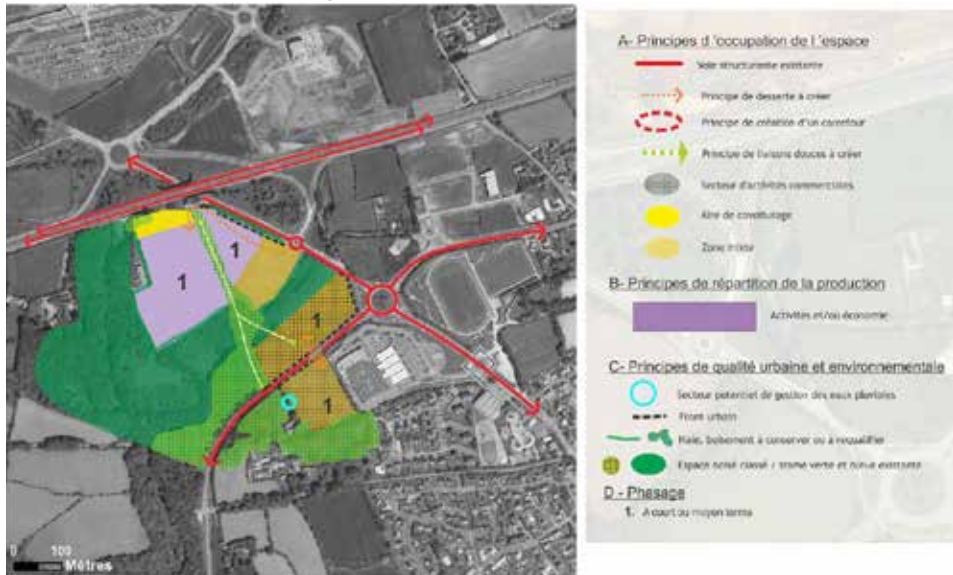
Ce nouveau SCoT a pour objectif d'approfondir et d'adapter les orientations stratégiques inscrites dans le SCoT approuvé le 13 septembre 2011. Il clarifie et renforce également le rôle « intégrateur » du SCoT par rapport aux documents de planification « supérieurs » qui, en affirmant un principe de simplification et de sécurisation juridique, en fait l'unique document auquel doit se référer le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) pour assurer sa légalité au regard de ces objectifs.

Pour la commune, plusieurs éléments influencent le schéma de référence :

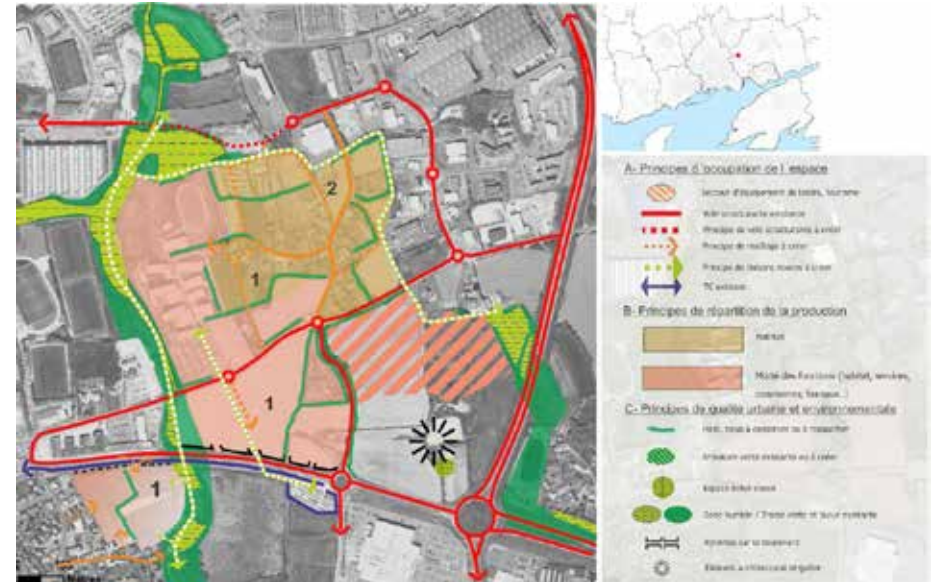
Guipavas fait partie de la polarité métropolitaine, ce qui définit, à cette échelle, des orientations en matière de production de logements, de développement de l'offre commerciale et de desserte en transports en commun. Par exemple dans le document d'orientation et d'objectif, les liaisons ferroviaires sont évoquées : un renforcement de la ligne SNCF entre Brest et Landerneau pourrait s'appuyer sur la création de nouvelles haltes (Le Douvez) et la réactivation de gares anciennes (le Rody).

La valorisation de l'identité paysagère est également un thème du DOO qui concerne la commune. L'aéroport de Guipavas est identifié comme une porte d'entrée du Pays de Brest. Le SCoT préconise la mise en valeur de l'interface ville-aéroport, en particulier dans son rôle d'image et de diffusion des flux au sein du territoire. De la même manière, le soin apporté aux entrées de ville doit également permettre 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. Avec la présence des routes nationales qui traversent son territoire, la commune est particulièrement concernée.

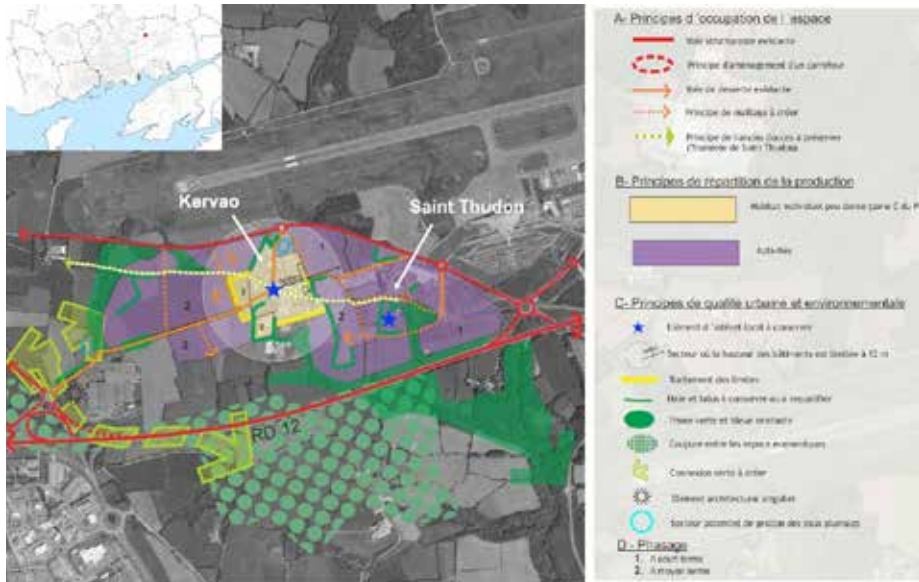
OAP de secteur : Forestig / Vizac



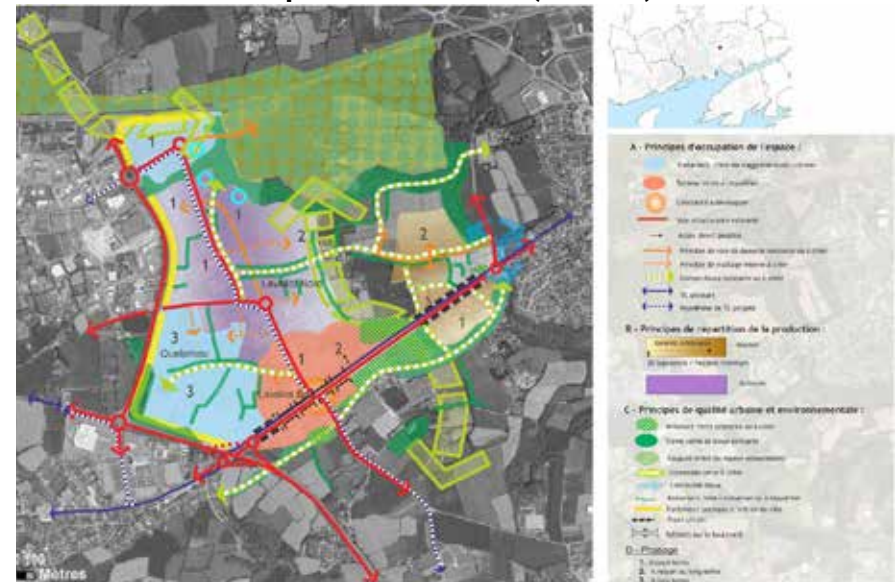
OAP de secteur : Froustven / Botspern



OAP de secteur : Saint Thudon I et II



OAP de secteur : Guipavas / Gouesnou (Lavallot)



PLU FACTEUR 4 : UN DOCUMENT CADRE POUR GUIPAVAS

- UN DOCUMENT DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE APPROUVÉ EN JANVIER 2014
 - 70 LOGEMENTS À PRODUIRE PAR AN ET 21 LOGEMENTS LOCATIFS CONVENTIONNÉS
- DES ADAPTATIONS SIGNIFICATIVES DU RÉSEAU VIAIRE DE TRANSPORT AU DÉVELOPPEMENT URBAIN
 - PRÉSERVATION ET RESTAURATION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE
- UNE DOUZAINES D'ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SECTEURS

Le PLUi de Brest métropole couvre le territoire des huit communes de la métropole brestoise. C'est un document de planification, opérationnel et prospectif, qui s'articule avec plusieurs autres documents d'urbanisme et de planification.

Sa révision, engagée en 2011 afin de le rendre compatible avec le SCoT du Pays de Brest, a été approuvée le 20 janvier 2014. Elle a permis de faire converger des démarches réparties auparavant entre plusieurs documents : le plan local d'urbanisme (PLU), le programme local de l'habitat (PLH) et le plan de déplacements (PDU), en les mettant aussi en cohérence avec le Plan climat-énergie territorial (PCET). Le PLUi révisé a ainsi été dénommé « PLU facteur 4 ».

Le PLU facteur 4 s'est enrichi d'un contenu plus étoffé et plus complet, notamment dans son Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), ainsi que dans les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP), rendues obligatoires.

Depuis son approbation, le PLU facteur 4 a fait l'objet de plusieurs modifications, mises en compatibilité et mises à jour.

Le Projet d'aménagement et de développement durable

Le PADD est un document politique qui fixe les orientations et les objectifs stratégiques sur lesquels la collectivité s'engage pour le moyen et le long termes.

- il exprime l'ambition métropolitaine ;
- il définit les orientations générales portant sur les politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection et de préservation ou de remise en état des continuités écologiques ;
- il arrête les orientations thématiques concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique, les loisirs, le tourisme et la culture ;
- il fixe les objectifs visant à mettre en œuvre la modération de la consommation de l'espace et la lutte contre l'étalement urbain

Les Orientations d'aménagement et de programmation

Les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) se déclinent d'une part selon trois thématiques :

- l'habitat (production de logements, la densité résidentielle, la mixité sociale et la diversification de l'offre). Pour Guipavas, l'objectif de production est fixé à 70 logements par an et 21 logements locatifs conventionnés.
- les transports et déplacements (attractivité métropolitaine et des espaces de proximité, l'efficacité des réseaux de voirie et de transports collectifs structurants, la réduction des nuisances et la mise en œuvre d'une mobilité durable). Pour Guipavas les principales actions portent sur l'aménagement du boulevard Michel Briant et le boulevard de Coataudon qui devront évoluer pour prendre en compte les nouvelles fonctions locales créées par le développement de l'urbanisation à leur contact et par le développement du transport collectif. Les liens par un réseau « qualité de service » figurent également entre l'aéroport et Brest, ainsi qu'entre Lavallot et Kerscao.
- l'environnement (préservation et la restauration de la trame verte et bleue en lien avec l'armature verte urbaine).

Elles se déclinent également sur des secteurs particuliers, localisés sur le territoire de la métropole. À Guipavas, les OAP de secteurs élaborées dans le cadre de l'élaboration du PLU facteur 4 et de ses modifications successives sont à ce jour :

- Boulevard de Coataudon
- Forestig / Vizac
- Froustven- Botspern
- Kerida
- Kerivin
- Le Douvez
- Le Manoir
- Guipavas/Gouesnou
- Goarem Vors
- Rue des Alouettes
- Saint Thudon I et II

02 | ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Projets et développements programmés sur la commune

○ Principaux projets en cours ou ayant fait l'objet d'une réflexion

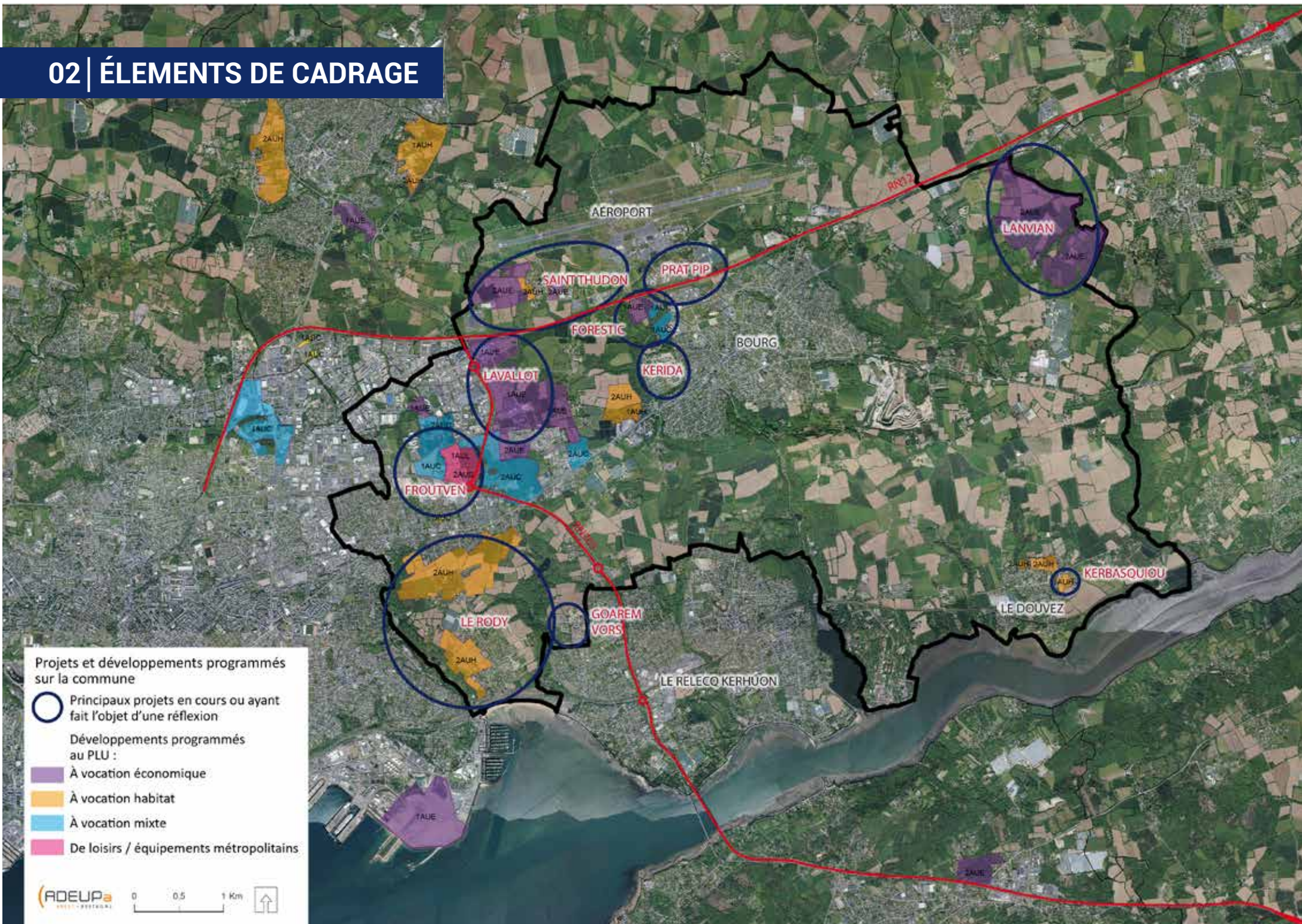
Développements programmés au PLU :

■ À vocation économique

■ À vocation habitat

■ À vocation mixte

■ De loisirs / équipements métropolitains



UNE COMMUNE ATTRACTIVE, ABONDANTE EN PROJETS

- UNE POSITION GÉOGRAPHIQUE ATTRACTIVE
- 300 LOGEMENTS DANS LE SECTEUR DU FROUTVEN
- 2 000 LOGEMENTS DANS LE SECTEUR DU RODY
- 4 ZONES D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ EN COURS SUR 183 HECTARES
- QUELQUES 150 LOGEMENTS PROGRAMMÉS À CE JOUR DANS LE TISSU URBAIN EXISTANT

Guipavas est une commune attractive. En témoigne les nombreuses zones de développement prévues au PLU, pour la majorité concentrées autour des principaux axes de desserte de l'agglomération.

Des secteurs ont déjà fait l'objet d'études ou sont en cours de réflexion sur la commune.

Tout d'horizon des principaux développements à venir (ceux du Frouven et du Rody sont traités au cours des pages suivantes)

Parcs d'activités

Actuellement 4 zones d'aménagement concerté (ZAC) sont en cours sur la commune :

- Prat-Pip, 39 hectares, création en 2003 et première vente en 2009,
- Saint Thudon, 34 hectares, création en 2006 et première vente en 2008,
- Lavallot Nord, 60 hectares, création en 2006 et première vente en 2016,
- Kergaradec II et III, 50 hectares, entièrement commercialisés.

Deux autres secteurs sont également en projet :

Le premier est situé au Forestic pour la réalisation d'un quartier mixte comprenant :

- des activités artisanales et industrielles au nord,
- des activités de services, des bureaux, du logement et des surfaces commerciales non concurrentielles du commerce de centre-ville au sud.

Le deuxième concerne la création de l'écopôle industriel et logistique de Lanvian, une zone d'activité à enjeu pour le Pays de Brest indiquée dans le schéma de cohérence territoriale :

- un projet sur 136 hectares, dont 100 hectares cessibles,
- un site sur 3 communes (Kersaint-Plabennec, Saint-Divy et Guipavas) et 3 EPCI (Brest métropole, communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas et communauté de communes du Pays des Abers),

- à proximité des zones de Goarem Goz et Pen ar Forest (zones d'activités économiques pour PME industrie/tertiaire),
- une consultation a eu lieu pour la concession d'aménagement avec Brest métropole aménagement comme unique répondant,
- un avis de la mission régionale de l'autorité environnementale rendu en 2018 ; de nouvelles études sur l'impact et les opportunités économiques ont été demandées pour une création de ZAC à l'horizon 2020,
- un démarrage des travaux d'aménagement envisagé à l'horizon 2020 - 2021.

Autres projets




D'autres projets plus ponctuels sont également en cours sur la commune :

- portés par Brest Métropole Habitat :
 - des logements (110 rue de Paris),
 - des logements et commerce en rez de chaussée (12 rue de la Vallée),
 - 16 logements (24 rue de saint Thudon).
- des projets privés :
 - des logements portés par Lamotte constructeurs (12 rue de Bir Hakeim),
 - un lotissement de 22 lots porté par FMT (rue Gabriel Laurent),
 - un collectif de 27 logements (43 rue Commandant-Challe),
 - ...


02 | ÉLÉMENTS DE CADRAGE







IDENTITÉ DU SITE A PRÉSERVER

-  Espaces verts protégés et mis en valeur
-  Espaces publics / voirie
-  Haies et Talus bocagers
(A prendre en considération dans l'aménagement)

PROGRAMMATION

-  Voies à créer
-  Cheminements doux
-  Activités commerciales dominantes
-  Activités tertiaire / Bureaux
-  Activités autres
-  Habitat
-  Mixité Habitat / Activités
-  Formation / enseignement

RÈGLES D'IMPLANTATION DU BÂTI

-  Protection du bocage : limite d'implantation du bâti
-  Implantation libre par rapport à la rue
-  Implantation à l'alignement
-  Principe de constitution d'un front bâti
(R+3 moyen sur le boulevard de l'Europe / R+1 sur les hameaux)

LE FROUTVEN

- UN SECTEUR À ENJEUX MÉTROPOLITAINS
- 300 LOGEMENTS DANS LE SECTEUR DU FROUTVEN

La poursuite du développement au Frouthen

Le secteur du Frouthen a fait l'objet d'un plan guide validé en 2010. C'est un secteur à enjeux métropolitains :

- entrée de la métropole,
- bénéficiant d'une excellente desserte.

A terme dans ce secteur c'est environ **300 nouveaux logements** qui pourraient être construits.

Depuis 2010 quelques réalisations ont vu le jour :

- 2013 : Siège d'Eau du Ponant,
- 2014 : Campus des Métiers,
- 2015 : Bureaux Naval Group,
- 2017 : Leroy Merlin.

Il reste 4 grands secteurs à aménager, correspondant à l'arrivée d'environ 200 logements supplémentaires sur la commune :

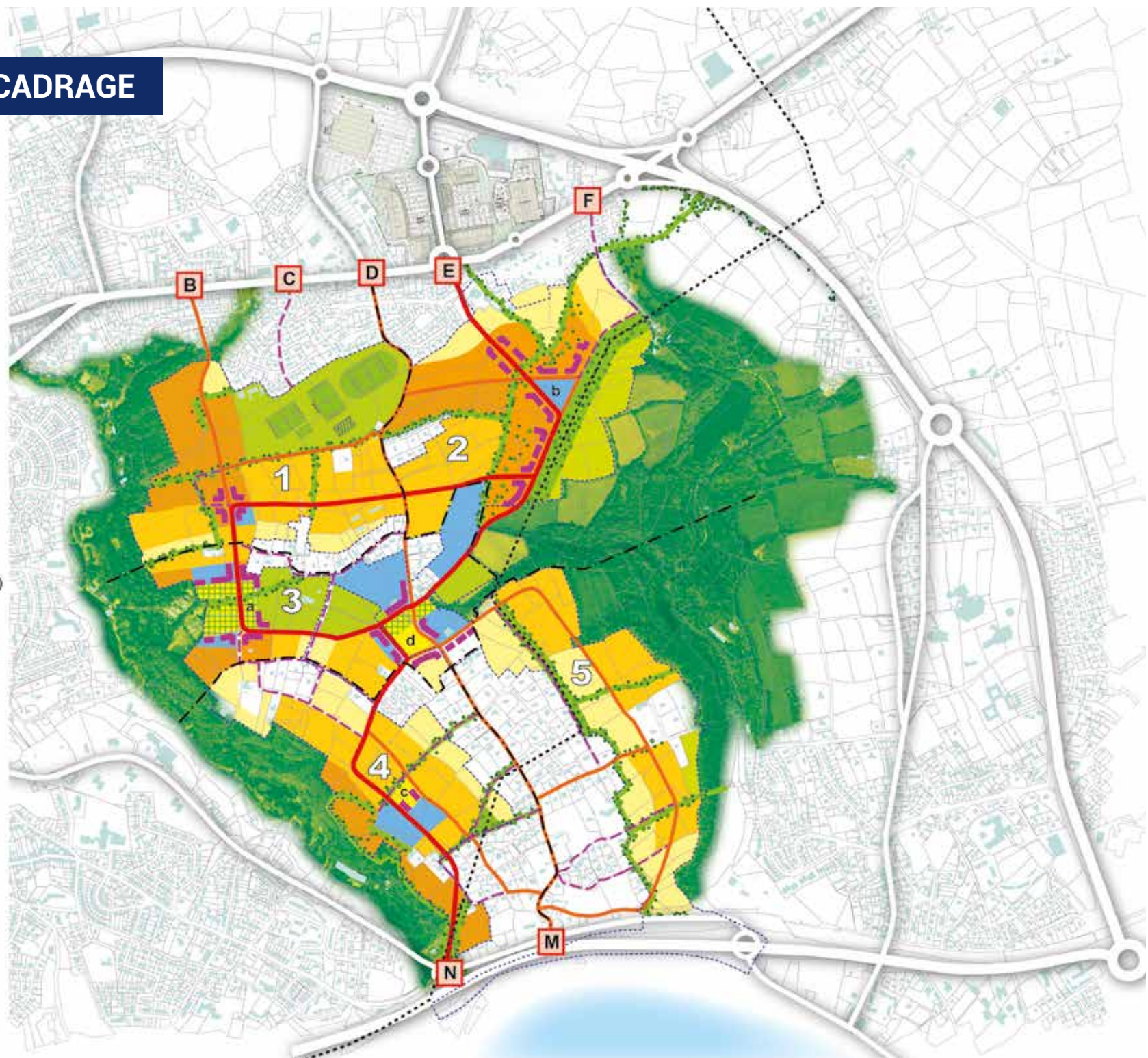
- secteur 1 : projet de stade : ouverture programmée à l'horizon 2021,
- secteur 2 : projet de programme mixte tertiaire/ logements/ activités sans commerces,
- secteur 3 : projets de logements,
- secteur 4 : pas de projet connu.

Dans le secteur 5 l'aménagement de Kerdanné est en cours.

02 | ÉLÉMENTS DE CADRAGE

SCHÉMA DE SYNTHÈSE

- Voie extérieure au périmètre interne
- Voie primaire
- Voie secondaire
- Voie tertiaire
- Habitat terrasse
- Habitat collectif et / ou intermédiaire
- Habitat individuel dense parcelles : 150-300 m²
- Habitat individuel peu dense parcelles : 400-700 m²
- Espace à dominante végétale (corridor environnemental, espace-tampon)
- Espace potentiel d'implantation du parc des sports
- Linéaire végétal existant ou à créer, pouvant être le support de cheminement piétonnier ou de voie tertiaire
- Vallons et abords
- Point fort de composition urbaine (volume bâti, façades architecturales)
- Espace public
- Équipement
- Limites des zones NP
- Ligne Haute Tension
- Délimitation des secteurs



LE RODY

- 2 000 NOUVEAUX LOGEMENTS
- POTENTIELLEMENT 5 000 NOUVEAUX HABITANTS

Un nouveau quartier : le Rody

Ce secteur a fait l'objet d'un schéma de référence d'ensemble en 2011. L'étude a révélé un site aux multiples avantages :

- proximité de quartiers existants à forte identité (Coataudon, Saint-Marc, Moulin-Blanc ...),
- accès direct à la trame verte et bleue (vallons du Stang-Alar et du Costour),
- grande qualité paysagère (vues sur mer et sur les vallons),
- desserte aisée en transports en commun (existante ou à venir),
- territoire déjà desservi en réseaux techniques.

À terme, dans ce secteur, ce sont environ 2 000 nouveaux logements qui pourraient voir le jour. Cela correspond à environ 5 000 nouveaux habitants dans ce secteur.

En 2012, un mandat a été confié à Brest métropole aménagement (Bma) pour mener des études pré-opérationnelles. Une évaluation environnementale est programmée sur les deux secteurs d'études retenus.

03 | DIAGNOSTIC

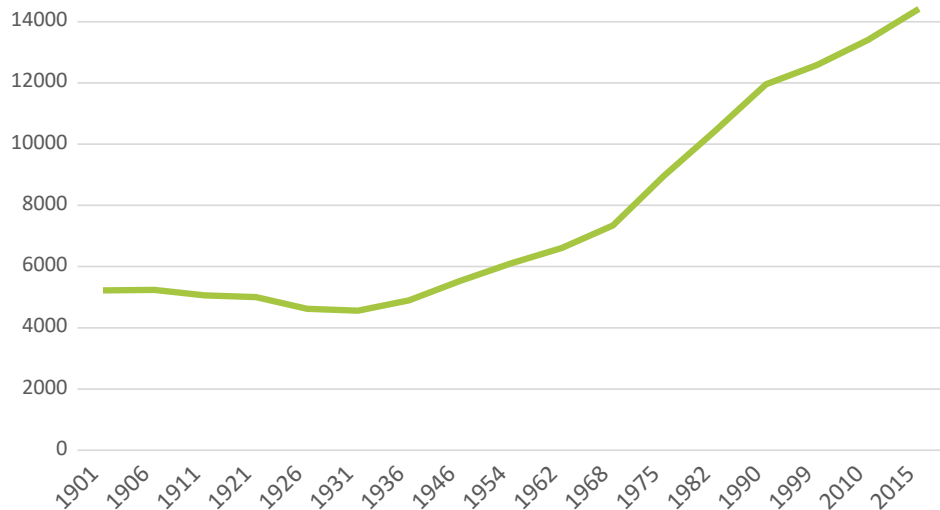


03 | DIAGNOSTIC

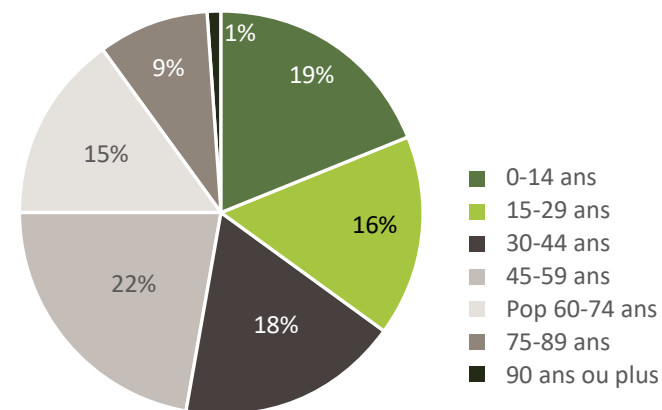
Démographie,
Habitat,
Économie,
Mode d'occupation des sols,
Paysage,
Environnement,
Équipements,
Commerces
Renouvellement urbain,
Mobilités

03 | DIAGNOSTIC

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'HABITANTS

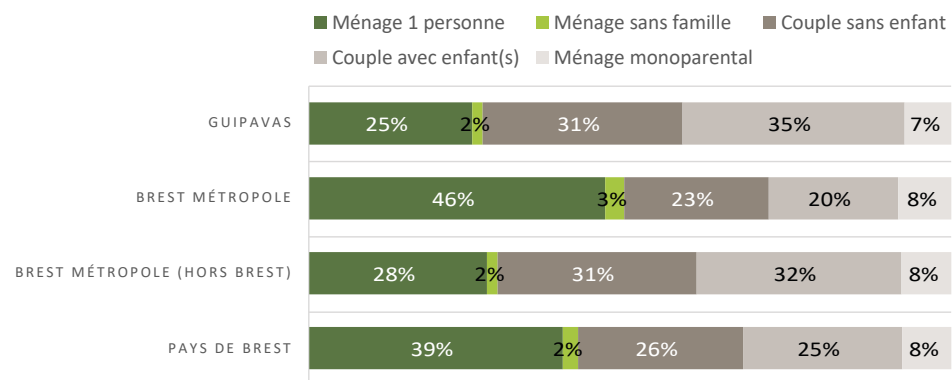


ÉVOLUTION DE LA POPULATION par grandes tranches d'âge (%)



	Nombre de personnes par ménage en 2015
Guipavas	2,41
Brest métropole hors Brest	2,31
Pays de Brest	2,12

TYPES DE MÉNAGE



UNE COMMUNE JEUNE MAIS VIEILLISSANTE

- PLUS DE 14 000 HABITANTS ET 5 800 MÉNAGES
- 7 000 HABITANTS DANS LE CENTRE
- UNE POPULATION À LA FOIS JEUNE,
COMPOSÉE DE MÉNAGES AVEC ENFANTS
MAIS ÉGALEMENT VIEILLISSANTE
- DES MÉNAGES PLUS ÉTOFFÉS
EN NOMBRE D'INDIVIDUS

Les habitants

Depuis les années 1930, Guipavas connaît une hausse continue de sa population. Lors du dernier recensement, la ville comptait 14 418 habitants contre seulement 4 562 en 1931.

Inégalement répartie sur le territoire communal, la population se concentre pour moitié, dans le centre avec environ 7 000 habitants. La commune a accueilli en moyenne 200 habitants par an (entre 2010 et 2015).

Guipavas est une commune jeune. 18,6 % de la population a moins de 14 ans. L'indice de jeunesse (les moins de 20 ans divisé par les 60 ans et plus) est plus élevé que dans le Finistère : 1,06 contre 0,84. Il est surtout élevé en dehors du bourg (1,4) ; c'est dans le sud du bourg qu'il est le plus faible (0,77).

La population est vieillissante (la part des moins de 30 ans est en baisse et on note une hausse des plus de 60 ans entre les deux derniers recensements), aujourd'hui 3 550 personnes sont âgées de plus de 60 ans.

Les ménages

La commune compte 5 800 ménages.

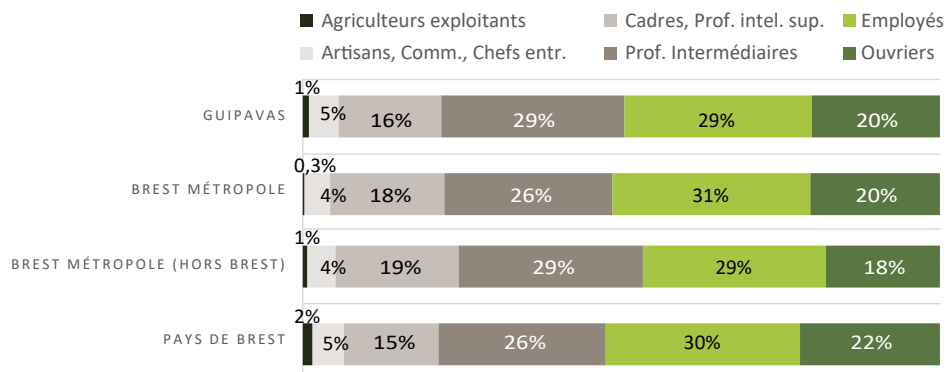
La taille des ménages est plus élevée qu'ailleurs car la commune accueille beaucoup de couples (66 % des ménages dont presque la moitié avec enfants), et moins de personnes seules. Guipavas se situe dans la moyenne haute de Brest métropole et dans une proportion bien supérieure au Pays de Brest et aux échelles nationale, régionale ou départementale.

Le mode d'habitat, tourné principalement vers la maison (voir pages suivantes) contribue à expliquer ce phénomène. Les ménages avec enfants s'orientent davantage vers ce type de logement que les personnes seules.

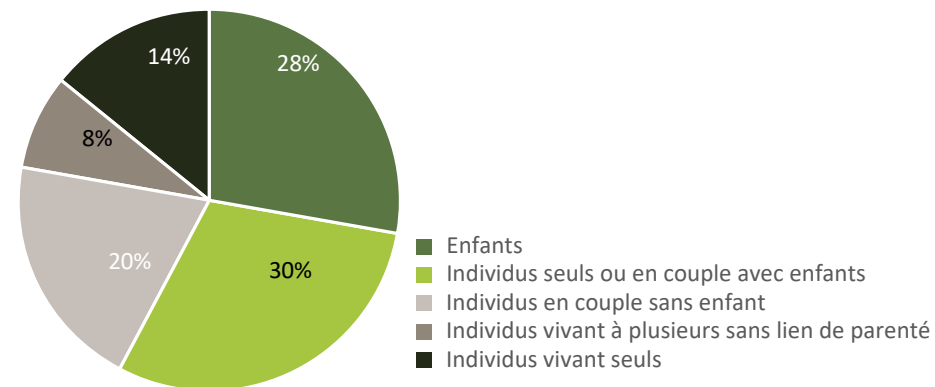
En parallèle, un quart des ménages sont unipersonnels, ce chiffre, en augmentation, est l'une des conséquences du processus de vieillissement de la population (veuvage).

Le nombre de ménages augmente plus rapidement que le nombre d'habitants, cela s'explique en partie par le phénomène de décohabitation que l'on observe partout en France. En effet, un jeune qui quitte le domicile parental devient un ménage tandis que le domicile parental reste aussi un ménage.

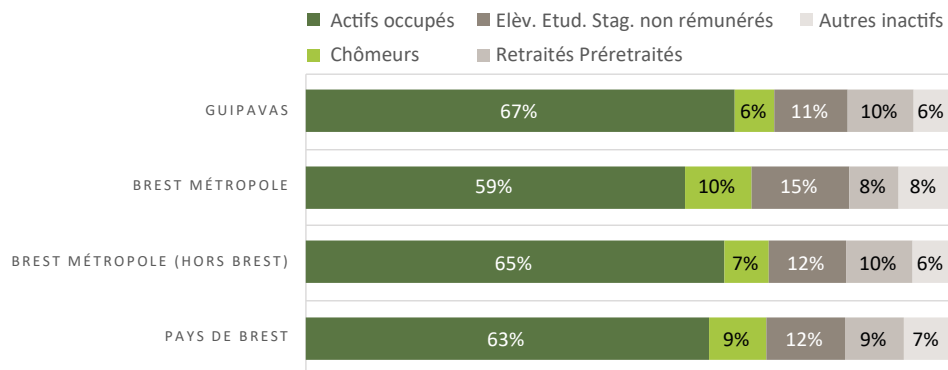
CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLES Des actifs de 15-64 ans



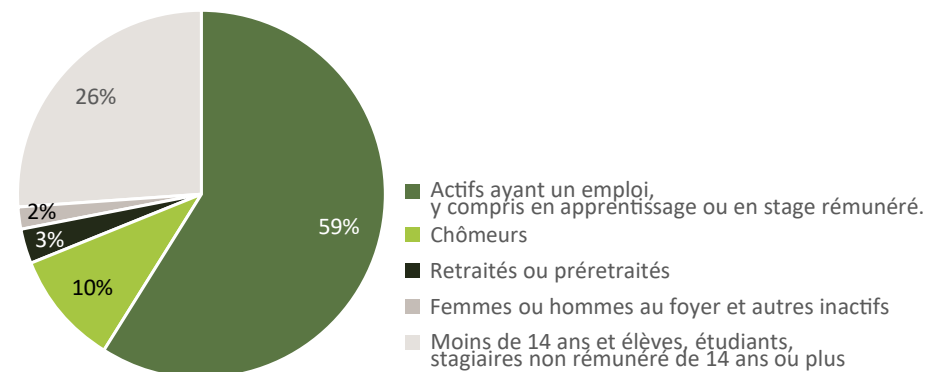
LES NOUVEAUX HABITANTS COMPTÉS INDIVIDUELLEMENT



ACTIVITÉ DES 15-64 ANS



TYPE D'ACTIVITÉ DES NOUVEAUX HABITANTS



UNE COMMUNE ATTRACTIVE POUR LES FAMILLES

- UNE POPULATION MIXTE
- LA MOITIÉ DES NOUVEAUX ARRIVANTS
SONT DES COUPLES
- 60% D'ACTIFS PARMIS LES NOUVEAUX ARRIVANTS
- 1 000 ARRIVÉES EN MOINS D'UN AN

Caractéristiques socio- professionnelles des 15-64 ans

La population de la commune est mixte, hormis les agriculteurs, les artisans, commerçants et chefs d'entreprises qui, comme sur l'ensemble du territoire national, sont peu représentés (une soixantaine d'agriculteurs et environ 300 artisans, commerçants et chefs d'entreprise).

La part d'actifs occupés est plus forte qu'ailleurs, liée à la part importante de la population en âge de travailler.

Caractéristiques des nouveaux habitants

Plus de 1 000 personnes sont arrivées depuis moins d'un an sur la commune. Les nouveaux arrivants sont pour la moitié des familles. Ce profil vient infléchir la part des ménages d'une personne. Ils sont plutôt dynamiques, occupant pour 60 % d'entre-eux un emploi y compris sous forme d'apprentissage ou de stage rémunéré.

Par ailleurs, les ménages de plusieurs personnes sans lien de parenté qui s'installent dans la commune sont plus nombreux que ceux qui y vivent déjà, on peut y voir de nouveaux modes de cohabitation sur la commune. Guipavas connaît également un essor des colocations, arrivées d'étudiants ou de jeunes actifs en colocation.

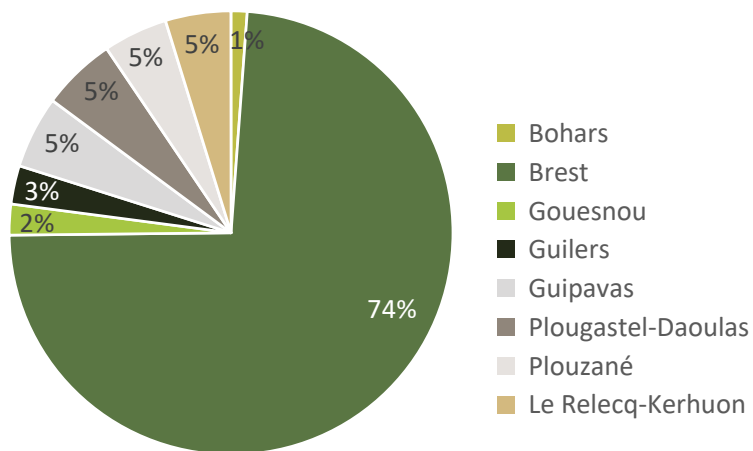
DIAGNOSTIC DÉMOGRAPHIE PREMIERS QUESTIONNEMENTS

La population guipavasienne est jeune, quelles conséquences en matière d'aménagement (politique jeunesse, structures d'accueil, transport...)?

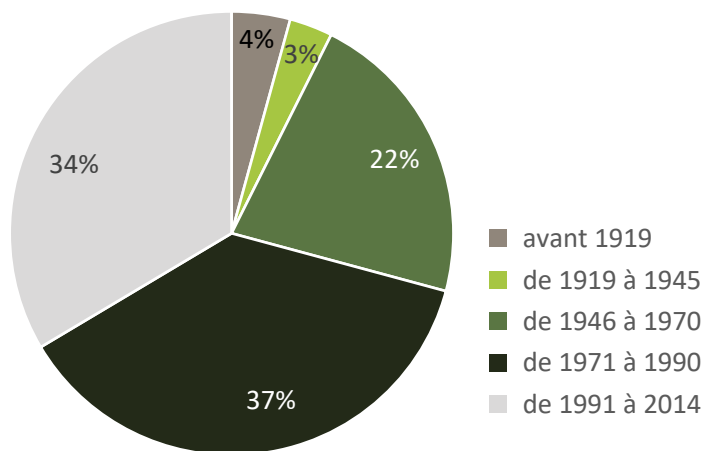
Comment la ville pense-t-elle la mixité sociale, en particulier l'accueil de ménages pauvres, en faveur d'un équilibre social sur le territoire de la métropole ?

03 | DIAGNOSTIC

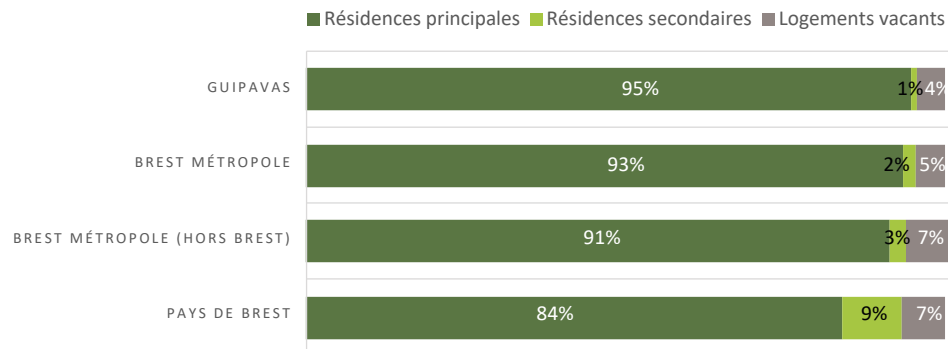
RÉPARTITION DES LOGEMENTS DANS LA MÉTROPOLE



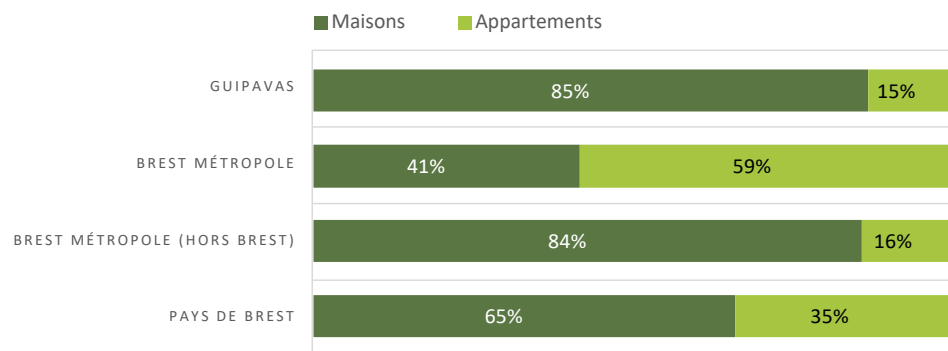
NOMBRE DE LOGEMENTS CONSTRUITS PAR PERIODES



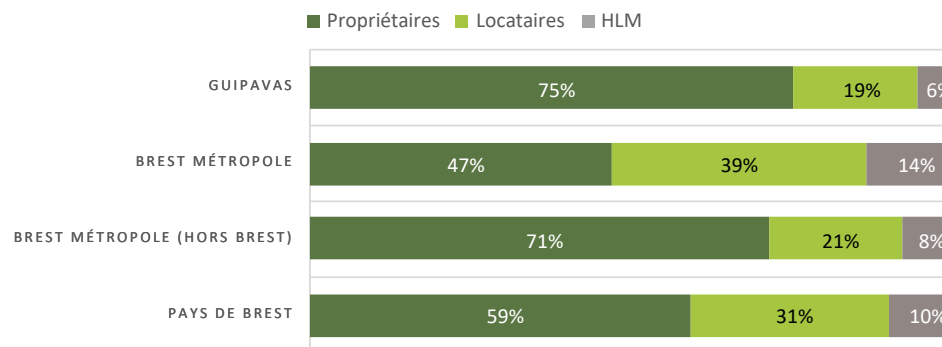
COMPOSITION DU PARC DE LOGEMENTS



TYPLOGIE DES LOGEMENTS



STATUT D'OCCUPATION DES RÉSIDENCES PRINCIPALES (hors logés gratuits)



UNE COMMUNE RÉSIDENTIELLE, MAJORITAIREMENT PAVILLONNAIRE

- 6 000 LOGEMENTS

- 40% DES LOGEMENTS CONSTRUITS
ENTRE LES ANNÉES 1970 ET 1990

- UNE MAJORITÉ DE RÉSIDENCES PRINCIPALES
ET DE MAISONS INDIVIDUELLES

- PEU DE VACANCE DANS LE PARC

- 3/4 DE PROPRIÉTAIRES OCCUPANTS

Guipavas compte environ 6 000 logements, soit 5 % du parc de logements de la Métropole pour environ 7 % de sa population.

Plus de 70 % du parc a été produit après les années 1970 et 40% de celui-ci entre les années 1970 et 1990. Cette période intense de construction témoigne du fort mouvement de périurbanisation dont a bénéficié la commune depuis cette période. Le parc ancien est plus anecdotique : les constructions d'avant-guerre sont peu représentées. La construction durant la période entre 1946 et 1970 ne représente quant à elle qu'un logement sur cinq.

Un enjeu d'obsolescence technique du parc

Ces éléments de contexte permettent de penser qu'une partie importante du parc de logement guipavasien va arriver à la fin d'un premier cycle technique et nécessiter des travaux. C'est notamment le cas pour les nombreux logements qui ont été produits avant les premières réglementations thermiques. Si cette observation est à nuancer car une partie du parc a déjà fait l'objet de travaux, elle n'en demeure pas moins applicable à un volume significatif de logements.

Le parc est essentiellement composé de maisons individuelles (85 %). C'est le cas de l'ensemble des communes de Brest métropole si on excepte le cas de la ville-centre où la majorité des logements sont sous la forme collective. Les trois-quarts des quelques 900 logements collectifs de la commune sont concentrés dans le bourg et bien que le secteur de Coataudon-Moulin Blanc en dispose, les appartements sont quasiment absents de la large zone qui ceinture le Bourg.

La majorité du parc est occupée au titre de la résidence principale et les résidences secondaires sont très peu représentées. Le taux de vacance est également modeste et ne représente que 4 % du parc. Ces taux sont inférieurs à la moyenne métropolitaine qui s'élève à 7 %. Bien que la vacance soit très faible dans la commune, elle est en progression en taux comme en volume, comparée aux données de 2010. De plus, elle se répartie inégalement sur le territoire et se concentre sur le bourg, là où le parc est le plus ancien.

L'ensemble de ces éléments dressent le portrait d'une commune résidentielle et monotypée avec une nette sur-représentation du modèle pavillonnaire. Ils expliquent aussi les données démographiques et la forte présence de familles au sein du territoire.

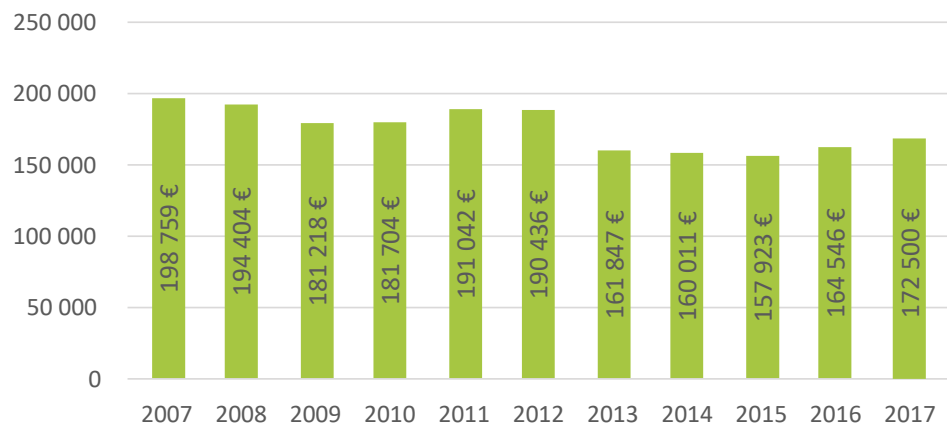
Un parc dominé par la propriété occupante

Les trois-quarts des guipavasiens sont propriétaires du logement qu'ils occupent. En toute logique, le parc locatif est peu représenté, qu'il s'agisse du parc privé, moins d'un logement sur cinq ou du parc public (seulement 6 % des logements). Si cette répartition des statuts d'occupation est conforme à celle de la Métropole hors Brest, la représentation du parc social est particulièrement modeste à Guipavas. Cependant, la pression qui s'exerce sur les logements sociaux demeure modérée et s'établit à trois demandes pour une attribution.

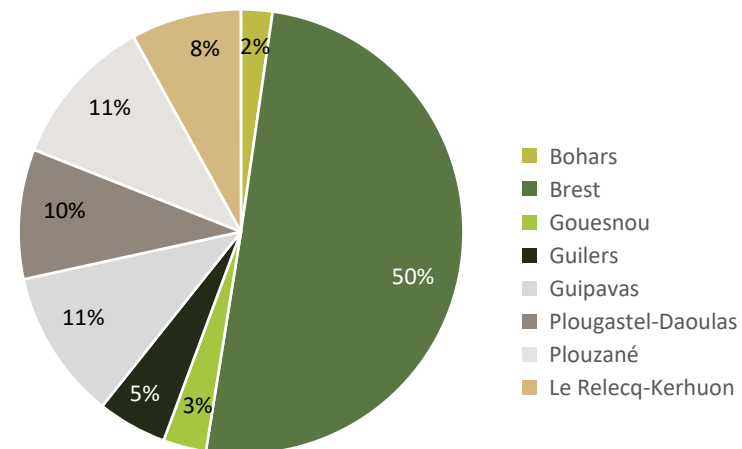
Il convient de souligner que de nouvelles obligations s'appliquent à la Métropole et à Guipavas en vertu de la loi égalité et citoyenneté (LEC). Celle-ci stipule que dans les EPCI à PLH obligatoire, 25 % des attributions de logements locatifs HLM réalisées en dehors des quartiers en politique de la Ville doivent être consacrées aux 25% des demandeurs les plus modestes (ménages dits « du 1er quartile »).

03 | DIAGNOSTIC

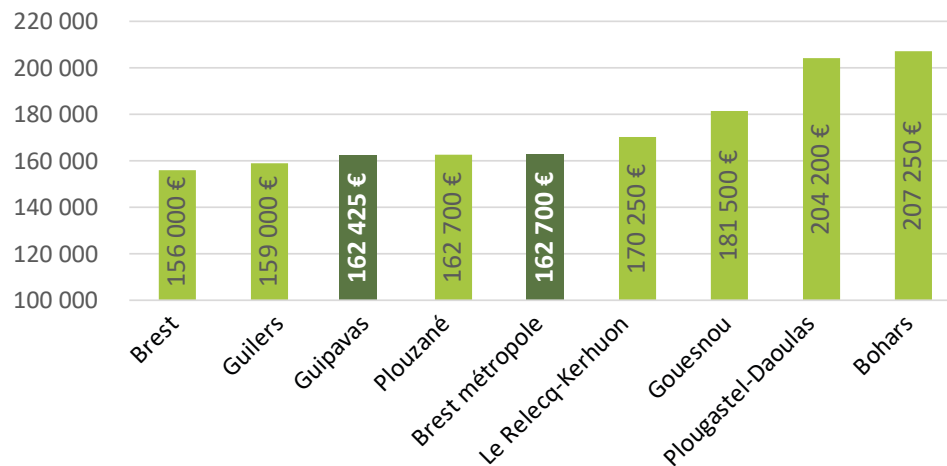
PRIX MÉDIANS DES MAISONS D'OCCASION
(en € constant 2017) 2007-2017



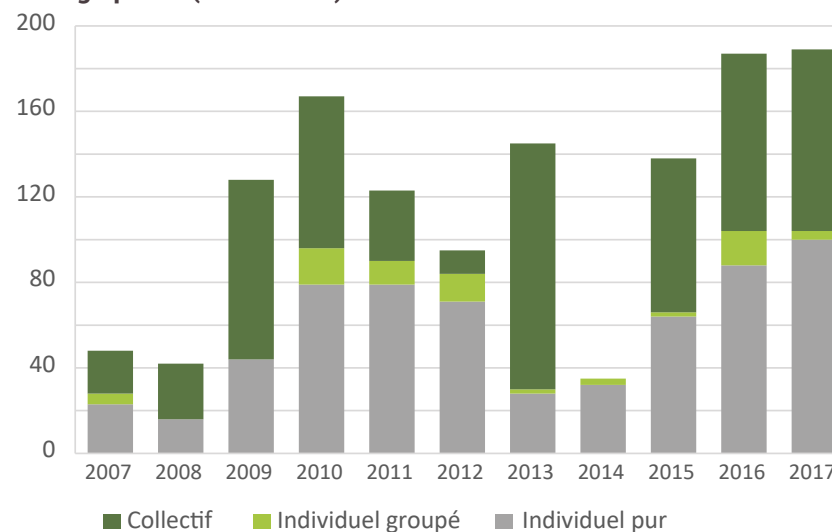
RÉPARTITION DE LA CONSTRUCTION NEUVE
dans la métropole en 2017



PRIX MÉDIANS DES MAISONS D'OCCASION
(par commune de Brest métropole en 2017)



ÉVOLUTION DE LA CONSTRUCTION NEUVE
à guipavas (2007-2017)



UN MARCHÉ DE L'HABITAT DYNAMIQUE

- UNE CENTAINE DE MAISONS ÉCHANGÉE PAR AN
- DES PRIX QUI SE STABILISENT DANS L'OCCASION
 - 5 % DE LA POPULATION DE LA MÉTROPOLE MAIS 12% DE LA CONSTRUCTION NEUVE
- DES COLLECTIFS DANS LES NOUVELLES OPÉRATIONS
 - UN PRIX MOYEN DE TERRAINS DE 190€/M² POUR UNE SURFACE MOYENNE DE 450M²

Le marché de l'occasion

Depuis 2007, un peu plus de 100 maisons d'occasion s'échangent chaque année à Guipavas. Ce volume représente environ 10% du marché de la métropole. Conformément à la typologie du parc, le marché de l'appartement d'occasion est anecdotique.

Les prix des maisons d'occasion ont suivi la baisse générale observée depuis 2012 sur l'ensemble du territoire, mais se stabilisent désormais, voire augmentent légèrement au cours des deux dernières années. À Guipavas, en 2017, les maisons s'échangeaient pour un prix médian de 172 500 €. Ce montant les rend accessibles à des ménages relativement modestes et facilite l'arrivée de familles sur le territoire. Toutefois ces prix masquent de fortes disparités et s'entendent hors travaux. Une attention particulière doit être portée aux accessions dans l'ancien quand des travaux sont rendus nécessaires par la vétusté et que le montant n'a pas été anticipé par les acquéreurs.

La construction neuve

Entre 2007 et 2017, la progression du nombre de logements dans la Métropole est portée par les communes hors Brest. Guipavas représente 12 % de la construction neuve sur la période, alors qu'elle ne compte que pour 5 % de la population. Le rythme de construction est irrégulier, reflétant les ouvertures à l'urbanisation. Bien que la maison individuelle constitue le modèle d'habitat privilégié dans la commune, le collectif est parfois très présent dans la programmation des nouveaux développements, ainsi en 2016 et 2017, il a constitué 45 % des mises en chantier.

Les ventes en promotion immobilière, atones en 2013 et 2014, ont repris en 2015 pour atteindre 74 ventes nettes en 2017. Tout le marché de la Métropole a bénéficié d'une anticipation de la possible disparition du dispositif Pinel en zone B2. Guipavas n'a pas fait exception. À l'avenir, la production en promotion devrait être plus modérée.

En 2017, le marché du terrain à bâtir porte sur des surfaces moyennes d'environ 450 m² pour un montant moyen de 190 €/ m². Avec le renchérissement des prix au mètre carré au cours du temps, les surfaces de terrain ont eu tendance à se réduire. En effet, les acquéreurs disposent d'un budget contraint pour réaliser leur projet immobilier et la taille des parcelles est généralement la variable d'ajustement.

Par ailleurs, des politiques publiques en faveur d'une réduction de la consommation d'espaces agricoles et naturels œuvrent également dans le sens d'une réduction de la superficie des parcelles.

DIAGNOSTIC DÉMOGRAPHIE PREMIERS QUESTIONNEMENTS :

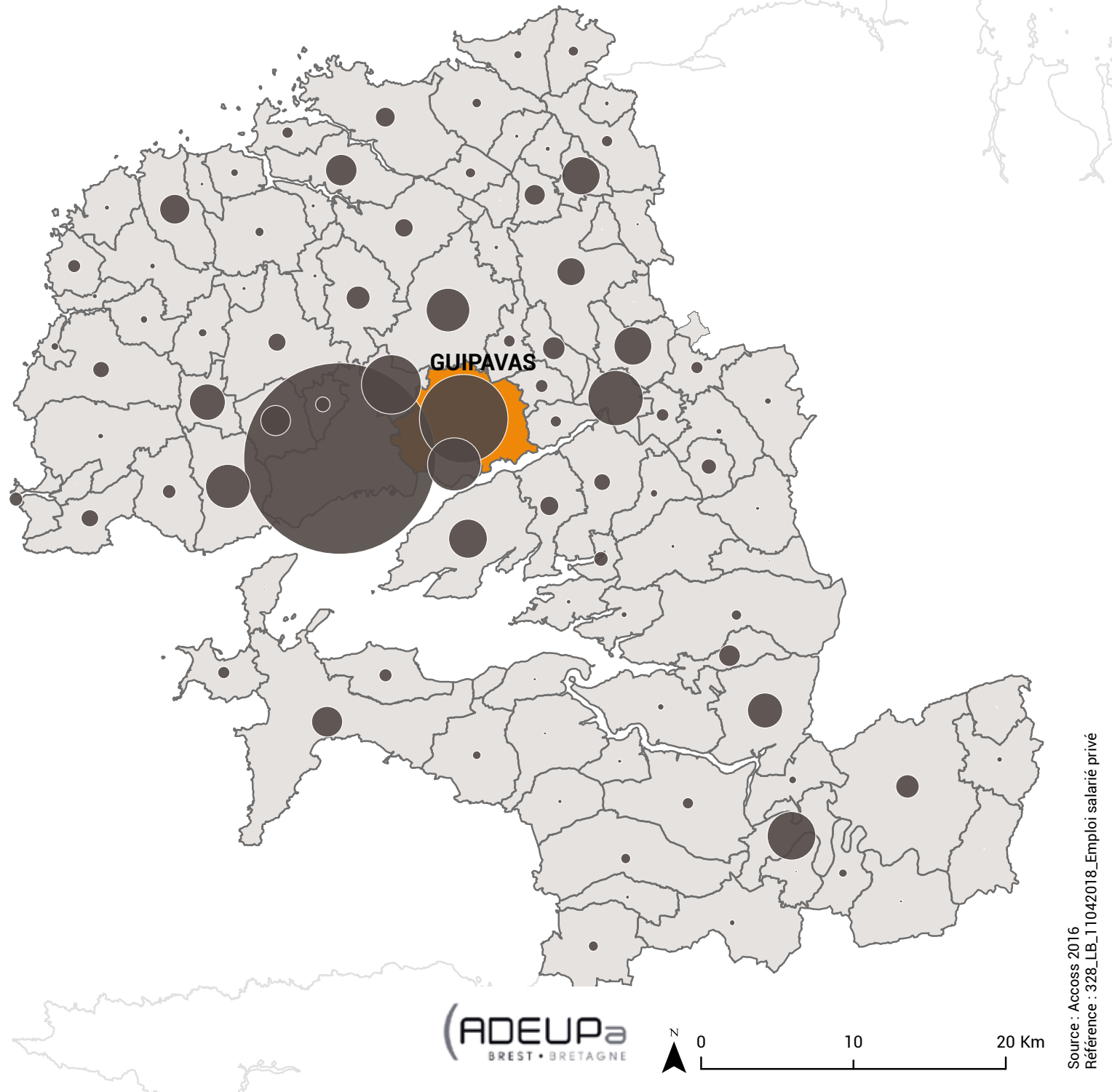
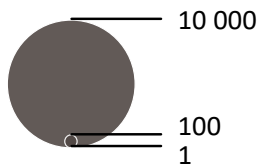
Quel avenir et quelles évolutions possibles pour le parc immobilier des années 1980, essentiellement composé de maisons individuelles ?

Quelles pourraient être les conséquences de l'augmentation des prix du foncier sur la politique de l'habitat et la typologie des nouveaux arrivants ?

03 | DIAGNOSTIC

Répartition de l'emploi salarié privé dans le pays de Brest en 2016

Volume de l'emploi salarié privé en 2016 (hors Mutuelle sociale agricole)



PORTE D'ENTRÉE ET PLATEFORME ÉCONOMIQUE DE LA POINTE FINISTÈRE

- 12 100 EMPLOIS
- 2^{ÈME} COMMUNE EN NOMBRE D'EMPLOIS
DU PAYS DE BREST
- DES ACTEURS PHARES AVEC UN RAYONNEMENT
MÉTROPOLITAIN, NATIONAL, VOIRE INTERNATIONAL

Avec la présence du premier aéroport de Bretagne en nombre de passagers et une situation à la jonction des RN 12 et 165, Guipavas peut être considérée comme une porte d'entrée de la pointe finistérienne.

C'est aussi une plateforme économique de cette pointe du Finistère : 12 100 emplois (sources : CCI, ADEUPa, Insee)* ont été recensés à Guipavas. C'est la deuxième commune du pays de Brest en nombre d'emplois juste après Brest et devant Lanerneau.

Des acteurs économiques emblématiques du bassin brestois sont implantés sur la commune. Le rayonnement de certaines entreprises dépasse les limites de la zone économique brestoise. La société SDMO, reconnue au niveau mondial pour la fabrication de générateurs électriques, est le premier employeur de la commune. Parmi les grands groupes présents sur le territoire, on peut également citer :

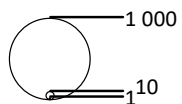
- Naval Group,
- Ale international,
- Kermad,
- Ikéa,
- le Crédit mutuel Arkéa nouvellement implanté sur la commune depuis l'extension de son siège et la présence de sa filiale Financo à Prat-Pip.

**Définition des données utilisées : Les chiffres Urssaf-Acoss, ne prennent pas en compte les emplois agricoles et les emplois publics. En 2016, les services statistiques de l'Urssaf-Acoss comptabilisaient environ 9 000 salariés privés dans la commune de Guipavas soit 74 % du total des emplois. L'évolution par secteurs d'activités analysée dans ce présent diagnostic, relève uniquement de cette source de données. Elle seule permet d'avoir ce niveau de précision des secteurs concernés par les baisses ou les hausses d'emplois.*

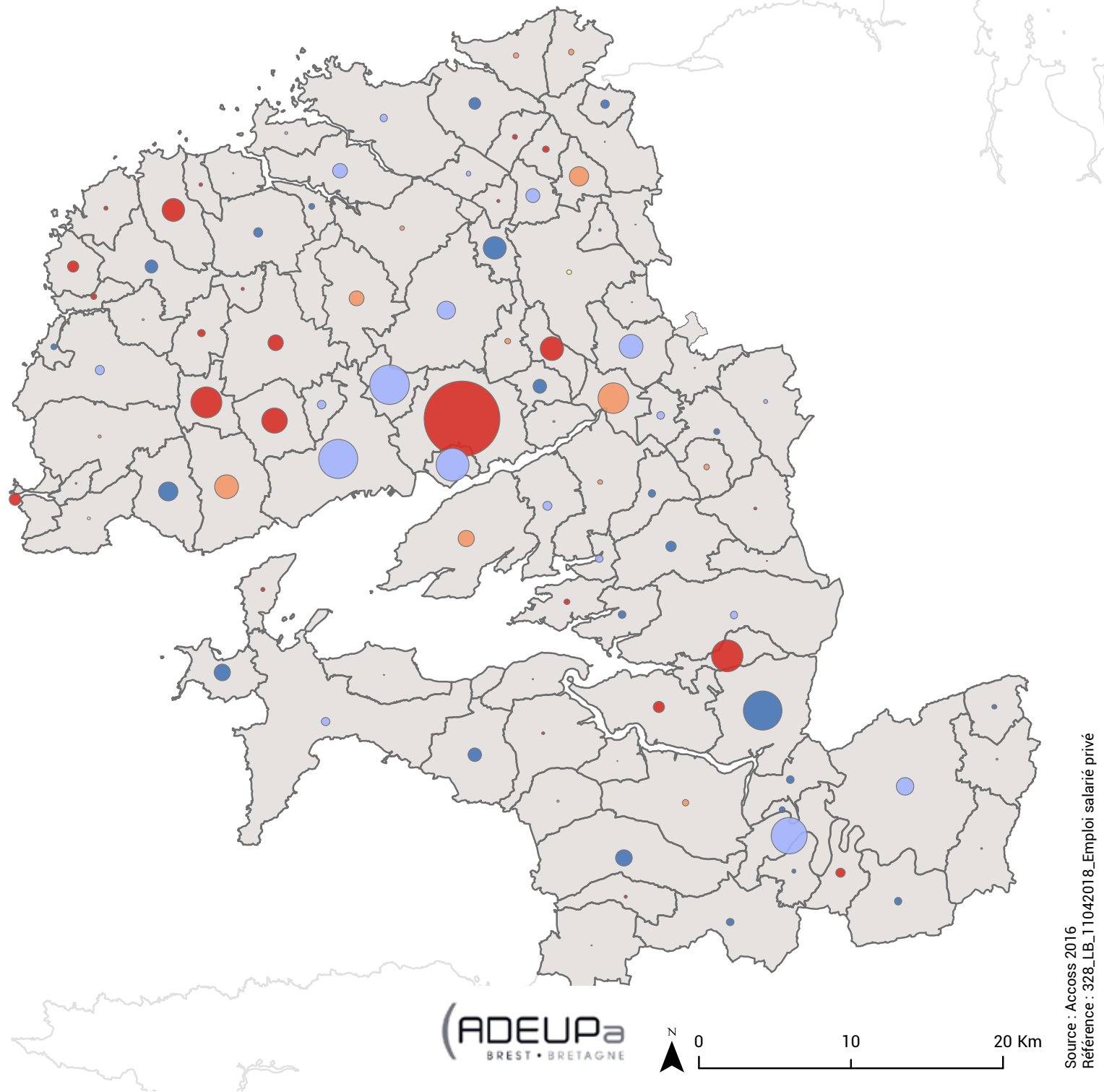
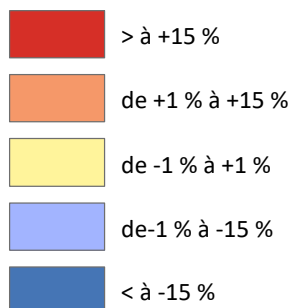
03 | DIAGNOSTIC

Évolution de l'emploi salarié privé dans le pays de Brest entre 2008 et 2016

Évolution en volume de l'emploi salarié privé entre 2008 et 2016 (hors MSA)



Évolution en % de l'emploi salarié privé entre 2008 et 2016 (hors MSA)



UNE ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DYNAMIQUE

- PLUS FORTE ÉVOLUTION D'EMPLOIS SALARIÉS PRIVÉS DU PAYS DE BREST
- 1 600 EMPLOIS SUPPLÉMENTAIRES ENTRE 2008 ET 2016

Avec 1 600 salariés privés supplémentaires entre 2008 et 2016, Guipavas bénéficie de la croissance d'emplois la plus conséquente du Pays de Brest : +22 % contre +1,6 % en moyenne. La création de zones d'activités majeures et l'installation progressive d'établissements durant cette période, expliquent en grande partie cette évolution. Ont contribué à cette évolution :

- le Frouven : premières implantations d'établissements en 2007,
- Prat-Pip et Saint Thudon : démarrage des travaux en 2008,
- Kergaradec III qui vient de s'achever,
- Lavallot Nord (démarrage des travaux en 2016).

En outre, à l'intérieur de cette évolution, certains secteurs d'activité ont connu un dynamisme accru :

- les activités de services financiers hors assurances constituent le premier secteur en croissance (+ 638 emplois). Cette croissance a particulièrement été portée par l'extension du siège du groupe Arkéa,
- viennent ensuite les activités de fabrication de matériel de transport avec l'installation de Naval Group dans la zone du Frouven (+ 238 emplois),
- les entreprises de services relatifs aux bâtiments, qui correspondent plus spécifiquement aux activités de nettoyage courant des bâtiments, forment le troisième secteur en hausse d'emploi (+ 155 emplois) : installée dans la zone de Lavallot avec plus de 500 salariés, Onet Services fait partie de ce domaine, tout comme SAMSIC II est situé à Prat Pip avec plus de 250 salariés,
- la zone du Frouven accueille désormais le Campus des métiers et une diversité de restaurants. Ainsi, entre 2008 et 2016 le nombre de salariés privés dans l'enseignement et la restauration a augmenté de près de 300 personnes.

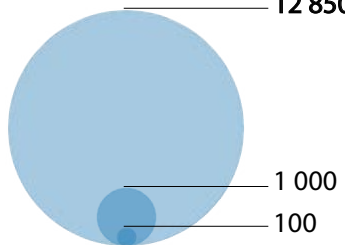
Par ailleurs, d'autres activités économiques connaissent une baisse d'emplois comme les entreprises d'enquêtes et sécurité (- 192 emplois) ou les travaux de construction spécialisés (-126 emplois).

Cette dynamique correspond pour partie à des transferts d'établissements tels que Naval Group, le Campus des métiers ou encore Eau du Ponant venus de Brest tandis que d'autres entreprises proposent une nouvelle offre comme IKEA ou plus récemment Leroy Merlin.

03 | DIAGNOSTIC

Répartition des emplois sur la commune et développements futurs

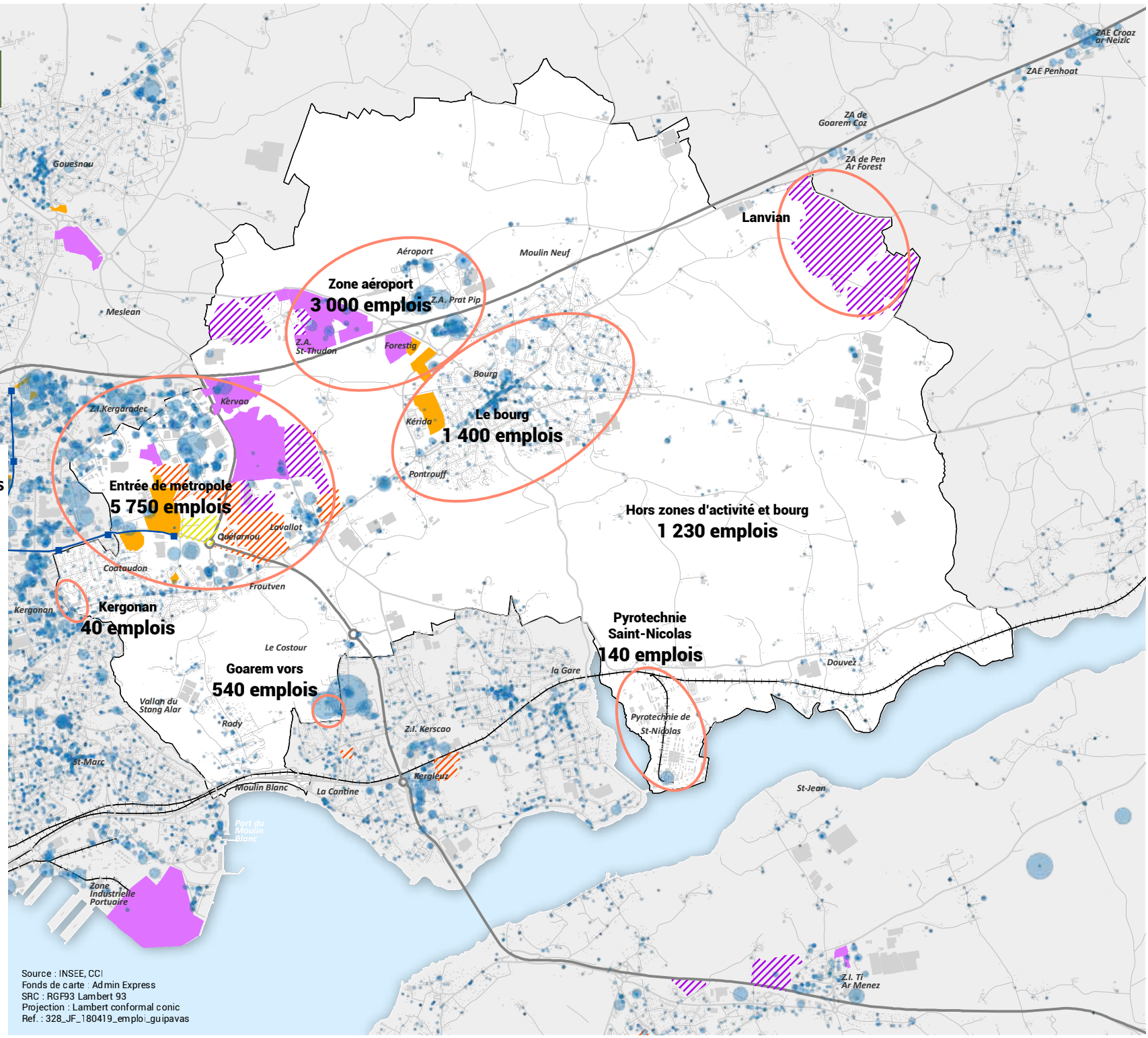
Emploi localisé au lieu de travail
12 850



Zonages PLU facteur 4

- 1AUC - Mixité des fonctions urbaines
- 1AUE - Activité de production industrielle, artisanale, stockage et logistique
- 2AUC - Après modification ou révision du PLU, mixité des fonctions urbaines
- 2AUE - Après modification ou révision du PLU, activité de production industrielle, artisanale, stockage et logistique
- 2AUS - Après modification ou révision du PLU, à vocation fonctions, services, installations et équipements à rayonnement métropolitain

Source : INSEE, CCI
Fonds de carte : Admin Express
SRC : RGF93 Lambert 93
Projection : Lambert conformal conic
Ref. : 328_JF_180419_emploi_guiipavas



DES DÉVELOPPEMENTS CONÇUS AU REGARD DES GRANDS AXES ROUTIERS

- 73% DES EMPLOIS DANS LES ZONES D'ACTIVITÉS
SITUÉES LE LONG DES 4 VOIES
- DES DÉVELOPPEMENTS QUI SE POURSUIVENT
AVEC PLUSIEURS PROJETS
(SAINT THUDON, FORESTIC, LAVALLOT)

Une majeure partie des emplois sont situés à proximité des axes routiers :

73 % des emplois sont concentrés dans le quart nord-ouest de la ville, à proximité des routes nationales 12 et 165 dans les espaces économiques de l'aéroport et de l'entrée de métropole.

Cet espace économique situé en entrée de métropole, accueille plus de 47 % des emplois de Guipavas. Il est composé des zones d'activités du Froutven, de Lavallot et de Kergaradec avec pour cette dernière la présence du principal employeur de la commune : SDMO.

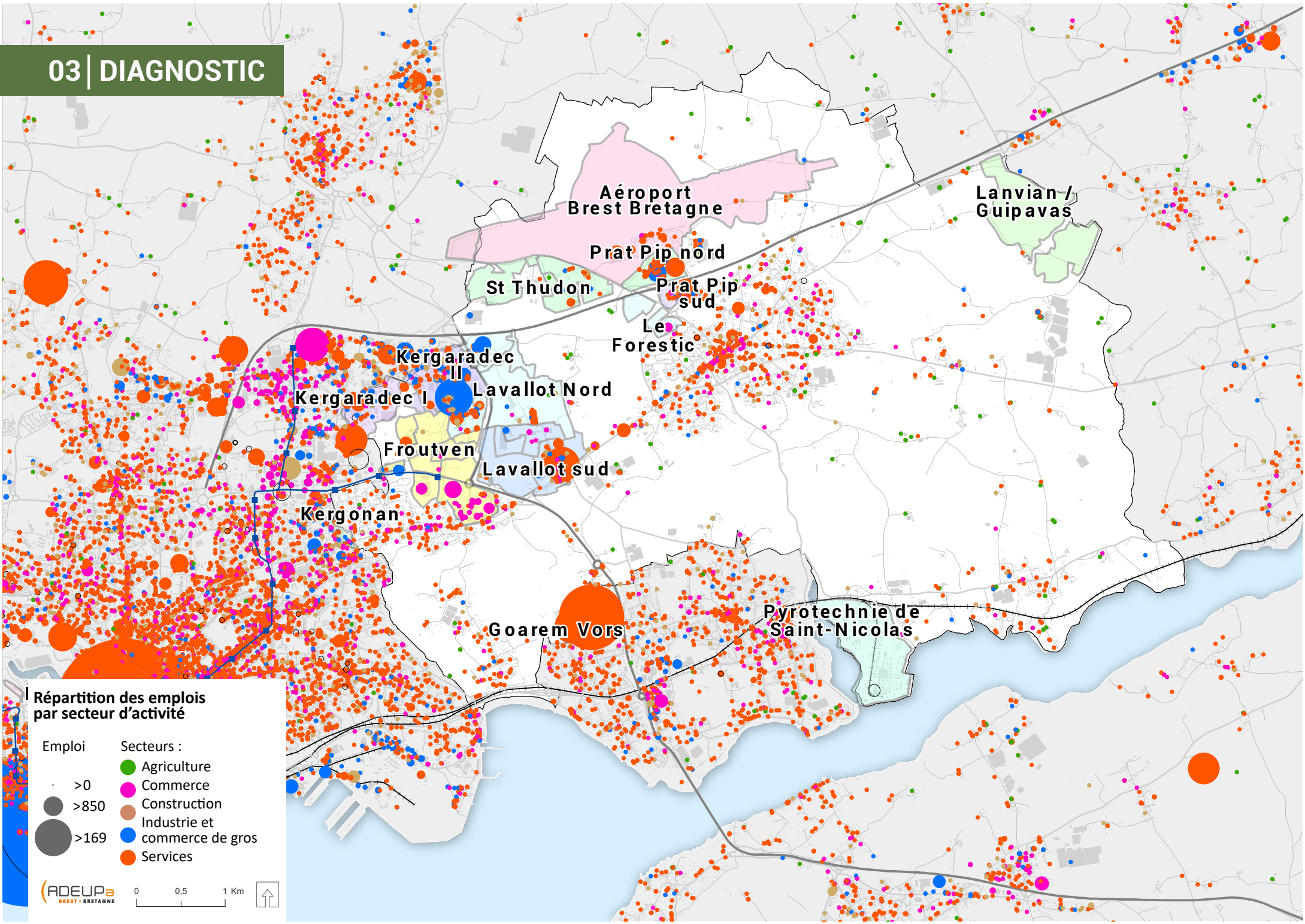
La zone de l'aéroport représente le deuxième espace économique de la commune avec 3 000 emplois. Il est composé de l'aéroport en lui-même, de la zone de Saint-Thudon et plus récemment celle de Prat-Pit.

L'entrée de la métropole et la zone de l'aéroport se démarquent notamment par l'implantation d'activités industrielles ou de services aux entreprises comme les activités de nettoyage de locaux.

Le bourg constitue le troisième pôle économique de la ville avec 1 400 emplois. Les majorités des établissements sont des commerces et des services. Les activités représentées, remplissent davantage une fonction résidentielle, c'est à dire auprès des habitants mais aussi potentiellement des actifs qui travaillent sur la commune.

Des développements importants sont encore à venir sur la commune, dans les secteurs de l'aéroport (poursuite de Saint Thudon et Forestic) et en entrée de métropole (Lavallot).

03 | DIAGNOSTIC



L'INDUSTRIE DAVANTAGE REPRÉSENTÉE QU'AILLEURS

- 20% DES EMPLOIS DANS LE SECTEUR DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DE GROS
- 57% DES EMPLOIS DANS LES SERVICES
- 13% DES EMPLOIS DANS LE COMMERCE

Les activités industrielles et du commerce de gros sont davantage représentées à Guipavas avec 20 % de l'ensemble des emplois contre 13 % en moyenne dans le pays de Brest. Cette part significative s'explique par la présence d'entreprises emblématiques de l'industrie du bassin brestois : SDMO Industrie, Naval Group, Kermad, etc. Ces emplois se situent plus particulièrement dans les zones d'activités telles que Kergaradec II, Lavallot Nord ou Prat Pip, proches des accès routiers.

Le secteur des services représente 57 % du total des emplois. Les activités de services administratifs et de soutien, c'est à dire pour l'essentiel le nettoyage de bâtiments et de locaux, représentent un emploi sur trois de ce secteur. Les emplois de ces activités, comme le nettoyage de locaux, sont mobiles et leur localisation effective fluctue en fonction de la clientèle de ces entreprises : les employés travaillent en dehors des établissements sièges et rayonnent à minima au niveau du bassin brestois.

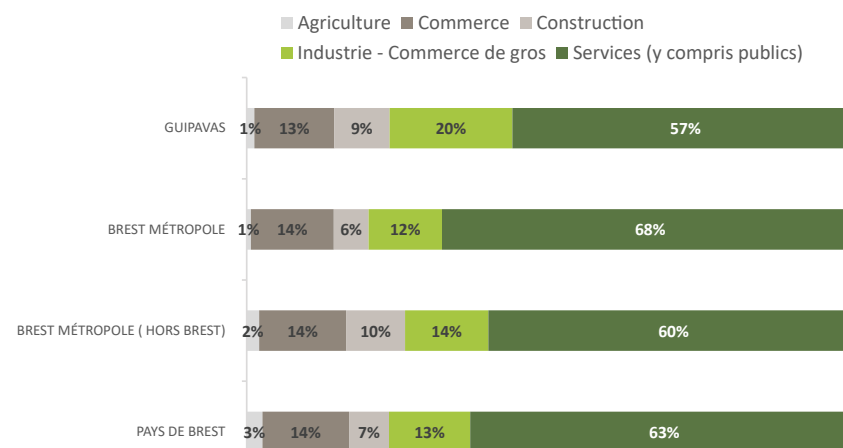
Les activités financières et d'assurance représentent, via principalement le groupe CMB Arkéa, 18 % des emplois de service, soit 940 postes. La récente extension du siège du groupe, à Goarem Vors, concentre la majeure partie des emplois de ce secteur.

Le commerce concentre 13 % du total des emplois de la commune. Cette part est quasi équivalente aux moyennes constatées au niveau de Brest métropole ou du pays de Brest. L'offre commerciale de la zone du Froutven représente 60 % des emplois du secteur. La présence d'Ikéo ou plus récemment de Leroy Merlin, explique en partie cette concentration. Les centralités de Coataudon, du bourg, mais aussi plus récemment les zones d'activités telle que Prat Pip, offrent un appareil commercial de proximité, pour les habitants mais aussi pour les actifs qui travaillent sur la commune.

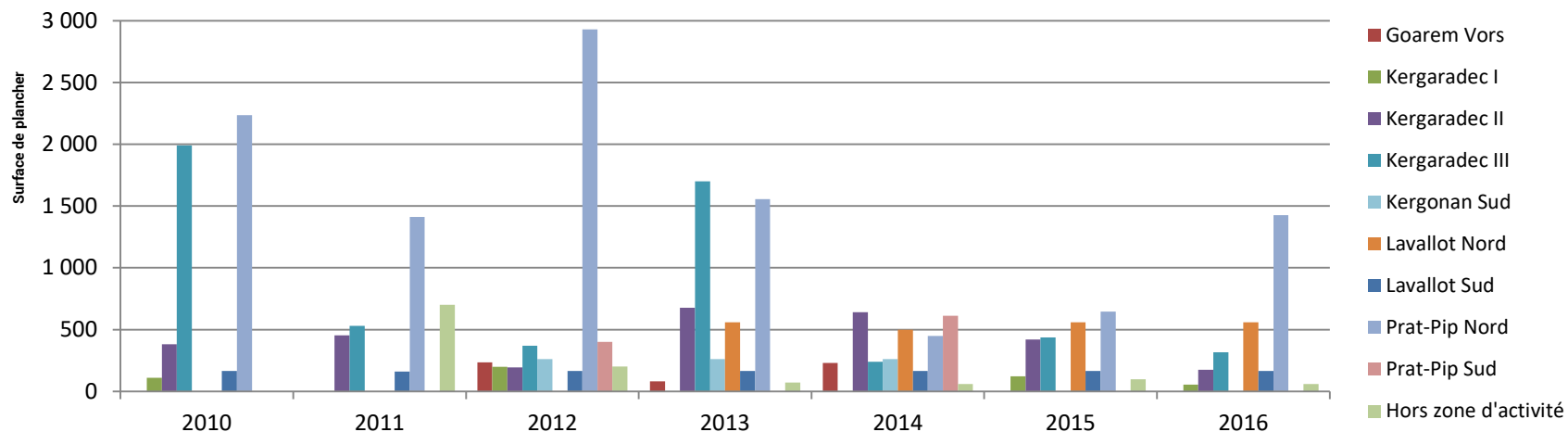
Nombre d'établissements et d'emplois par secteur d'activités :

- agriculture : 80 établissements, 150 emplois,
- commerce : 250 établissements, 1 550 emplois,
- construction : 160 établissements, 1 100 emplois,
- industrie et commerce de gros : 140 établissements, 2 500 emplois,
- services : 1 260 établissements, 6 800 emplois.

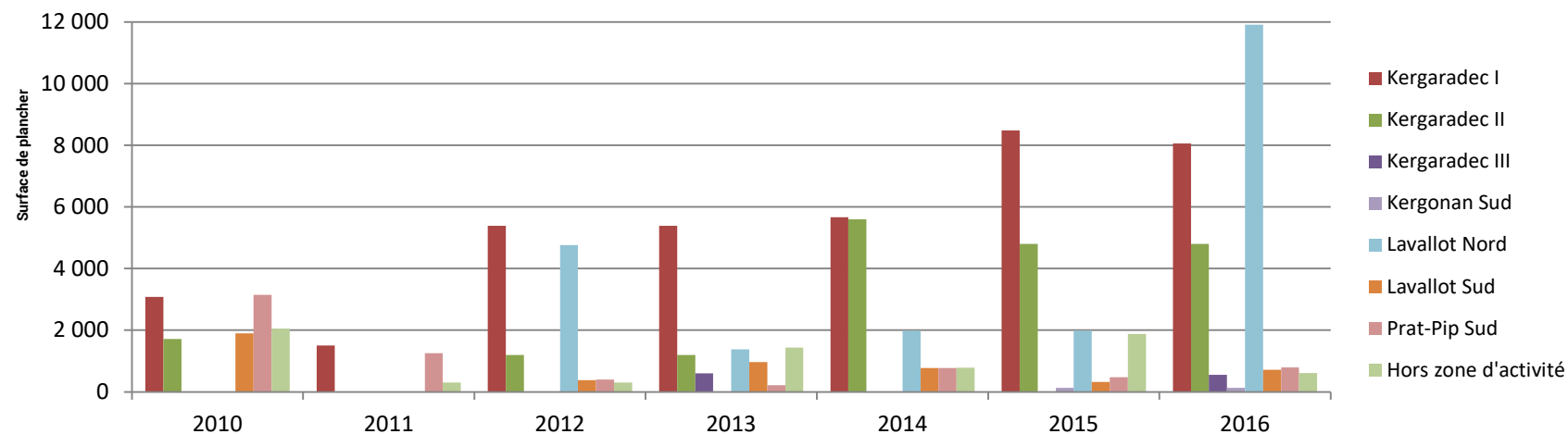
RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ (sources : CCI_ADEUPa_Insee 2014)



Évolution de l'offre tertiaire à Guipavas



Évolution de l'offre en locaux d'activité à Guipavas



UNE COMMUNE ATTRACTIVE POUR LES PROJETS TERTIAIRES ET LES LOCAUX D'ACTIVITÉS

- DES DISPONIBILITÉS EN BUREAUX NEUFS DANS LES NOUVELLES ZONES OUVERTES À L'URBANISATION
- DES LOCAUX D'ACTIVITÉS ET BUREAUX CHERCHANT LA PROXIMITÉ DES INFRASTRUCTURES (AÉROPORT, ROUTES)

L'offre de bureaux disponible entre 2010 et 2016 :

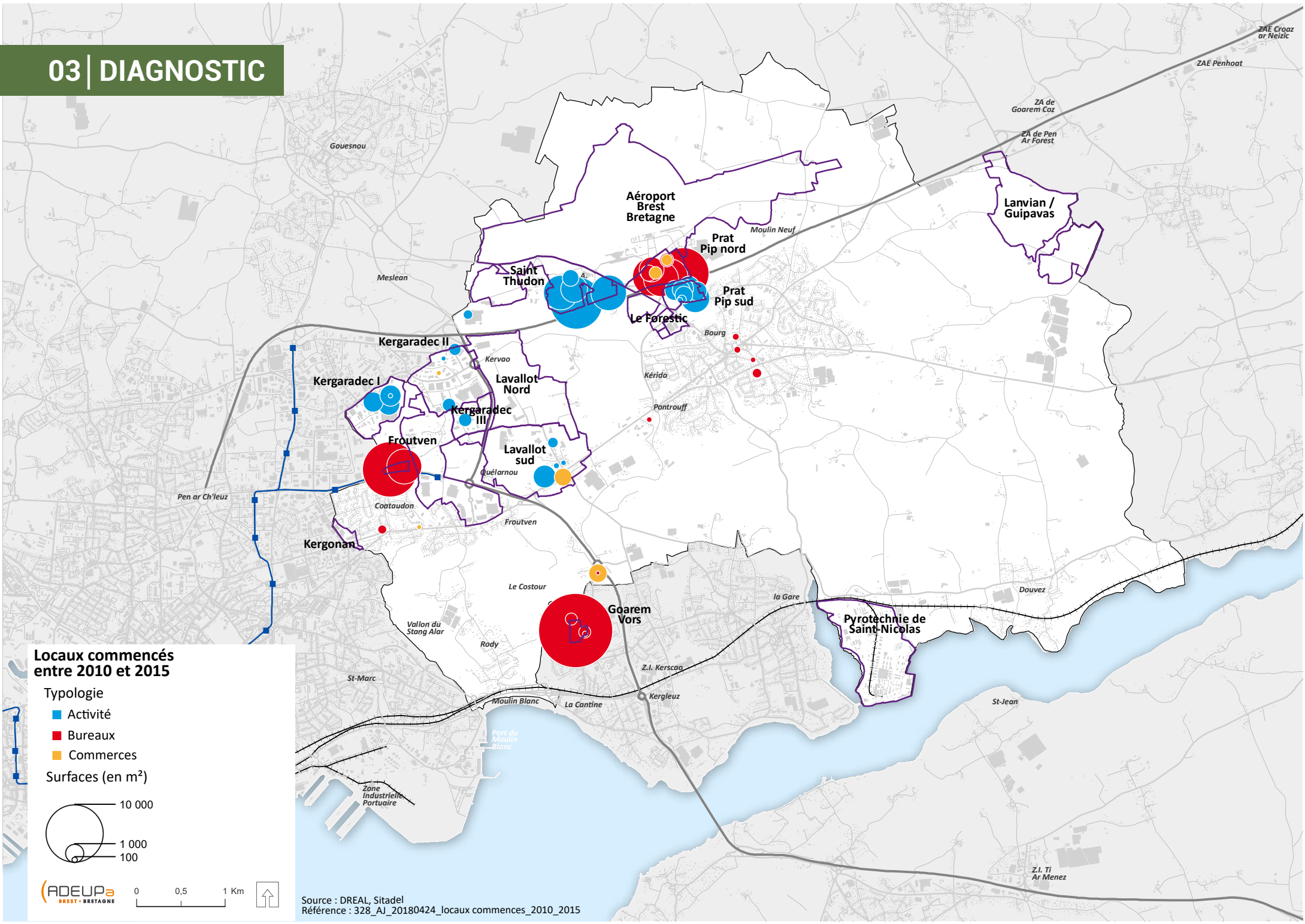
Les zones concernées par l'offre en bureaux neufs sont Kergaradec III, Prat-Pip nord et, moins significativement, Prat-Pip sud, dont le bureau n'est pas la vocation initiale.

Nota : Les disponibilités en bureaux sont liées aux ouvertures de zones et à la construction au sein de celles-ci de bâtiments en promotion. Le bien apparaît en pré-commercialisation pour de l'investissement mais n'est comptabilisé en disponibilité qu'une fois le bâtiment livré.

L'offre en locaux d'activité entre 2010 et 2016 :

L'offre disponible est caractérisée depuis 2010, d'une part, par des locaux anciens libérés par des entreprises qui disparaissent ou vont s'installer dans des locaux construits en compte propre et, d'autre part, une offre en promotion située à Prat-Pip sud.

03 | DIAGNOSTIC

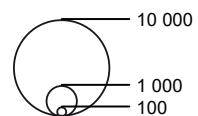


Locaux commencés entre 2010 et 2015

Typologie

- Activité
- Bureaux
- Commerces

Surfaces (en m²)



Source : DREAL, Sitaldel
Référence : 328_AJ_20180424_locaux commences_2010_2015

UN DÉVELOPPEMENT DES ZONES ÉCONOMIQUES RÉCENT ET MASSIF

- DES BUREAUX SE DÉVELOPPENT DANS LES ZONES DE L'AÉROPORT, DU FROUTVEN ET DE GOAREM VORS
 - DES LOCAUX D'ACTIVITÉS SE DÉVELOPPENT À SAINT THUDON, PRAT-PIP SUD ET KERGADEDEC OÙ UN RENOUVELLEMENT RÉCENT EST CONSTATÉ

Locaux commencés entre 2010 et 2015

(les chiffres ne prennent pas en compte les surfaces concernant l'enseignement, la culture et les loisirs ou l'hébergement)

Avant 2005, les entreprises occupaient des locaux anciens dans la commune de Guipavas.

La première zone à s'être développée en neuf est celle de Kergaradec III. Des locaux d'activité y ont été construits aux alentours de 2006 ainsi que des bâtiments tertiaires (Samarkand et Gizeh) à partir de 2008. Sur la même période, l'entreprise Paul Champs inaugure la zone de Saint-Thudon.

Entre 2007 et 2009, c'est au tour de la zone commerciale de Frouven d'être aménagée.

L'année 2010 a marqué un tournant dans le reste de la commune. En sus de l'évènement majeur que fut l'installation d'Arkéa à Goarem Vors (16 500 m²), la commune a également connu le développement de la zone de Prat-Pip au nord en tertiaire avec des débuts de chantier relevés pour la Fédération Française du Bâtiment (1 900 m²), l'Aéropole A (promotion de 2 600 m²) et l'Askell Park (promotion de 4 700 m²) ainsi que 7 500 m² pour Alcatel. En activité, la zone de Prat- Pip sud enregistre son premier chantier sur 1 100 m².

L'année suivante, de nouveaux chantiers débutent dans cette zone pour la Médecine du Travail (800 m²) et surtout Financo (8 000 m²). La zone de Prat-Pip sud poursuit son développement avec Aquaself (1 300 m²), Les Genêts d'Or et Technisiège (2 500 m²).

L'année 2012 voit la construction de l'Aéropole B à Prat-Pip nord et celle des locaux d'Eau du Ponant (3 700 m²) dans la nouvelle zone de Kerlaurent. Après l'arrivée de Paul Champs en 2009, la zone de Saint-Thudon connaît un réel développement avec des surfaces commencées pour Chronopost (2 200 m²), Gama 29 (3 500 m²), les Recycleurs Bretons (3 800 m²) et Géodis-Calberson (8 200 m²).

L'année 2013 est une année de transition où les constructions en promotion sont livrées ou trouvent preneur.




En 2014, la zone de Prat-Pip nord poursuit son développement avec la construction d'un immeuble de bureaux et locaux de restauration sur 2 100 m². Dans le même temps, un chantier tertiaire volumineux (9 300 m²) débute à Kerlaurent pour Naval Group (ex-DCNS).

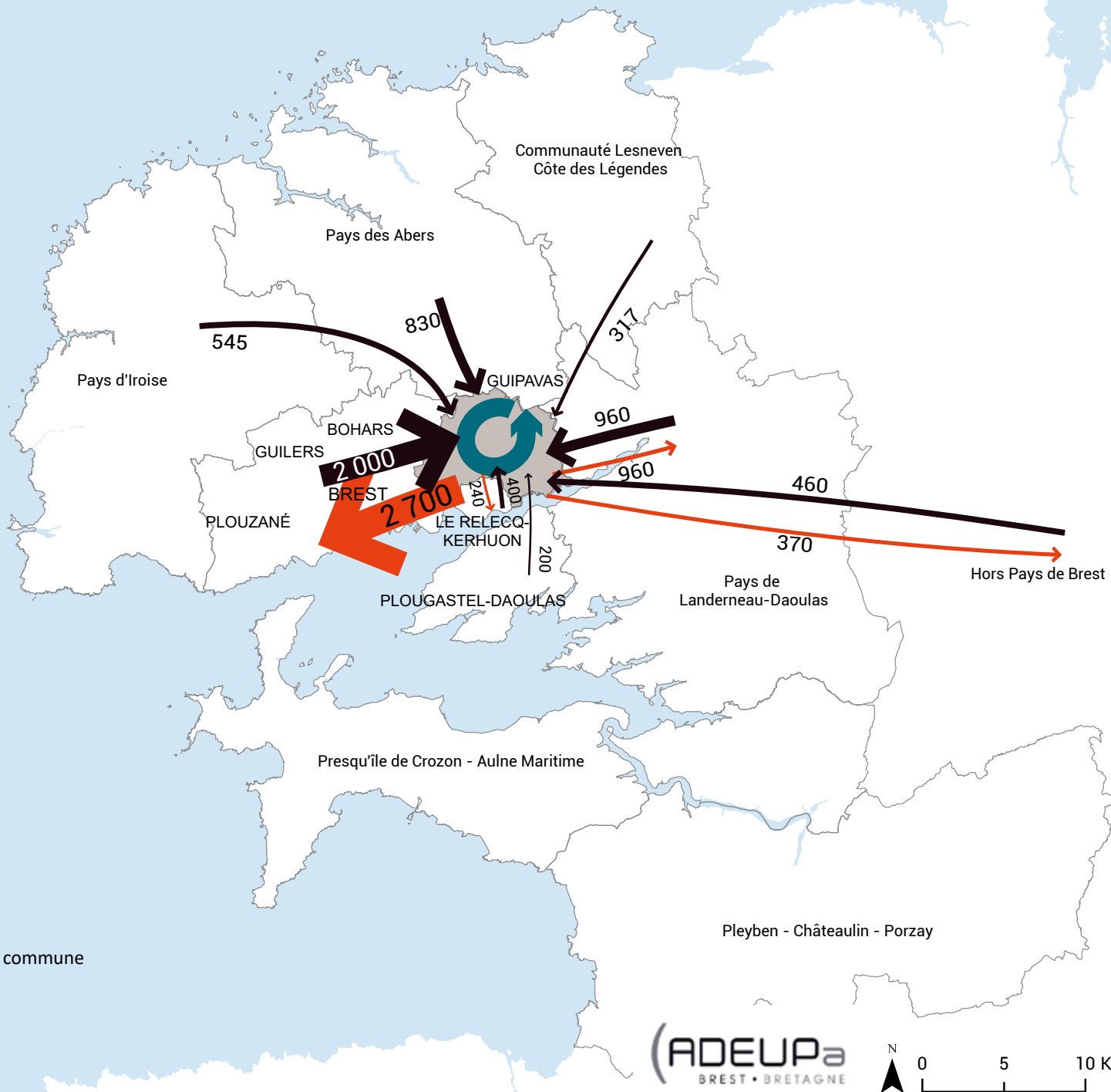
Sur une période plus récente, la zone de Prat-Pip nord a vu, en tertiaire, l'entreprise AC3 déménager au sein de la zone (2 100 m²) et l'installation de Fortunéo (5 900 m²).

La zone de Prat-Pip sud s'est développée progressivement, principalement en compte propre et le foncier disponible se raréfie actuellement. Les installations se poursuivent dans la zone de Saint-Thudon où il reste du foncier disponible, Enfin, la première tranche du programme « Les Hauts de Kerdanné » a été livrée fin 2018 sur le passage du tramway. Elle comprend des surfaces tertiaires ainsi qu'une brasserie réparties sur plus de 4 000 m². Des logements suivront en second rideau.

03 | DIAGNOSTIC

Les déplacements professionnels de la commune de Guipavas

-  Flux sortants supérieurs à 200
-  Flux entrants supérieurs à 200
-  Personnes vivants et travaillant sur la commune



UN PÔLE D'EMPLOI DU PAYS DE BREST

- 1 500 ACTIFS VIVENT ET TRAVAILLENT DANS LA COMMUNE
- 4 500 ACTIFS RÉSIDENT À GUIPAVAS ET TRAVAILLENT À L'EXTÉRIEUR
- 6 300 ACTIFS TRAVAILLENT À GUIPAVAS ET RÉSIDENT À L'EXTÉRIEUR

1 500 actifs travaillent et résident dans la commune contre 1 300 cinq ans auparavant. Ils représentent 25 % des actifs occupés de Guipavas contre 22 % en 2009. La forte croissance d'emplois combinée à l'attractivité résidentielle, explique cette évolution.

4 500 actifs vivent à Guipavas et travaillent à l'extérieur de la commune. Ils travaillent principalement à Brest (2 700 actifs), dans l'intercommunalité du Pays de Landerneau-Daoulas (960 actifs) et au Relecq-Kerhuon (240 actifs).

6 300 actifs travaillent à Guipavas et résident à l'extérieur : 2 000 d'entre eux viennent de Brest, 960 résident dans le Pays de Landerneau de Daoulas, 830 proviennent du Pays des Abers, 545 du Pays de Brest et 400 du Relecq-kerhuon.

Il y a donc davantage d'actifs à venir travailler dans la commune que d'actifs guipavasiens à sortir du territoire. La commune peut être considérée comme un pôle économique du bassin brestois car elle accueille potentiellement chaque jour 6 300 actifs non résidents. Toutefois, les salariés du siège Arkéa, utilisent probablement davantage les services de la commune du Relecq-Kerhuon plus proche géographiquement. Les employés des établissements de nettoyage sont également comptabilisés dans les flux de déplacement domicile-travail. Pour autant, ils se déplacent sur l'ensemble du bassin brestois, là où se situent leurs clients.

DIAGNOSTIC ÉCONOMIE PREMIERS QUESTIONNEMENTS :

Comment poursuivre le développement économique ? Sous quelles formes ? Dans quelles limites ?

Quelle concurrence / complémentarité entre les pôles commerciaux ?

Comment mieux relier les zones d'activités aux autres espaces de vie de la commune ?

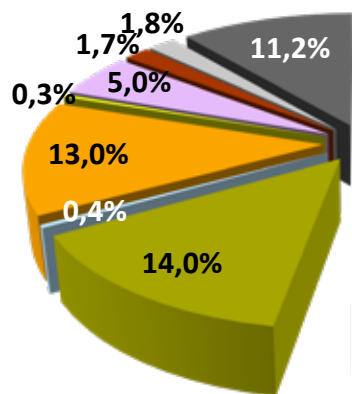
Comment profiter des nombreux emplois de la commune pour attirer une population nouvelle ?

Quelle intégration paysagère pour les espaces économiques ?

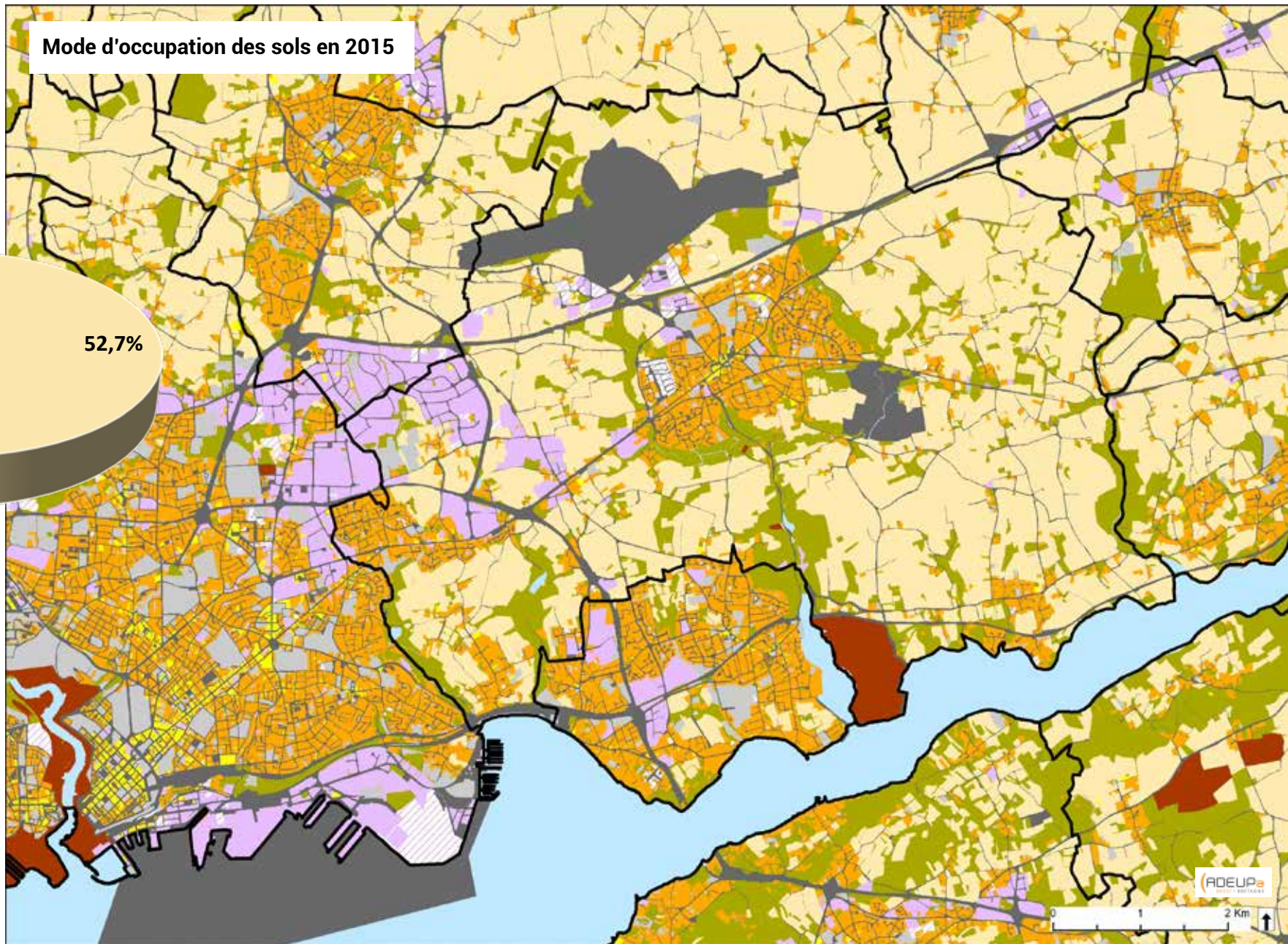
Quel renouvellement urbain dans les zones d'activités ?

03 | DIAGNOSTIC

Mode d'occupation des sols en 2015



- Agricole
- Naturel et forestier
- Surfaces en eau
- Habitat
- Urbain mixte et bâti divers
- Activités dont commerce
- Défense (emprises terrestres)
- Équipements (bâti ou non)
- Infrastructures & carrières



Mode d'occupation des sols

UNE ACTIVITÉ AGRICOLE ENCORE PRÉSENTE MAIS SOUS PRESSION

- 4 400 HECTARES DE SUPERFICIE COMMUNALE DONT 2/3 D'ESPACES AGRO-NATURELS
- MOINS 100 HECTARES D'ESPACES AGRICOLES EN 10 ANS
- UNE PRESSION ACCRUE DEPUIS 2015 AVEC DES OUVERTURES À L'URBANISATION ÉCONOMIQUES

Répartition des surfaces

La surface de la commune représente environ 4 400 hectares répartis de la façon suivante :

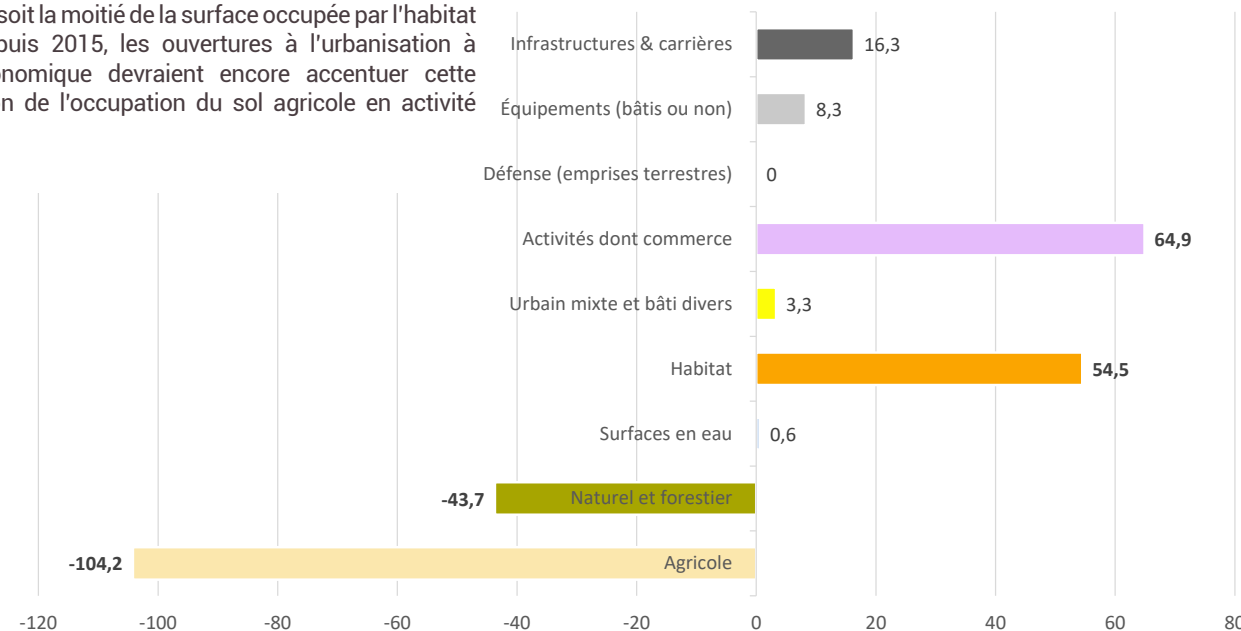
- deux tiers de la surface communale est encore agro-naturelle,
- l'activité agricole est encore très présente pour ce type de commune périurbaine : plus de 2 300 hectares (52% de la commune) dont 68 hectares d'occupation en serre,
- les espaces naturels et en eau représentent encore près 630 hectares,
- les espaces urbanisés dédiés à l'habitat et aux équipements dépassent les 650 hectares,
- les espaces d'infrastructures approchent les 500 hectares sur la commune. Guipavas concentre sur son territoire les principaux axes de communication métropolitains :
 - aéroport Brest Bretagne
 - 2x2 voies Brest-Rennes et Brest-Nantes
 - ligne ferroviaire Brest-Rennes et Brest-Nantes
- les espaces d'activités économiques et de défense occupent 290 hectares soit la moitié de la surface occupée par l'habitat en 2015. Depuis 2015, les ouvertures à l'urbanisation à vocation économique devraient encore accentuer cette transformation de l'occupation du sol agricole en activité économique.

Le volume et la répartition de l'occupation du sol de Guipavas caractérisent fortement la dimension métropolitaine de la commune liée à sa situation en entrée de Brest et ses sites propices à la construction (plateaux).

Évolution des surfaces par type

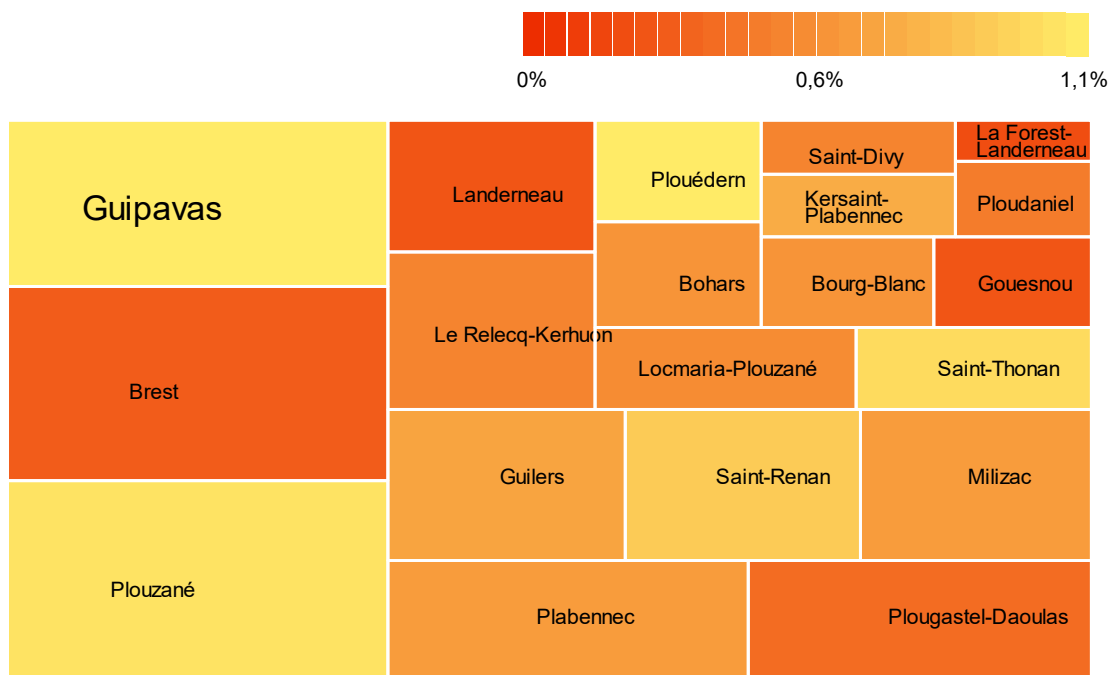
Entre 2005 et 2015, la commune de Guipavas a perdu tous les ans 10 hectares de terres agricoles, et près de 5 hectares de zones naturelles au profit des zones économiques pour plus de 6 hectares par an et autant pour l'habitat et les équipements. Les infrastructures et notamment les carrières ont également consommés près de 2 hectares par an.

Surfaces consommées entre 2005 et 2015 (en hectares)

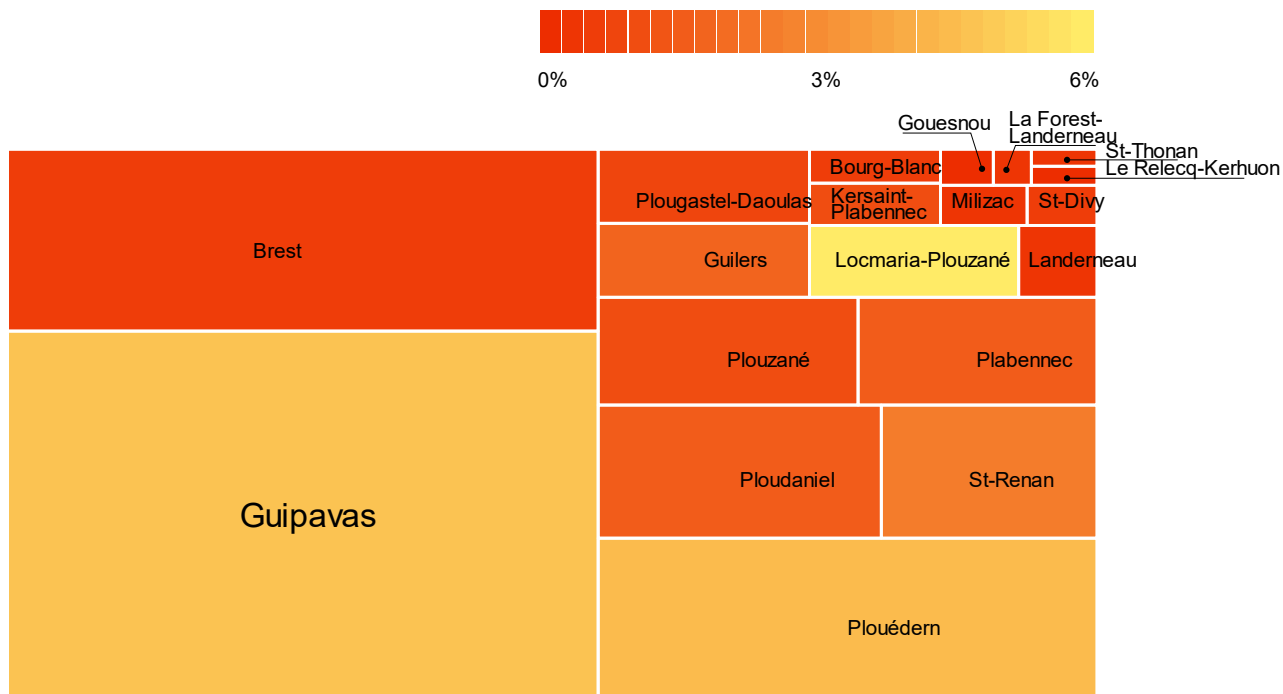


03 | DIAGNOSTIC

Répartition de la consommation foncière pour l'habitat entre 2005 et 2015 à l'intérieur du Pays de Brest



Répartition de la consommation foncière pour l'activité économique entre 2005 et 2015 à l'intérieur du Pays de Brest



PARMI LES COMMUNES LES PLUS ACTIVES EN CONSOMMATION FONCIÈRE

- UNE CONSOMMATION FONCIÈRE POUR L'HABITAT ÉQUIVALENTE À CELLE DE BREST
- LA COMMUNE LA PLUS ACTIVE EN CONSOMMATION FONCIÈRE DÉDIÉE À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Comparatif

Consommation foncière pour l'habitat entre 2005 et 2015

Élargie aux communes de l'espace métropolitain (Brest métropole et communes proches), Guipavas apparaît comme l'une des communes les plus actives en consommation foncière dédiée à l'habitat, équivalente à Plouzané avec un taux d'extension de sa tâche urbaine supérieur à 1% par an.

Elle consomme autant que Brest pour une population dix fois inférieure. La ville de Brest commence à se reconstruire sur elle-même tandis que Guipavas continue à s'étendre comme toutes les communes périurbaines.

Consommation foncière pour l'activité économique entre 2005 et 2015

Guipavas apparaît comme la commune la plus active en consommation foncière dédiée à l'activité économique avec un taux d'extension proche de 5% par an.

Elle consomme deux fois plus que Brest pour un volume d'emploi 10 fois inférieur. Guipavas apparaît donc bien comme la zone d'extension de la métropole déconnectée de la limite communale. En unissant les chiffres de la ville de Brest et ceux de Guipavas, ce taux d'extension reste mécaniquement plus standard.

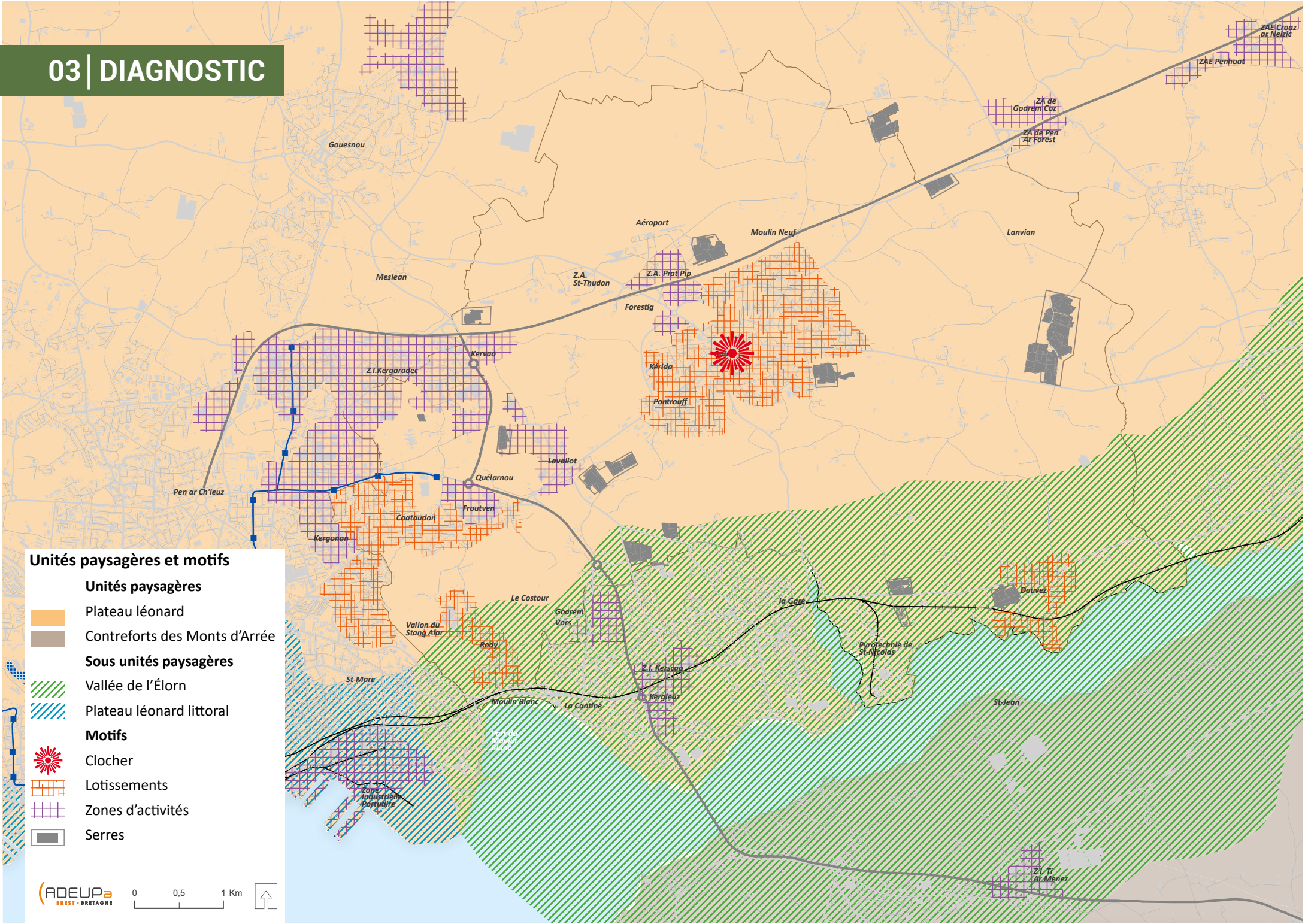
DIAGNOSTIC MODE D'OCCUPATION DES SOLS PREMIERS QUESTIONNEMENTS :

Comment freiner le changement de destination des terres ?

Comment engager une politique de renouvellement urbain dans la commune ?



Comment limiter le front d'extension en tenant compte des enjeux qui dépassent les attributions et intérêts communaux ?

03 | DIAGNOSTIC





Unités paysagères et motifs




Unités paysagères

-  Plateau léonard
-  Contreforts des Monts d'Arrée

Sous unités paysagères

-  Vallée de l'Élorn
-  Plateau léonard littoral

Motifs

-  Clocher
-  Lotissements
-  Zones d'activités
-  Serres



DES MOTIFS CARACTÉRISTIQUES À L'INTÉRIEUR DE PAYSAGES CONTRASTÉS

- À LA RENCONTRE DE PLUSIEURS UNITÉS PAYSAGÈRES, ENTRE PLATEAU LÉONARD, VALLÉE DE L'ÉLORN ET RADE
 - DEUX MOTIFS PRINCIPAUX CARACTÉRISÉS PAR LES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET LES DÉVELOPPEMENTS PAVILLONNAIRES
 - UN POINT DE REPÈRE DANS LE PAYSAGE : LE CLOCHER ÉLANCÉ DE L'ÉGLISE

Unités paysagères

La partie nord de la commune se situe sur la frange du plateau du Léon. Cette unité est caractérisée par un relief très doux, une végétation rase, un parcellaire lâche et une urbanisation importante sous forme de zones d'activités et de tissu pavillonnaire.

Au sud de la commune, la vallée de l'Elorn laisse pénétrer profondément la mer à l'intérieur des terres. Elle marque la limite entre le plateau du Léon et les contreforts des monts d'Arrée. Son versant guipavasien, orienté au soleil de midi, est entaillé par les vallons du Stang-Alar, du Costour, de la rivière de Guipavas, de la rivière de la Forêt-Landerneau... Le paysage est plus boisé, le parcellaire y est plus resserré, plus bocager et les activités humaines plus rares que sur le plateau du Léon.

Au sud ouest, sur le secteur du Rody, le plateau du Léon s'abaisse vers la rade et s'achève en falaise au contact de la mer. L'habitat individuel sur parcelle généreuse s'égraine de part et d'autre de la route du Rody.

Sur le boulevard de Coataudon et le quartier de Goarem Vors le paysage des continuités urbaines avec Brest et Le Relecq-Kerhuon dessine une cartographie mentale des contours de la commune en décalage avec ses limites administratives.

Bien que la rade de Brest ne fasse pas partie de la commune, son influence est perceptible sur tout le secteur sud.

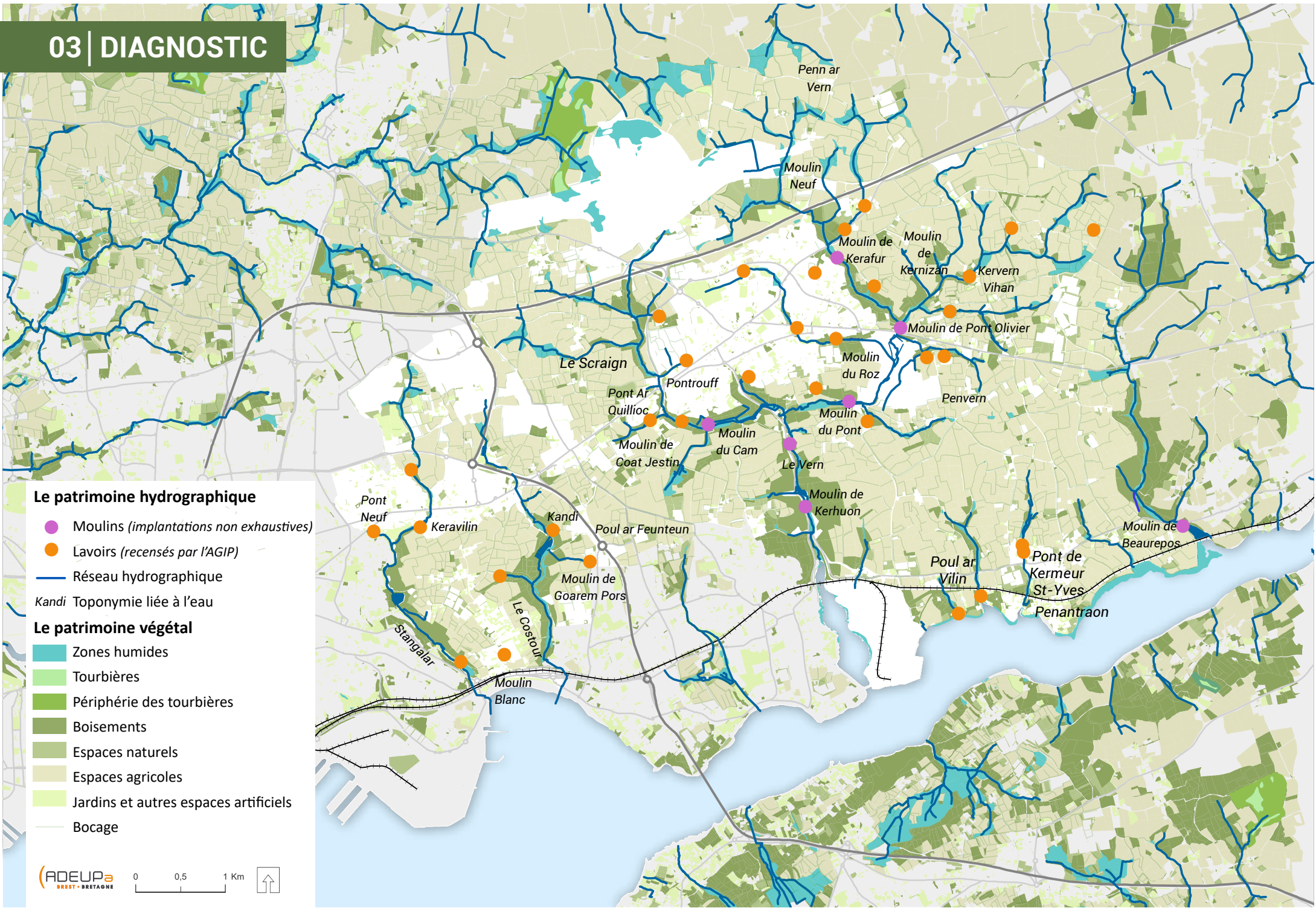
Motifs caractéristiques

Le clocher visible depuis une grande partie du territoire de la commune est un signal fort.

En quelques décennies, les zones d'activités économiques, les lotissements pavillonnaires ainsi que les serres et les pylônes haute-tension sont devenus un motif récurrent du paysage guipavasien. À tel point qu'ils ont presque totalement occulté le substrat paysager (décrit dans les unités paysagères) et constituent la majorité des surfaces de la commune (cf. MOS).

Les motifs du clocher, de la zone d'activités et des pavillons façonnent désormais l'identité paysagère de la commune dans l'imaginaire local.

03 | DIAGNOSTIC



Le patrimoine hydrographique

- Moulins (implantations non exhaustives)
- Lavoirs (recensés par l'AGIP)
- Réseau hydrographique
- *Kandi* Toponymie liée à l'eau

Le patrimoine végétal

- Zones humides
- Tourbières
- Périphérie des tourbières
- Boisements
- Espaces naturels
- Espaces agricoles
- Jardins et autres espaces artificiels
- Bocage

RIVIÈRES, VALLONS ET BOCAGE, TROIS COMPOSANTES IDENTITAIRES MÉCONNUES

- UN RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE DENSE FORMANT NOTAMMENT UNE COURONNE AUTOUR DU BOURG
- DES VALLONS SINGULIERS S'OUVRANT SUR LE RADE ET L'ÉLORN MARITIME
- UNE PRÉSENCE DU BOCAGE

La commune de Guipavas s'est développée sur des zones humides et aux abords de cours d'eau.

Une couronne de ruisseaux organisée autour du bourg

À Guipavas, le réseau hydrographique est relativement dense. Il s'accompagne de prairies humides et de boisements. Il définit les limites du bourg et les limites administratives de la commune avec à l'est le ruisseau de Mesgrall et à l'ouest le Stang-Alar.

La Penfeld prend sa source au Nord-Ouest de l'aéroport dans un contexte de tourbière/zone humide, paysage de prairies humides inconnu du grand public, car se situant à l'intérieur du périmètre de l'aéroport (protection vigipirate).

A Guipavas peu de cours d'eau portent un nom et parfois ils changent de noms en traversant les frontières communales : la rivière de Guipavas devient celle de Kerhuon.

Un patrimoine important lié à l'eau

Environ 40 lavoirs, des fontaines et 8 kanndi (bâtimens ou bassins servant à blanchir les fils ou les toiles de lin) sont recensés par l'AGIP (Association de Guipavas Identité Patrimoine). De nombreux moulins sont également répertoriés : Bearepos, Kerhuon, Cam, Pont Olivier, Vern...

La toponymie française et bretonne atteste de cet héritage avec les moulins (vilin), fontaines (feunteun), pont, marais (vern), vallée (traon) composant le nom des lieux.

Des vallons boisés avec certains secteurs en friche

Les plus gros boisements se situent dans les principaux vallons : Le Stang-Alar, le Costour, le vallon de Kerhuon, la vallée du Cam et le vallon de Kerapur. Certains secteurs humides en fond de vallons s'enfrichent et tendent vers une dynamique végétale naturelle.

Stang Alar et Costour, deux vallons singuliers et complémentaires

Ces deux vallons distants d'environ 1 km possèdent une identité propre et une complémentarité d'usage qui dépassent les frontières de Guipavas. A l'Ouest, le Stang Alar, bien connu de tous, est la star des parcs avec sa collection exotique, ses équipements pour enfants et son site privilégié débouchant sur la plage du Moulin Blanc. A l'est de la plage, le Costour est un vallon secret et enclavé qui fait le bonheur des joggeurs et des amoureux de la nature.






Une grande qualité de bocage sur le secteur de Lanvian

Le bocage est présent sous forme relativement lâche à l'exception de certains secteurs (abords du vallon du Stang-Alar, Keravelog au nord de Michel Briant, Le Scraign, Kerdaniou et Mesgall, au nord de Pont Kermeur et Kervern Vihan).






03 | DIAGNOSTIC

La perception du paysage depuis les principales routes

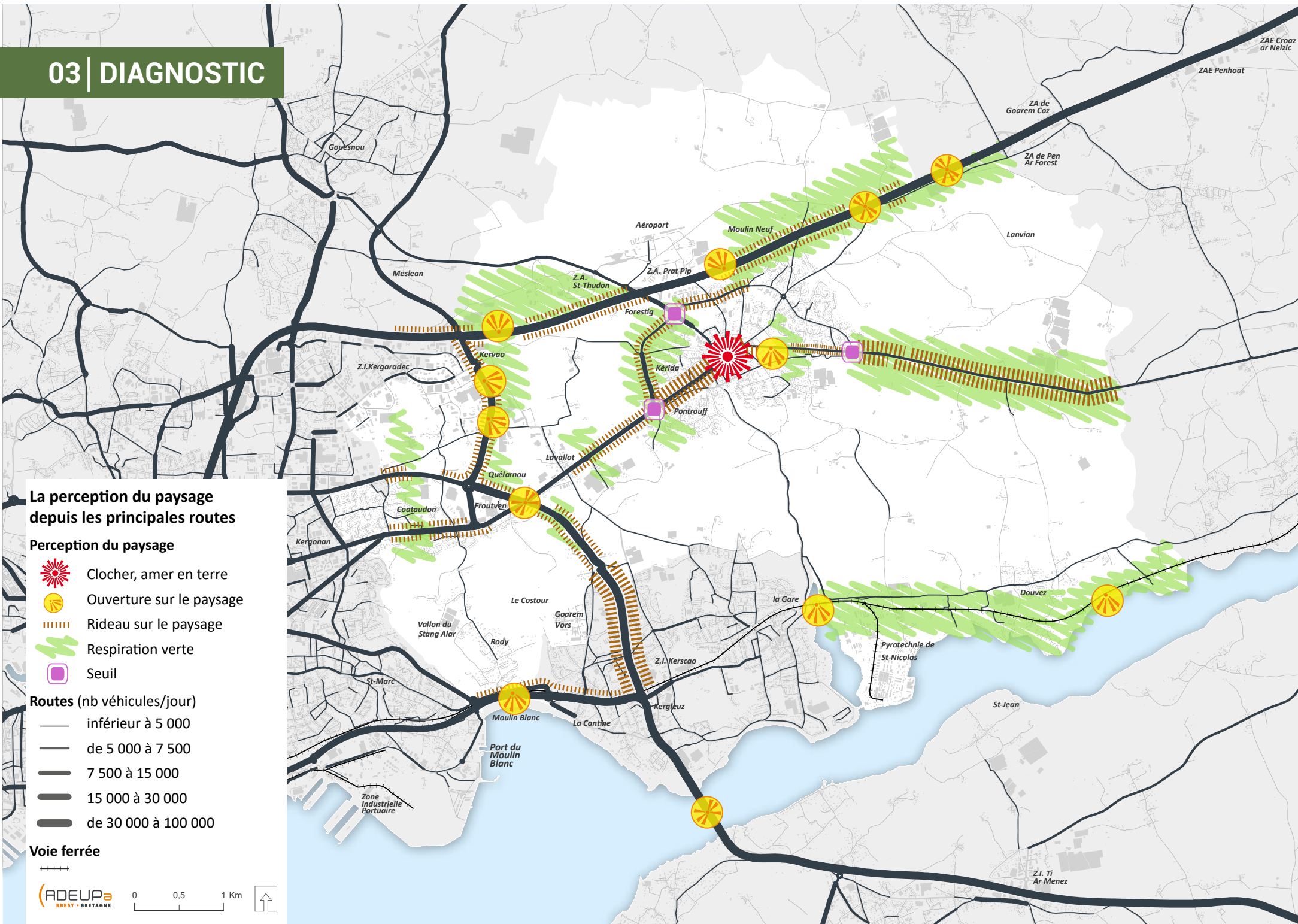
Perception du paysage

-  Clocher, amer en terre
-  Ouverture sur le paysage
-  Rideau sur le paysage
-  Respiration verte
-  Seuil

Routes (nb véhicules/jour)

-  inférieur à 5 000
-  de 5 000 à 7 500
-  7 500 à 15 000
-  15 000 à 30 000
-  de 30 000 à 100 000

Voie ferrée



DEPUIS LA ROUTE, UN PAYSAGE QUALITATIF, MAIS DE PLUS EN PLUS INTERMITTENT

- IRRIGUÉE PAR DES AXES ROUTIERS ET FERROVIAIRE, GUIPAVAS EST UNE COMMUNE QUI S'APPRÉCIE EN MOUVEMENT
- LE LONG DES AXES ROUTIERS, DES CADRAGES QUALITATIFS SUR LE PAYSAGE ET DES RESPIRATIONS VERTES QUI TENDENT À S'AMENUISER À MESURE DE L'URBANISATION LINÉAIRE
- UNE BANALISATION DU PAYSAGE EN ENTRÉE DE VILLE ET DE MÉTROPOLE

Les RN12 et 265 ainsi que la voie ferrée Brest-Landerneau sont des axes majeurs de découverte et de perception quotidienne du paysage. Chaque jour, 30 000 à 100 000 véhicules empruntent les deux routes nationales. Tandis que le boulevard Michel Briant comptabilise 7 500 à 15 000 véhicules/jour. La voie ferrée représente une moyenne annuelle de 4 400 voyageurs/jour.

RN12 et 265 : les vitrines d'un paysage banal

La RN12 est disposé à plat, en rive du plateau du Léon. Depuis cet axe, les vues sont lointaines sur un paysage ouvert (bocage lâche et talus peu arborés), où les zones d'activités et les serres s'égrainent.

La RN265, reliant la RN12 à la RN165, descend du plateau vers l'embouchure de l'Elorn en deux temps : le premier temps, en longeant les zones d'activités de Lavallot, Kegaradec, du Frouven et le second temps, encaissé entre de hauts talutages.

Ces axes routiers diffusent l'image de Guipavas pour un grand nombre de visiteurs et d'habitants. C'est une vitrine sur la ville qui, en dehors de quelques bâtiments soignés (par exemple l'entreprise Le Saint) offre une vision banale de zones d'activités interrompue par endroit par quelques respirations sur le paysage bocager.

Boulevard Michel Briant : une séquence d'entrée de ville peu qualitative

Le boulevard Michel Briant offre une traversée rectiligne d'un paysage de zone d'activités, en gardant le cap sur le clocher de Guipavas, dressé comme un amer en terre.

Pour sa part, le boulevard de Coataudon est une route fortement utilisée. Il présente une continuité de paysage avec le tissu urbain brestois et se caractérise par une succession de bâti pavillonnaire et commercial dense ne permettant pas d'échappées visuelles.

La rue de Paris, entre Guipavas et Saint-Divy, est caractérisée par une traversée vallonnée, de boisements plus ou moins denses.

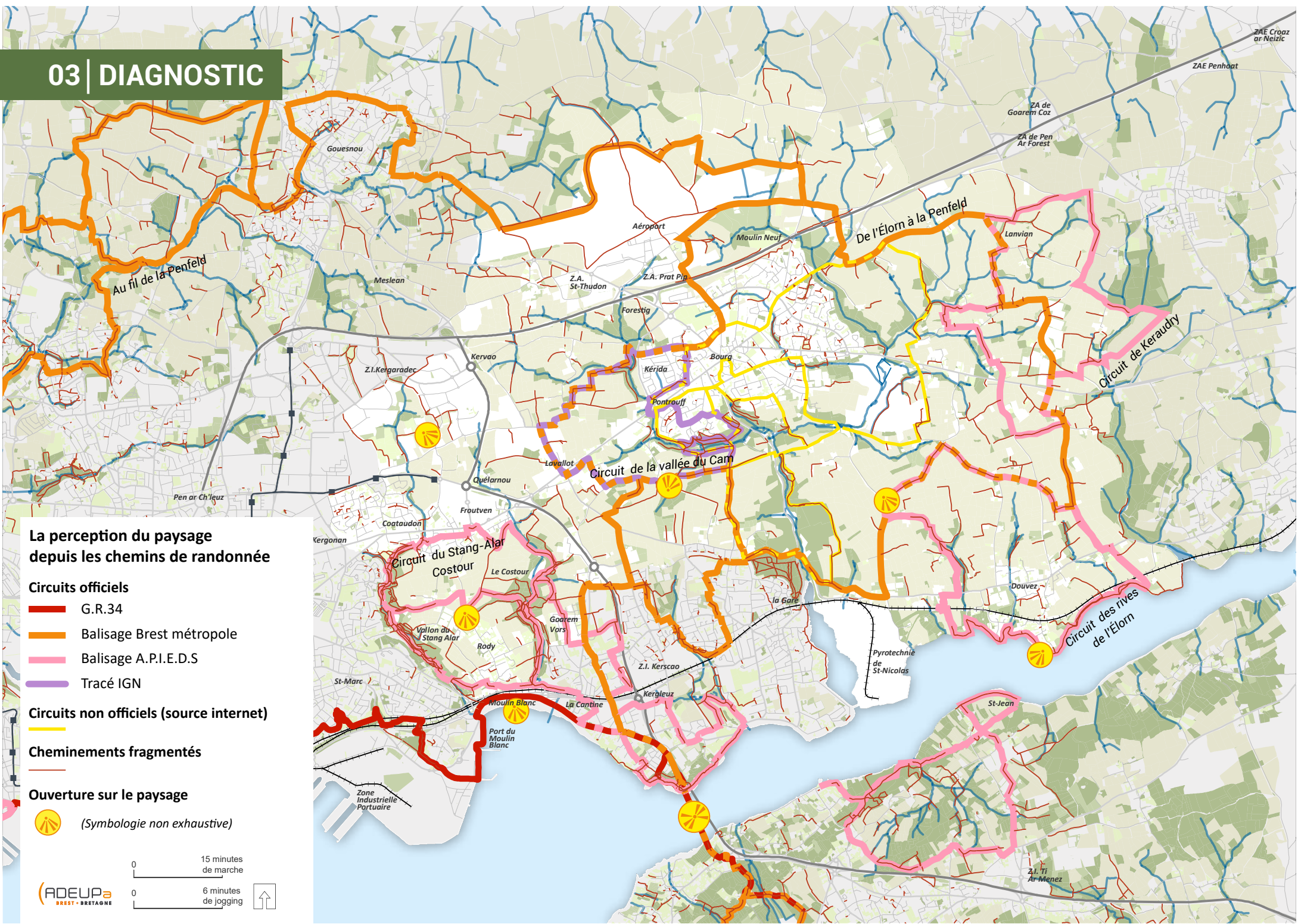
Respirations vertes : une singularité peu perceptible

À Guipavas, les espaces de nature liés aux rivières et ruisseaux marquent des respirations transversales aux routes, mais de manière imperceptible. Boulevard de Coataudon, la traversée du Stang Alar est peu perceptible. Aux pieds du quartier de Kerida, tous comme la traversée du ruisseau du bois du Comte sont connus uniquement des initiés.

Voie ferrée : des cadrages sur l'Élorn





La voie ferrée offre des vues privilégiées vers le fleuve maritime et ses paysages changeants au gré des marées.

03 | DIAGNOSTIC



La perception du paysage depuis les chemins de randonnée

Circuits officiels

-  G.R.34
-  Balisage Brest métropole
-  Balisage A.P.I.E.D.S
-  Tracé IGN

Circuits non officiels (source internet)

- 
- 

Ouverture sur le paysage

-  (Symbologie non exhaustive)

0 15 minutes de marche

0 6 minutes de jogging



CHEMINS ET SENTES : À LA DÉCOUVERTE DES QUALITÉS PAYSAGÈRES DE GUIPAVAS

- DE NOMBREUX CHEMINS DE RANDONNÉE, DIVERSEMMENT VALORISÉS, SILLONNENT LA COMMUNE
- DE NOMBREUX SENTIERS SUPPORTS POTENTIELS DES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN MÉCONNUS ET DÉCONNECTÉS

Des parcours révélateurs d'une qualité paysagère insoupçonnée

La marche permet une perception du paysage qui cumule à la fois l'expérience visuelle (contemplation des panoramas) et l'expérience sensorielle (sonore, visuelle, olfactive, tactile, climatique, lumineuse...).

Les boucles de randonnées qui sillonnent Guipavas sont répertoriées sur différents supports (web et publications) mais cette information n'est pas centralisée. Les circuits de Brest métropole, APIEDS ainsi que le GR 34 sont balisés tandis que les autres sont réservés aux initiés du trail et de la marche à pieds.

Le chemin de randonnée le plus important est le circuit «de l'Élorne à la Penfeld». Il fait une boucle de 26 km, en partant de l'aéroport, passant dans le bocage de Lestardec, la chapelle Saint Yves, offrant de vastes panoramas comme à Kerangoff, puis traversant la commune du Relecq-Kerhuon pour reboucler vers l'aéroport. Ce circuit est connecté au nord à celui «au fil de la Penfeld» et au sud au circuit de «la presqu'île de Plougastel». Cette dernière liaison se fait en partie par le GR 34.

Les circuits de petite randonnée balisés par l'association APIEDS sont les suivants :

- le circuit des rives de l'Élorne (10,5 km / 2h40),
- le circuit de Keraudry (11 km / 5h45),
- le circuit de la vallée du Cam (10 km / 2h30),
- le circuit du Stang-Alar / Costour (7,5 km / 1h50).

Chaque circuit est l'occasion de découvrir le patrimoine ou des points de vue inédits de la commune.

Un patrimoine de sentes et chemins non valorisés et fragmentés

La commune de Guipavas compte également un patrimoine de chemins fragmentés et méconnus situés dans les vallées, le paysage rural ainsi que dans le bourg. Ce sont d'excellents supports de perception du paysage pour les balades et également utiles pour les trajets du quotidien.

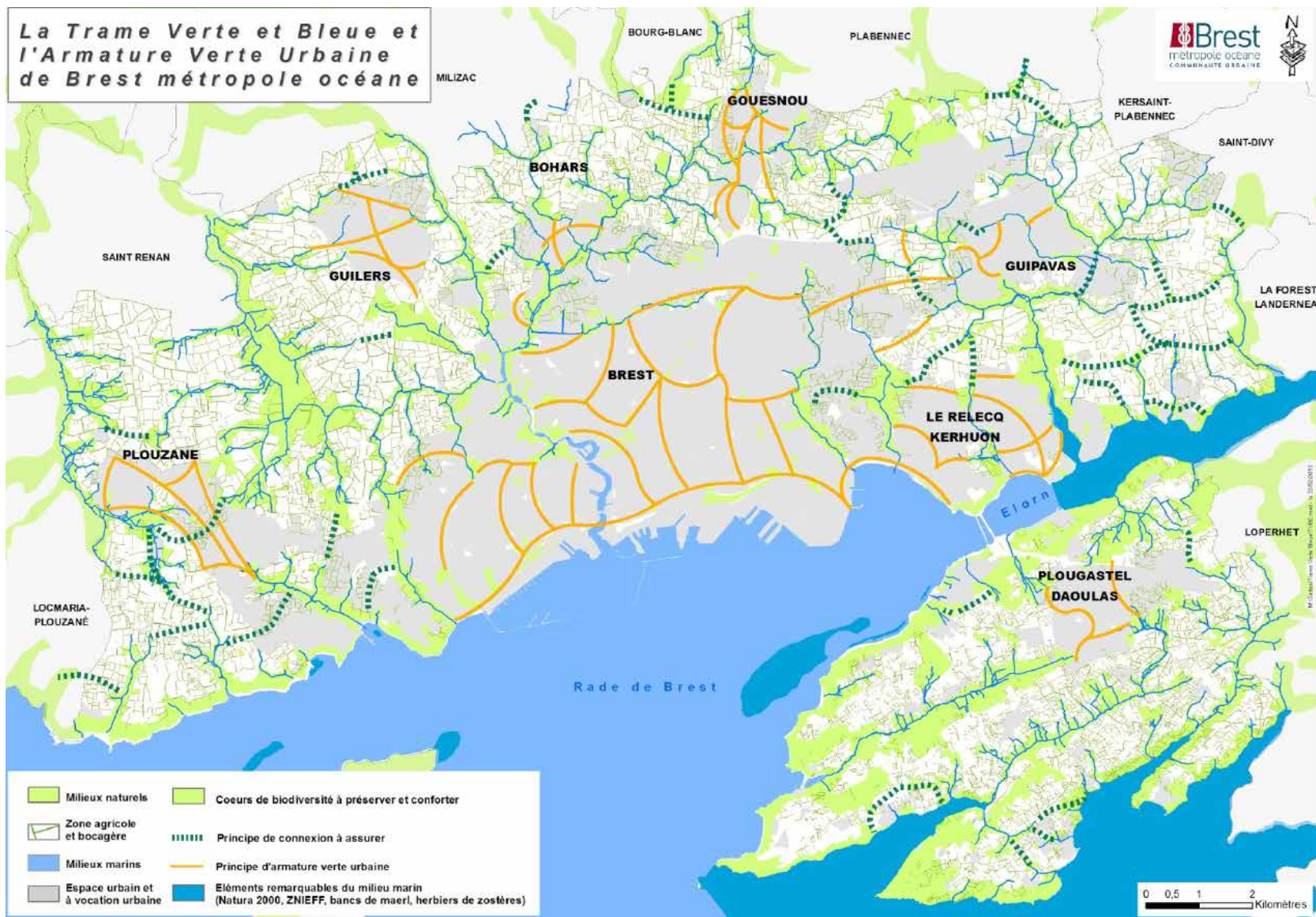
DIAGNOSTIC PAYSAGE

PREMIERS QUESTIONNEMENTS :

Quelle identité paysagère affirmer pour la commune ?

Quelles modalités de valorisation du paysage existent ?

Quelle mise en scène du paysage depuis les routes, voies ferrées et chemins ?



Source : PLU facteur 4 de brest métropole

TRAME VERTE ET BLEUE, ARMATURE VERTE URBAINE : UNE APPROCHE MULTIFONCTIONNELLE

- UNE ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PLU FACTEUR 4
 - FAVORISER LA MISE EN RÉSEAU DES GRANDES ENTITÉS NATURELLES ET FAIRE PÉNÉTRER LA NATURE JUSQU'AU CŒUR DES ESPACES URBANISÉS
 - DEUX GRANDS VERROUS À GUIPAVAS
- DE NOMBREUSES CONNEXIONS À ASSURER

Un parti-pris du PLUi intéressant Guipavas

En 2014, Brest métropole a défini dans le PLUi une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) portant sur l'environnement. Le territoire de Guipavas en bénéficie directement à double titre.

En effet, cette orientation décline les concepts de Trame Verte et Bleue (TVB) et d'Armature Verte Urbaine (AVU). Cette OAP constitue un élément structurant du projet urbain et répond aux enjeux de préservation de la biodiversité, des paysages, des continuités écologiques, d'aménagement équilibré du territoire, de nature en ville et de développement des modes actifs de déplacement.

Le dispositif proposé doit favoriser la mise en réseau des grandes entités naturelles présentes sur le territoire (la Rade, le littoral, les vallées, les cours d'eau, les zones humides, les boisements, les prairies, le bocage) afin de constituer un ensemble de continuités écologiques. Ce réseau se prolonge en milieu urbain par la mise en relation des espaces verts urbains existants plus au moins fragmentés et dissociés les uns des autres (parcs, squares, jardins privés, cœurs d'îlots, massifs arbustifs, pelouses, plantations d'alignements...).

Deux concepts articulés

La Trame Verte et Bleue (TVB) est une approche globale et fonctionnelle qui intègre la biodiversité remarquable et ordinaire, et qui s'appuie sur la notion de réseaux. Elle est constituée par :

- les cœurs de biodiversité (zone où les individus peuvent réaliser tout ou partie de leur cycle de vie). Ces cœurs de biodiversité sont constitués par des réservoirs biologiques mais aussi les principaux corridors,
- les connexions qui sont des principes et ont pour vocation de maintenir la perméabilité entre les espaces.

L'Armature Verte Urbaine (AVU) est le prolongement de la Trame verte et bleue dans le milieu urbain. Cette armature est constituée, en partie, comme dans le milieu naturel et agricole périphérique, par des vallons, des portions de littoral, des cours d'eau, des boisements. Sa spécificité repose sur la mise en réseau des espaces verts urbains existants (parcs, squares, jardins privés, cœurs d'îlots, massifs arbustifs, pelouses, plantations d'alignements) et sa vocation sociale prépondérante. Cette armature permet à la fois de répondre à l'enjeu de biodiversité mais aussi d'assurer à la population des espaces de respiration, de répondre aux besoins de zones de détente et d'être le support de modes de déplacements actifs favorables à la santé.

Des verrous identifiés

Il existe aujourd'hui deux grands verrous dans les continuités écologiques de la commune :

- la carrière, avec un enjeu de continuité piscicole et de restauration,
- Pontrouff, avec un enjeu de continuité de la vallée du Cam.

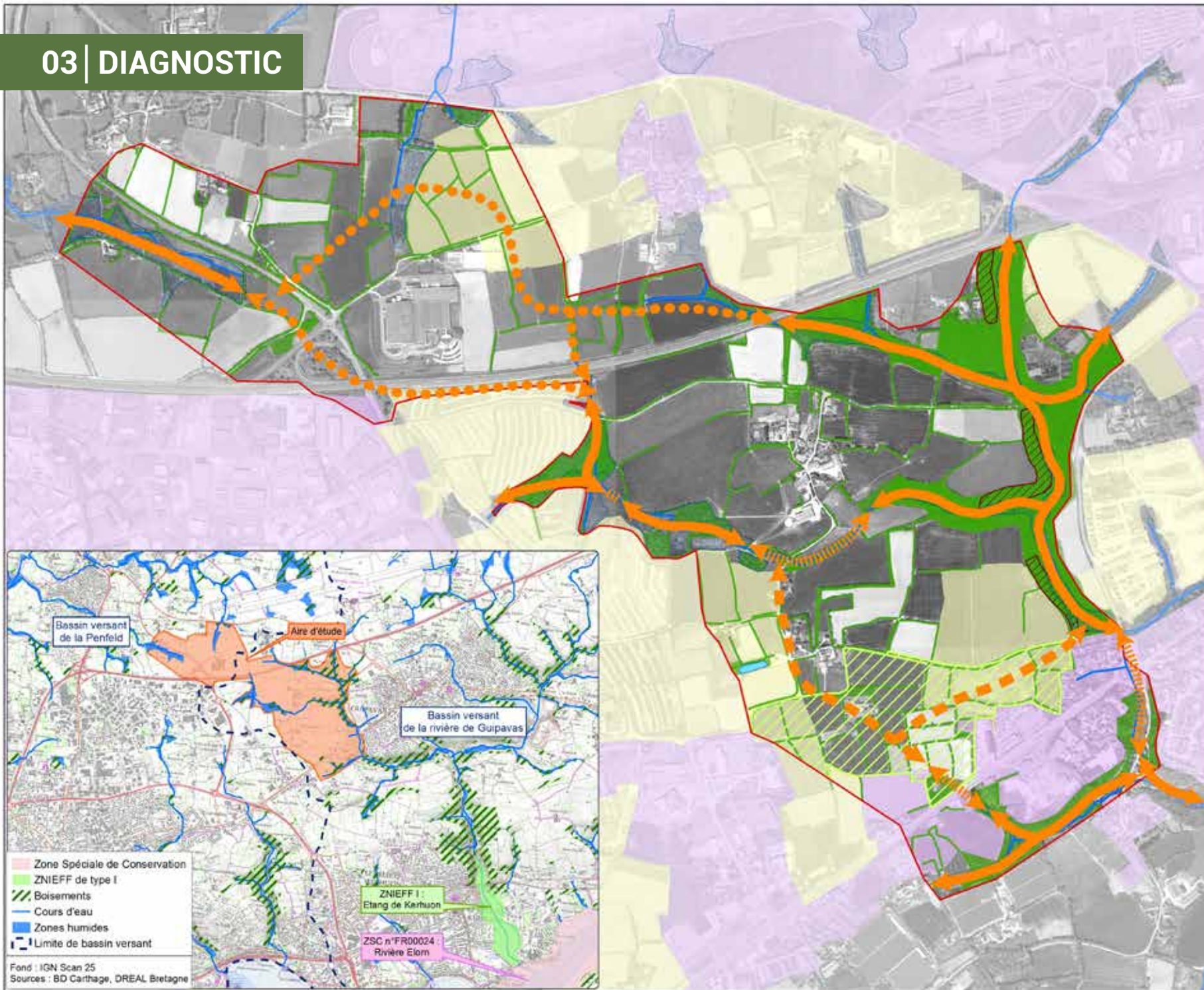
Certains secteurs ont un intérêt de préservation qui dépassent la seule commune, en particulier les sources de la Penfeld autour desquelles une zone humide et des tourbières d'une grande richesse existent.

Certains espaces pourraient également être valorisés, comme le ruisseau de Kerelec, qui pourrait servir de support à l'armature verte urbaine et faire partie d'une mise en réseau des espaces verts reliant les quartiers au centre-ville.

Des connexions à assurer

Des principes de connexions ont été repérés dans plusieurs secteurs de la commune (carrière, secteur de Lavallot...). Cette dernière a été étudiée (voir l'étude de cas page suivante).

03 | DIAGNOSTIC



Brest Métropole

Connexions écologiques
Nord-Est
- Étude des sensibilités
écologiques -

**- LA TRAME
VERTE ET BLEUE -
(Les enjeux)**

- Aire d'étude
- Zone urbanisée (PLU)
- Zone à urbaniser (PLU)

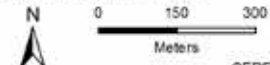
Les composantes de la TVB
Réservoirs de biodiversité
et corridors écologiques

- Trame bleue**
- Cours d'eau
 - Zone humide
 - Mare
- Trame verte**
- Boisements, fourrés
 - Réseau bocager
 - Secteur de bocage dense

- Les enjeux**
- Continuités écologiques principales à préserver strictement
 - Continuités écologiques principales fragmentées ou dégradées à restaurer
 - Continuités écologiques secondaires peu fragmentées à prendre en compte dans les aménagements
 - Continuités écologiques potentielles très fragmentées à confirmer
 - Habitats d'intérêt communautaire (héraie-chênaie)

Février 2018

Terrain : février à septembre 2017
Fond : Photo aérienne 2015



CERESA
14, les Hameaux de la Rivière
35230 NOYAL-CHÂTILLON-SUR-SEICHE

Zone Spéciale de Conservation
ZNIEFF de type I
Boisements
Cours d'eau
Zones humides
Limite de bassin versant

Fond : IGN Scan 25
Sources : BD Carthage, DREAL Bretagne

ZNIEFF I :
Etang de Kerhuon

ZSC n°FR00024 :
Rivière Elorn

Bassin versant
de la Penfeld

Aire d'étude

Bassin versant
de la rivière de Gupavas

LAVALLOT/PONTROUFF : ÉTUDE DE CAS D'UNE CONNEXION ÉCOLOGIQUE

- DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES QUI SE CONCENTRENT ESSENTIELLEMENT AU NIVEAU DES VALLÉES BOISÉES
- DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES À PRÉSERVER STRICTEMENT
- DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES À RESTAURER

Entre 2017 et 2018, une étude a été engagée par Brest métropole afin de localiser et connaître plus précisément le fonctionnement écologique du secteur situé entre Lavallot et Pontrouff. Il se caractérise par la présence de quatre vallons (Le Cam, Creach Burguy, Vorlen, Cosquer Vraz), de zones de plateaux agricoles et bocagers, et est traversé au Nord par une voie routière structurante (RN 12).

Synthèse et identification des enjeux en termes de connexions écologiques

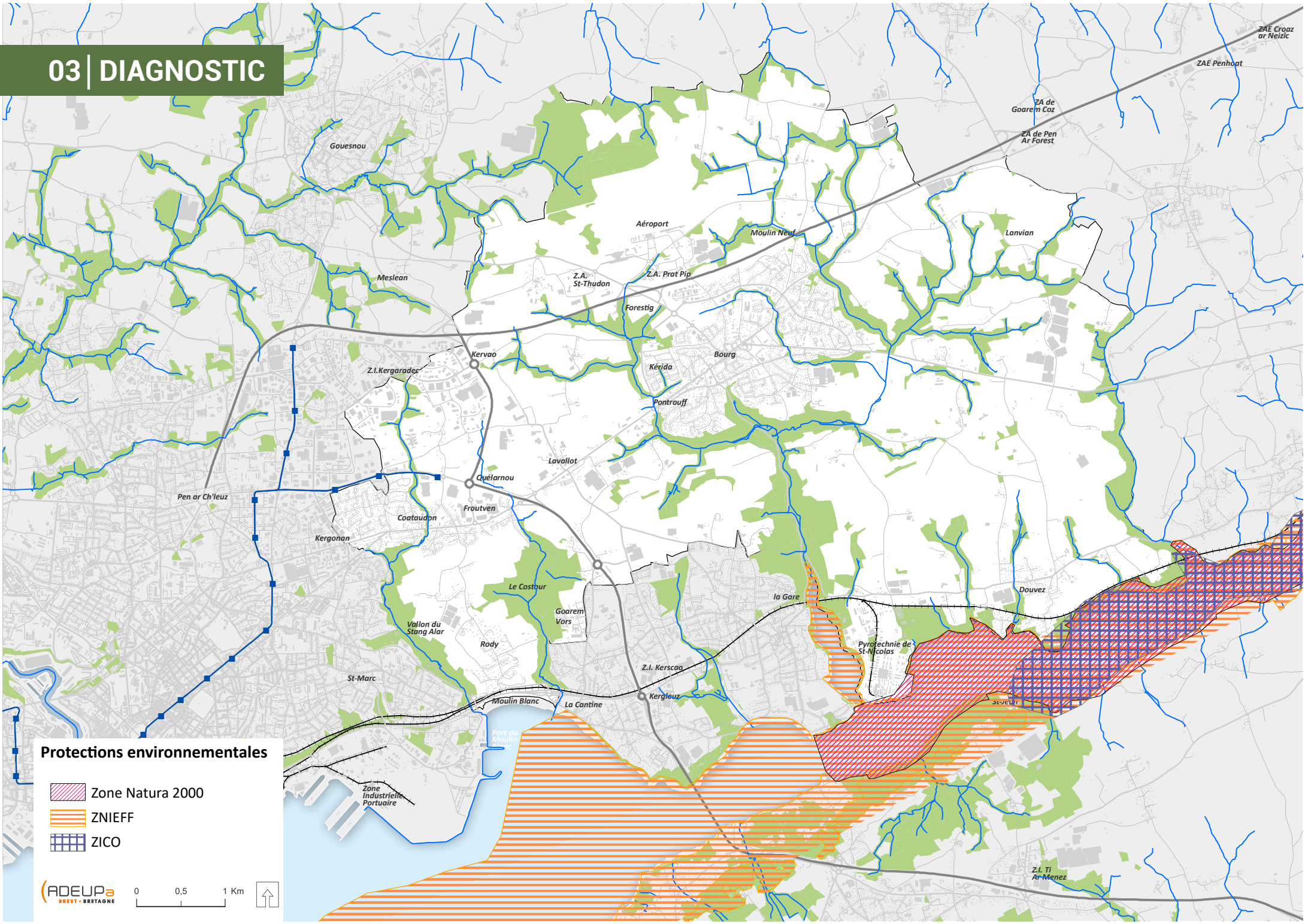
Les prospections menées ont permis de caractériser la faune et la flore de l'aire d'étude et de définir les enjeux écologiques (espèces, habitats, zones humides). Ces enjeux se concentrent essentiellement au niveau des vallées boisées qui structurent le paysage écologique de l'aire d'étude (vallée du Cam, parties amont des vallées du Scraign et du ruisseau de Mesléan).

Quatre niveaux d'enjeux définis pour maintenir et rétablir les continuités

- **des continuités écologiques principales à préserver strictement :**
 - la vallée du Cam : principal ensemble de continuités boisées de bas fond et de versant, qui structure la TVB sur l'aire d'étude,
 - la vallée du ruisseau de Coatjestin : vallée boisée annexe reliée à la vallée du Cam en aval du giratoire de Pontrouff,
 - la partie amont de la vallée du Scraign : ensemble de prairies humides diversifiées et de saussaies marécageuses,
 - la tête de bassin versant du ruisseau de Mesléan : ensemble de prairies humides pâturées.

- **des continuités écologiques principales fragmentées ou dégradées à restaurer.** Il s'agit de sections de continuités écologiques dégradées interrompant les continuités à préserver :
 - Vallée du Cam : le giratoire de Pontrouff qui s'inscrit dans la continuité de la barrière que peut constituer le boulevard Michel Briant. Il isole notamment l'aire d'étude de l'ensemble de la vallée du Cam située en aval et du bassin versant de la rivière de Guipavas. L'enjeu de restauration de la continuité écologique à cet endroit est élevé puisqu'il s'agit du rétablissement de l'unique axe de circulation de la faune avec la vallée du Cam en aval,
 - Vallée du ruisseau de Coatjestin : le boulevard Michel Briant constitue une barrière entre la vallée du ruisseau de Coatjestin et le secteur de bocage dense présent sur le secteur de Ty Ruz. L'enjeu de restauration écologique est assez élevé puisque la vallée du ruisseau de Coatjestin est également connectée à la vallée du Cam. Ainsi, le rétablissement de la communication entre le plateau bocager et la vallée boisée permettrait de participer au désenclavement de l'aire d'étude par rapport aux espaces naturels présents au sud,
 - partie amont de la vallée du Scraign : deux interruptions sont présentes au niveau de la vallée du Scraign. L'enjeu que représente la remise à l'air libre du ruisseau du Scraign est élevé. En effet, ce busage représente une interruption majeure entre la tête de bassin versant (assez riche en espèces d'intérêt patrimonial / protégées) et les zones humides situées en aval.
- **des continuités écologiques secondaires peu fragmentées à prendre en compte dans les aménagements :** Il s'agit de la zone de bocage dense située à l'ouest de Pontrouff, qui représente un ensemble connecté de haies et talus nus.
- **des continuités écologiques potentielles très fragmentées :** Ce sont les connexions qui peuvent exister entre la tête de bassin versant du ruisseau de Mesléan et les têtes de bassin versant des ruisseaux du Scraign et du Cam.

03 | DIAGNOSTIC



NATURA 2000, ZNIEFF, ZICO : UNE RICHESSE ENVIRONNEMENTALE PONCTUELLEMENT PRÉSERVÉE

- DES PROTECTIONS QUI SE CONCENTRENT
AUTOUR DE LA VALLÉE DE L'ÉLORN

Le site Natura 2000

La commune comporte une réserve du réseau européen Natura 2000, site d'intérêt communautaire, sur la rivière Élor (2394 Ha au total).

Les sites Natura 2000 correspondent à des zones identifiées pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages animales ou végétales ainsi que leurs habitats.

Qualité et importance du site Natura 2000

L'Élor, cours d'eau caractérisé par les groupements à renoncules est également remarquable par l'importance des effectifs de Saumons atlantiques reproducteurs, exploitant un très grand nombre de frayères entre Landerneau et la retenue du Drenec, en amont. Le secteur estuarien présente un continuum d'habitats d'intérêt communautaires (vasières, prés-salés atlantiques, prés à *Spartina alterniflora*) de l'embouchure à Landerneau. A noter vers l'intérieur, la présence de zones humides complexes avec en particulier des zones de lande humide tourbeuse à sphaignes associées à des tourbières à narthécie et sphaignes, qui constituent deux habitats prioritaires. La Loutre d'Europe fréquente l'ensemble du cours de l'Élor, en relation vers l'amont avec le noyau principal du Centre-Ouest Bretagne.

Vulnérabilité du site

C'est un site dont la qualité et la diversité des habitats et des composantes faune/flore d'intérêt communautaire dépend de la capacité à prévenir d'éventuelles pollutions du cours d'eau et à éviter la mise en place fortuite ou volontaire d'obstacles à la circulation de l'ichtyofaune. Les espaces de lande humide et de tourbière sont menacés par la création éventuelle de plans d'eau ou de boisements et par l'absence de gestion conservatoire, favorisant une banalisation et une fermeture du milieu par extension naturelle de la moliniaie et des boisements de pins, saules, bouleaux, etc.

Il existe également des outils permettant le suivi des milieux naturels:

Les Zones d'Intérêt Écologiques, Faunistiques et Floristiques (ZNIEFF) et les Zones d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux (ZICO)

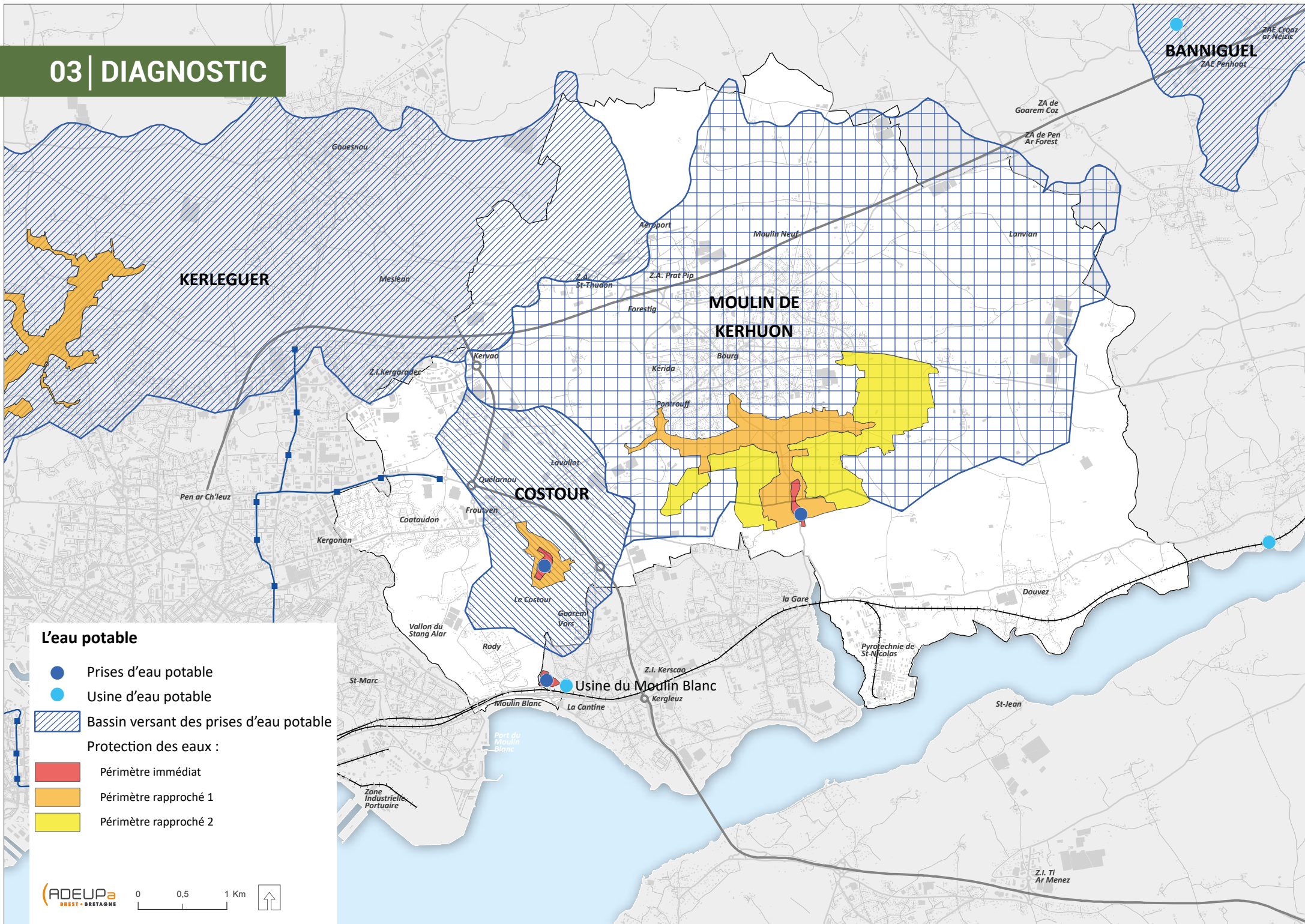
Les ZNIEFF permettent un inventaire naturaliste et scientifique d'espèces à fort intérêt patrimonial. Les ZNIEFF de type 1, sont caractérisées par la présence d'espèces, d'association d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional. Il en existe deux sur la commune de Guipavas :

L'étang de Kerhuon : la zone sert de réservoir à l'usine de Saint-Nicolas (en rive gauche – Domaine militaire). Elle possède un intérêt ornithologique pour les oiseaux hivernants (une vingtaine d'espèces recensées), fait partie intégrante de l'écosystème de l'Élor et participe au bon fonctionnement général de la Rade de Brest.

L'estuaire de l'Élor : la zone concerne l'ensemble de la partie estuarienne du fleuve Élor et son débouché maritime incluant le Banc de Plougastel. Ce périmètre inclut l'essentiel de l'estuaire qui se trouve dans la Zone Spéciale de Conservation (périmètre Natura 2000 « Rivière Élor ») et repère plus en aval la partie maritime comprise entre l'Anse du Moulin Blanc et la côte nord de Plougastel-Daoulas portant un important banc de maërl, des herbiers de zostères et plusieurs lieux importants d'alimentation et de repos de nombreux oiseaux hivernants. Quelques secteurs terrestres au contact de l'estuaire et à très forts enjeux biologiques (stations botaniques remarquables) sont retenus dans la zone.

Les Zones d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux (ZICO) permettent pour leur part de recenser et de suivre les sites les plus importantes pour la conservation des oiseaux sauvages. Là encore la commune de Guipavas est concernée sur sa frange sud aux abords de l'Élor.

03 | DIAGNOSTIC



EAU POTABLE : UN ENJEU FORT DE PROTECTION

- 67 % DE LA SURFACE COMMUNALE COUVRE TROIS BASSINS VERSANTS D'ALIMENTATION EN EAU POTABLE
- DEUX PRISES D'EAU ALIMENTENT L'USINE DE PRODUCTION D'EAU DU MOULIN BLANC
- DES ACTIVITÉS POTENTIELLEMENT PORTEUSES DE RISQUES SUR LES BASSINS VERSANTS

Les bassins versants d'alimentation en eau potable

Les trois bassins versants d'alimentation en eau potable sont : Kerléguer, Goarem Vors et Kerhuon.

Une partie du bassin versant de Kerléguer se situe sur la commune de Guipavas, au nord de l'aéroport, là où la Penfeld prend sa source.

Les deux prises d'eau de Goarem Vors et celle de Kerhuon alimentent l'usine de production en eau potable du Moulin Blanc.

Afin de garantir la sécurisation de l'alimentation en eau potable, le circuit de distribution est organisé à l'échelle de Brest métropole, de la Communauté de Communes du Pays d'Iroise et de la Communauté de Communes du Pays de Lanterneau Daoulas. L'usine du Moulin Blanc est une ressource essentielle dans ce dispositif en complément de la production importante de l'usine de Pont Ar Bled (Plouédern).

Les prises d'eau potable

Les prises d'eau sont protégées par des périmètres établis par arrêté préfectoral. Ils couvrent entre 5 et 12% de la surface du bassin versant d'alimentation en eau potable. Ces périmètres ont pour objectif de réduire les risques de pollutions afin de sécuriser la production d'eau potable.

Il existe trois types de périmètres avec des niveaux de protection différents :

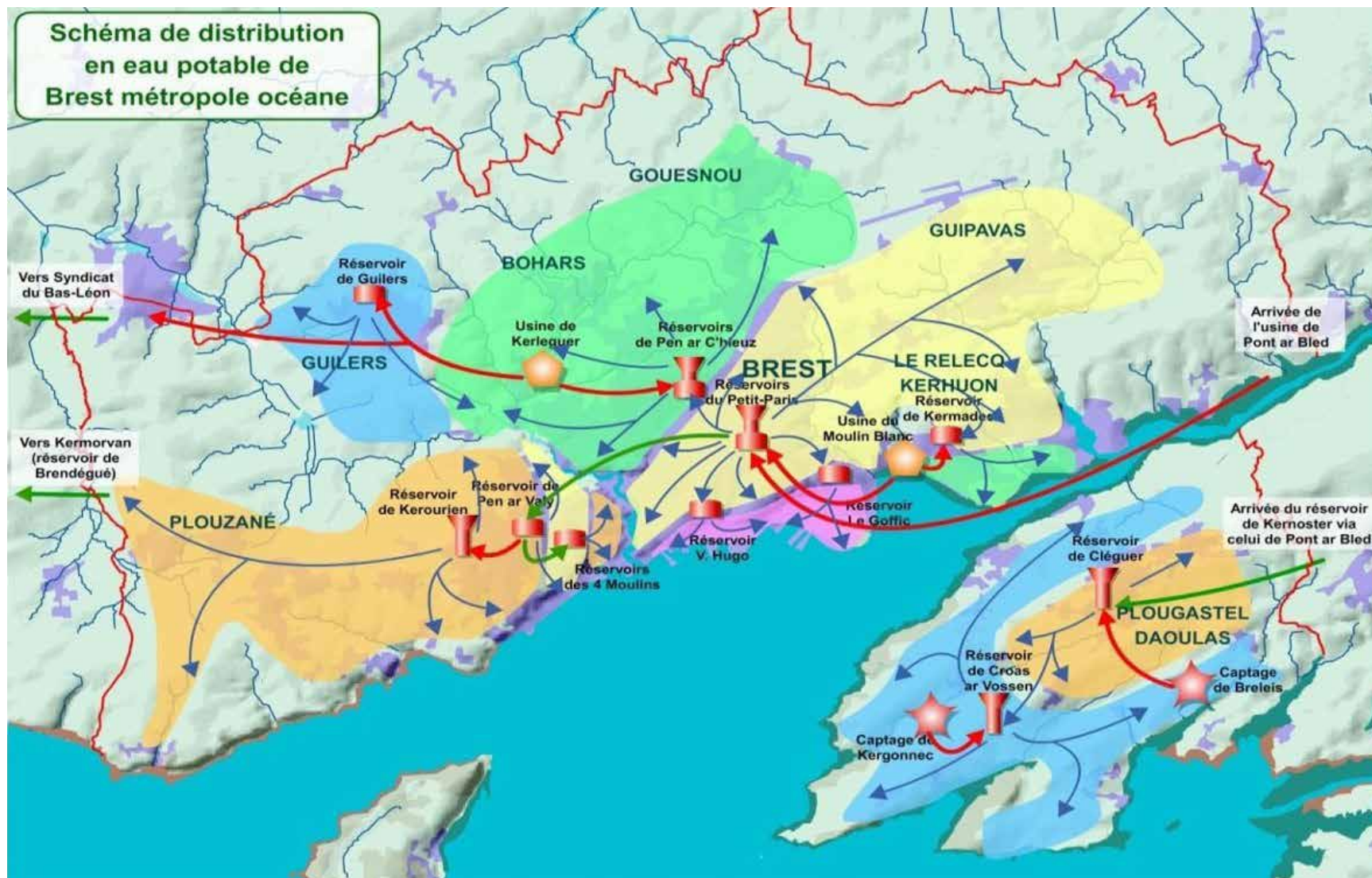
- périmètre immédiat : acquis par la collectivité, toutes activités interdites sauf l'entretien,
- périmètre rapproché : secteur à l'intérieur duquel les activités susceptibles de générer une pollution sont interdites ou réglementées,

- périmètre éloigné : il correspond aux bassins versants d'alimentation des prises d'eau, il ne génère aucune mesure de protection dans l'arrêté.

Ces protections sont encadrées par un arrêté préfectoral datant du 19 mars 2014. Cet arrêté a permis :

- la mise en place des stations d'alerte,
- l'acquisition du périmètre immédiat de la retenue de Kerhuon avec indemnisation des servitudes réalisées,
- la construction des talus en limite de Périmètre 1 et de Périmètre 2 (en cours de réalisation),
- la gestion du rejet de la carrière de Guipavas, avec un dévoiement prochain de la source d'eau chaude (19°) salée et la surveillance du débit réservé de la rivière,
- la construction d'une passe à poissons,
- pour les particuliers, le contrôle et la mise en conformité des cuves à fuel et des installations d'assainissement.

Les protections des zones de captage sont dessinées sur un périmètre restreint et ne prennent pas en compte l'ensemble du trajet de la goutte d'eau. Par exemple : les périmètres de protection de Goarem Vors (21ha) représentent 5% du bassin versant d'alimentation en eau potable et les périmètres de protection de la rivière de Guipavas (2 569 ha) représentent 12% du bassin versant d'alimentation en eau potable. Sur ces bassins versant d'alimentation en eau potable, on trouve des zones d'activités, de l'habitat, de l'agriculture céréalière avec un tissu bocager lâche aux abords de la prise d'eau potable de Kerhuon (avec un risque de pollution, lié à l'absence de percolation possible, et un risque de lessivage des terres).



Source : Eau du Ponant

EAU POTABLE : UN MODE DE DISTRIBUTION DOMINANT MAIS NON EXCLUSIF

- UN SERVICE MAJORITAIRE
ASSURÉ PAR LA SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE
EAU DU PONANT
- UNE FORTE CONSOMMATION LIÉE
À LA PRÉSENCE DES ZONES D'ACTIVITÉS
- 3 ASSOCIATIONS DE CAPTAGE
ET DISTRIBUTION DE L'EAU

Eau du Ponant

La distribution de l'eau par Eau du Ponant recouvre environ 90% des besoins de consommation de la commune. Il y a actuellement, 6 389 abonnés. En 2017, la consommation s'élevait à 1 909 m³/jour.

Du fait de la présence de gros consommateurs en eau, en particulier dans les zones d'activités (Kergaradec en tête), les besoins en eau sont supérieurs à la moyenne (110m³/jour/abonné pour la commune au lieu de 80m³/jour/abonné en moyenne).

La distribution de l'eau se fait aujourd'hui exclusivement depuis le château d'eau du Petit Paris. Avec la mise en service prévue à l'été 2019 du nouveau château d'eau de Kerintin, les distances seront raccourcies entre le réservoir et les consommateurs sur le secteur du bourg et de Lanvian (conduite de 13 km le long de la RN12 depuis Plouédern). Il permettra de diviser par deux la saturation en chlore (moins de goût) du réservoir du Petit Paris et de prévoir l'alimentation en eau de nouvelles zones (Créac'h Burgy, Dorguen...).

Le schéma directeur de distribution de l'eau potable de Brest métropole est en cours de réalisation. Il a pour objectif de mesurer la consommation en eau actuelle et d'envisager les besoins futurs pour prioriser les travaux du réseau.

Captages et distribution privés

Quelques captages privés alimentent en eau les foyers de Guipavas de manière individuelle (peu déclarée) ou regroupés sous forme de syndicats et d'associations.

Ces captages ne sont pas soumis à arrêté préfectoral de protection des périmètres de captage.

Il existe trois regroupements sous forme d'association libre :

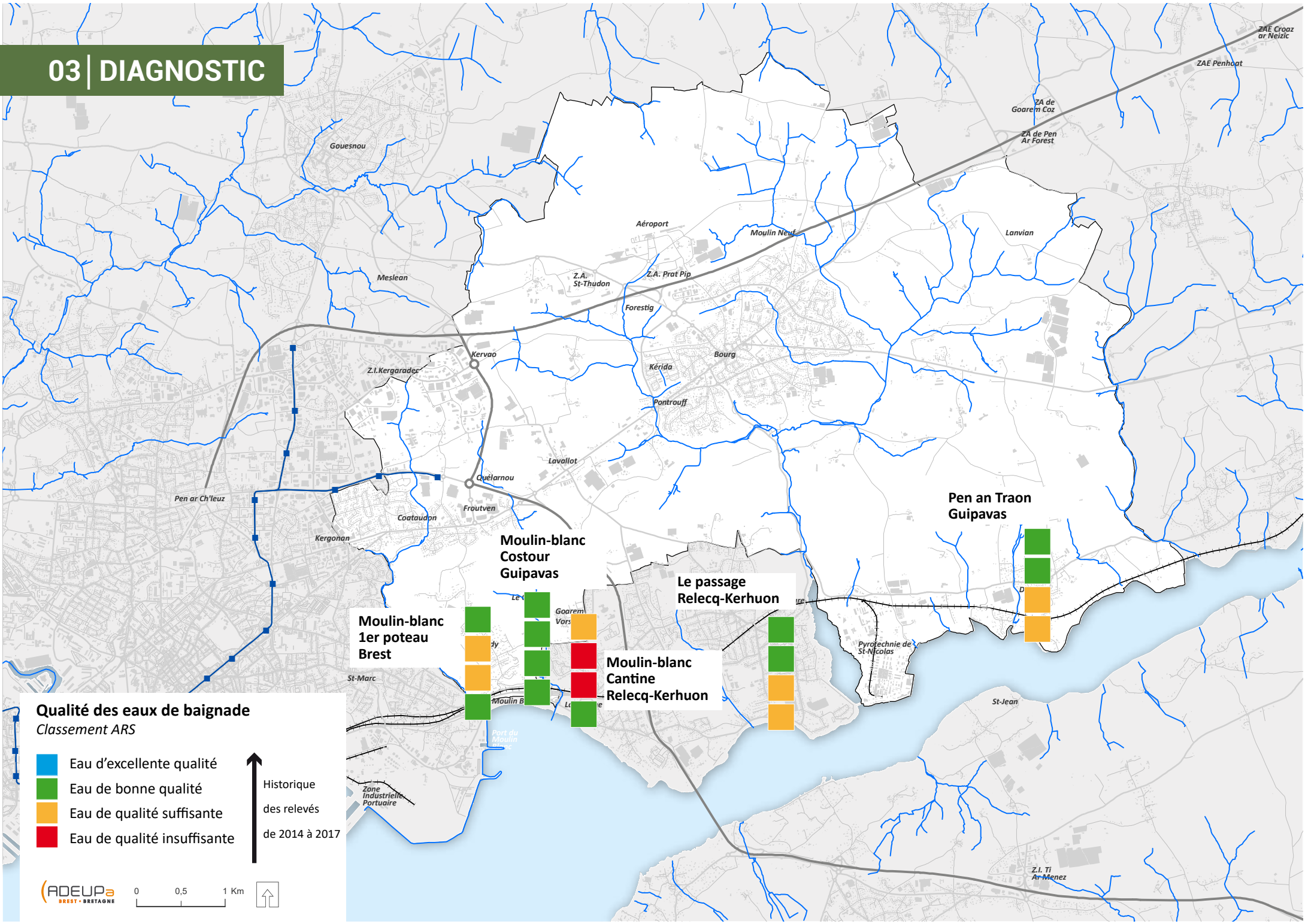
- association syndicale libre d'eau de Kermeur St-Yves et Chapelle Croix,
- association d'eau du Dorguen,
- association syndicale libre de Kerdaniou-Créac'h Burguy.

Les deux associations de Kerdaniou-Créac'h Burguy et du Dorgen sont soumises à l'urbanisation planifiée. À moyen terme sur ces deux secteurs, l'extension du réseau d'alimentation en eau potable d'Eau du Ponant viendra se substituer aux associations privées.

Sur le secteur du Douvez, l'association Kermeur St-Yves et Chapelle Croix est mise en question sur sa capacité à alimenter le secteur si le nombre d'abonnés augmente, à maintenir ses réseaux si leur linéaire augmente et à exercer des contrôles sanitaires sur ses points de captage.

Brest métropole n'envisage pas de faire disparaître les syndicats mais se pose la question de leur adéquation face à la densification urbaine du point de vue quantitatif et qualitatif.

03 | DIAGNOSTIC

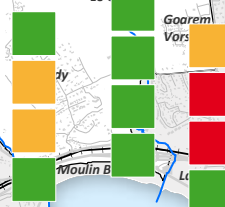


Qualité des eaux de baignade Classement ARS

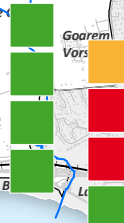
- Eau d'excellente qualité
- Eau de bonne qualité
- Eau de qualité suffisante
- Eau de qualité insuffisante

Historique
des relevés
de 2014 à 2017

**Moulin-blanc
1er poteau
Brest**



**Moulin-blanc
Costour
Guipavas**



**Moulin-blanc
Cantine
Relecq-Kerhuon**



**Le passage
Relecq-Kerhuon**



**Pen an Traon
Guipavas**



EAUX DE BAINNADE : UNE AMÉLIORATION CONSTATÉE

- DES EAUX DE BONNE QUALITÉ
POUR LES PLAGES
- UNE QUALITÉ EN PROGRESSION DEPUIS 2014
(DE SATISFAISANTE À BONNE)

Protection de la qualité des eaux de baignade

Les plages déclarées sont soumises aux dispositions de la directive européenne de 2006, contenant les obligations suivantes :

- recenser les sites de baignade par commune et fournir la liste au Préfet avant le 1er janvier chaque année,
- déclarer la période de saison balnéaire : 15 juin au 15 septembre,
- informer le public : panneaux d'information sur chaque site,
- élaborer des profils de baignade,
- respecter les seuils de qualité .

L'ARS (Agence régionale de Santé) effectue un suivi hebdomadaire de la qualité des eaux de baignade :

- prélèvement pour estimer la concentration en bactéries fécales,
- classement des sites sur 4 ans.

Brest métropole, de son côté, effectue un suivi quotidien de gestion préventive :

- prélèvement pour estimer la concentration en bactéries fécales,
- analyse des données de surveillance du système d'assainissement et de la pluviométrie,
- diagnostic des bassins versants pour rechercher les sources de contamination (investigations sur le terrain, suivi des exutoires, campagnes de prélèvements, utilisation de marqueurs).

Analyses des deux plages de Guipavas

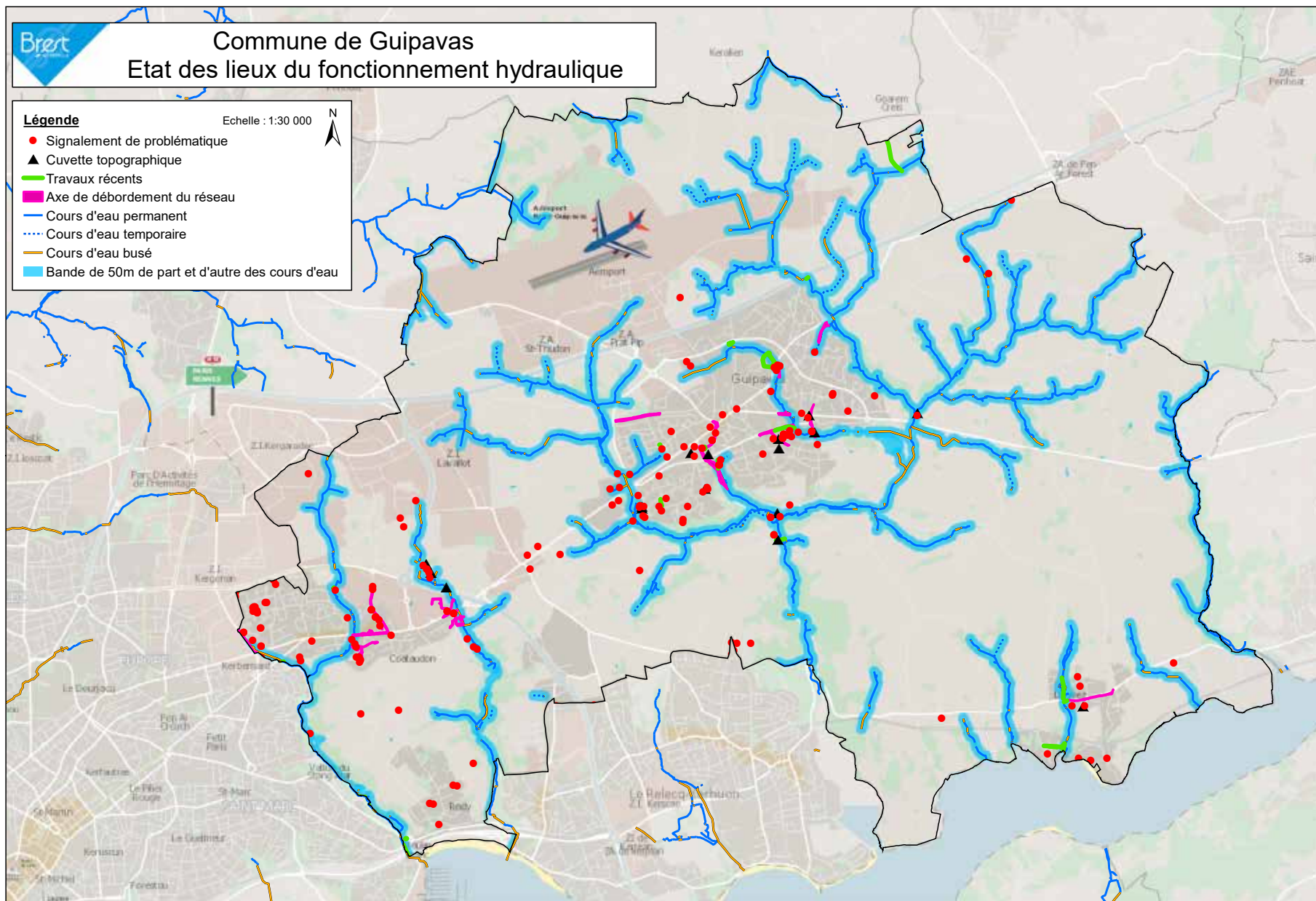
Plage du Moulin Blanc, Costour :

- classement ARS : bon et Brest métropole : suffisant (2016 et 2017),
- plage très fréquentée, surveillée en juillet et août,
- contamination d'origine humaine, canine.

Plage de Pen-an-Traon :

- classement ARS : bon et Brest métropole : suffisant (2016 et 2017),
- petit bassin agricole. Sensible à l'influence de l'Elorn et à la marée. Renouvellement de l'eau lent,
- mise en place de l'assainissement collectif.

La qualité des eaux de baignade est en progression depuis 2014, passant d'une eau de qualité satisfaisante à une eau de bonne qualité.



EAUX PLUVIALES : UNE GESTION DES RISQUES À METTRE EN LIEN AVEC LES DÉVELOPPEMENTS URBAINS

- UN ENJEU LIÉ À LA VARIATION SOUDAINE DES DÉBITS DES COURS D'EAU
- UN ENJEU DE QUALITÉ DE L'EAU POTABLE (TROIS BASSINS VERSANTS POUR L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE)

La commune de Guipavas s'inscrit dans une démarche globale de gestion des eaux pluviales sur Brest métropole qui s'articule autour de 4 axes majeurs :

- réduire la vulnérabilité du territoire aux inondations et limiter les pollutions,
- conserver les performances du patrimoine pluvial,
- accompagner le projet urbain en conciliant développement de la métropole et préservation des ressources naturelles,
- mettre en œuvre et articuler le schéma avec les autres politiques métropolitaines.

La priorisation des investissements porte sur les actions d'amélioration du système en fonction des conséquences des fortes pluies sur les bâtis, les circulations et les actions de conservation et maintenance du patrimoine technique (conduites d'eau) de manière à assurer une continuité du service rendu.

La cartographie indicative des secteurs particulièrement sensibles aux événements pluvieux est publiée dans le rapport de présentation du PLU facteur 4.

Deux enjeux forts à Guipavas

Le premier enjeu fort est la gestion de la montée rapide des eaux des rivières et ruisseaux de Guipavas, lors d'événements pluvieux importants. En effet, la ville s'est construite en rives de cours d'eau et la variation soudaine de leur débit est à l'origine de la majorité des problématiques. Une veille particulière est assurée sur les projets d'aménagements à proximité de ceux-ci et sur les obstacles à l'écoulement en lit majeur (zones humides remblayées, carrière...)

Le deuxième enjeu fort concerne la qualité de l'eau potable car l'ensemble des eaux de pluie de Guipavas peut servir à la production d'eau, via les trois bassins versant d'alimentation en eau potable.

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENT PREMIERS QUESTIONNEMENTS :

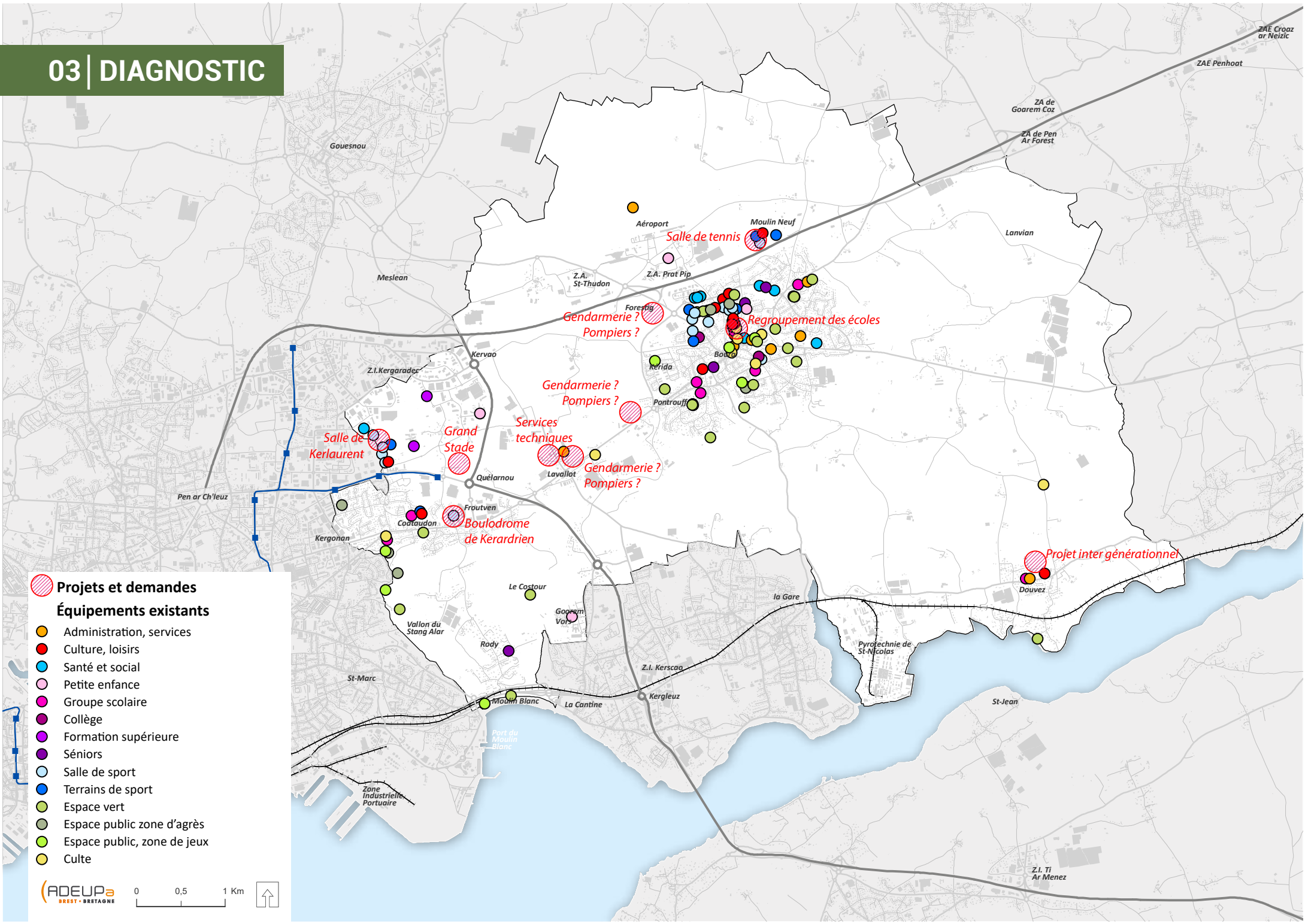
Comment mieux tirer parti des concepts d'armature verte urbaine et de trame verte et bleue pour répondre aux attentes et besoins de la population ?

Quelle compatibilité entre les usages économiques (Z.A. et agriculture) et les bassins versant d'alimentation en eau potable pour garantir une eau de qualité ?

Comment concilier artificialisation par le développement urbain et risque d'inondation ?

Comment renforcer l'amélioration de la qualité des eaux de baignade ?

03 | DIAGNOSTIC



- ⊘ Projets et demandes
- Équipements existants**
- Administration, services
- Culture, loisirs
- Santé et social
- Petite enfance
- Groupe scolaire
- Collège
- Formation supérieure
- Séniors
- Salle de sport
- Terrains de sport
- Espace vert
- Espace public, zone d'agrès
- Espace public, zone de jeux
- Culte

DES ÉQUIPEMENTS NOMBREUX, PONCTUELLEMENT TRÈS SOLLICITÉS

- 118 ÉQUIPEMENTS / 50 000 M² DE LOCAUX
 - UNE SATURATION DE CERTAINS ÉQUIPEMENTS SPORTIFS
 - DES OPÉRATIONS D'EXTENSION URBAINE POTENTIELLEMENT EXIGEANTES EN TERMES D'ÉQUIPEMENTS
 - UN ÉVÈNEMENT MAJEUR AVEC L'IMPLANTATION PROCHAINE AU FROUTVEN DU NOUVEAU STADE BRESTOIS

La commune est dotée de nombreux équipements : 118 au total. La majorité d'entre eux se situe dans le bourg (83 équipements) et à Coataudon / Kergaradec (20 équipements).

Guipavas connaît une bonne dynamique associative avec 234 associations recensées pour 7 000 adhérents.

Dans ces équipements, on peut noter une forte proportion d'espaces sportifs (30%), répartis sur trois grands pôles : Kerlaurent dans le secteur de Coataudon, Kercoco / Pontanné dans le centre et Moulin Neuf, le long de la RN12.

Aujourd'hui la commune gère et entretient environ 50 000 m² de locaux. Malgré une offre importante, en lien avec l'éclatement de la commune sur plusieurs pôles, une saturation de certains équipements est observée, en particulier en ce qui concerne les équipements sportifs.

L'arrivée de nouveaux habitants ces dernières années, d'un profil plutôt familial, est à mettre en relation avec l'augmentation de l'utilisation des équipements. Les développements programmés de nouveaux quartiers, en particulier au Rody, posent également la question de la capacité des équipements existants à absorber les nouvelles demandes.

Des projets et des demandes

Dans le secteur de Coataudon :

- l'arrivée du stade brestois au Froulven programmée pour 2022 qui pose la question des déplacements et accès dans ce secteur où la circulation est déjà dense,
- à Kerlaurent, la réfection de la salle est programmée,
- dans la zone de Kergaradec, les acteurs économiques font état d'une demande de leurs salariés d'avoir des espaces verts, des tables de pique-nique et des espaces pour faire du sport le midi. Des liens vers Kerlaurent pourraient être étudiés ainsi que la mise en place d'une boucle piétonne dans ce secteur. Elle pourrait s'appuyer sur la présence de la tête de vallon du Stang-Alar à proximité,

- à Keradrien, une demande d'une aire couverte de pétanque et de vestiaires a été exprimée (11 terrains couverts et 32 terrains extérieurs). Une partie des locaux appartient à l'association et l'autre à la ville.

Dans le bourg :

Le secteur de Kercoco a vu des évolutions notables ces dernières années avec en particulier l'implantation de la nouvelle médiathèque au nord. Des réaménagements ont également été effectués dans le complexe sportif à proximité. Aujourd'hui sont à l'étude les projets suivants :

- un projet de complexe de tennis sur le site du Moulin Neuf,
- un regroupement des écoles Pergaud et Kerfur derrière la mairie et la question du devenir de l'ancien presbytère,
- un projet de regroupement des casernes de gendarmerie de Guipavas et du Relecq-Kerhuon sur un site à définir. Ce projet est aussi l'occasion de réfléchir à l'implantation d'une nouvelle caserne de pompiers avec des mutualisations possibles d'équipements,
- le déplacement de l'atelier municipal à l'étroit dans son site.

Au Douvez :

Un projet inter-générationnel est en cours de réflexion dans ce secteur.

PREMIERS QUESTIONNEMENTS :

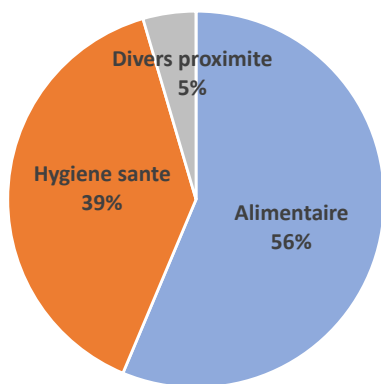
Quelle mutualisation pour les équipements (communaux et intercommunaux) ?

Comment gérer la desserte des équipements existants et à venir ?

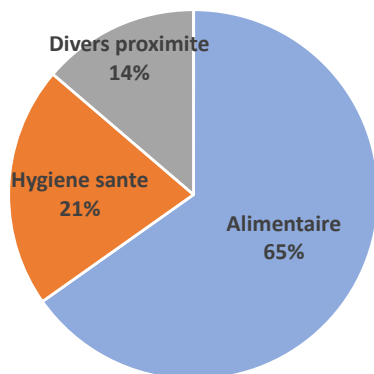
Comment maximiser les projets d'équipements en tant que leviers d'amélioration de la ville et de ses espaces ?

03 | DIAGNOSTIC

Bourg



Coataudon



Volume d'activité 2018
Source CCIMBO

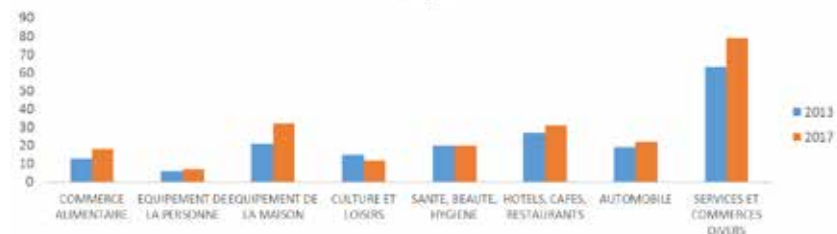
Taux d'emprise Bourg	2009	2013	2018
Alimentaire et autre proximité	8,2%	7,7%	6,4%
Hygiène santé	32,5%	32,4%	28,1%
TOTAL	12,8%	13,0%	10,8%

Évolution des taux d'emprise commerciales

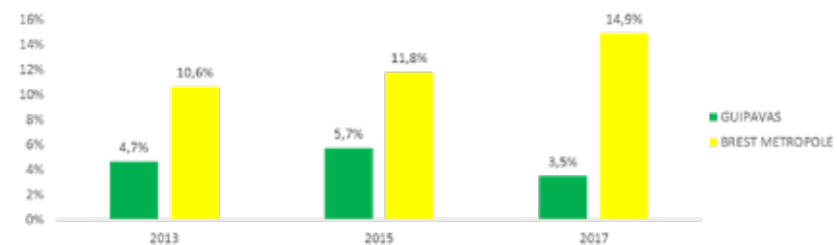
Taux d'emprise Coataudon	2009	2013	2018
Alimentaire et autre proximité	6,0%	11,1%	11,1%
Hygiène santé	4,6%	8,3%	18,0%
TOTAL	5,8%	10,5%	12,5%

Source CCIMBO

Evolution de l'offre de locaux commerciaux par secteur d'activité à Guipavas



Evolution des taux de vacance



Source : CCIMBO Brest – 2017.

UNE ACTIVITÉ COMMERCIALE EN PROGRESSION

- UNE PROGRESSION EN OFFRE ET EN VOLUME DANS LE CENTRE-VILLE EN DÉPIT DES DYNAMIQUES COMMERCIALES PÉRIPHÉRIQUES
- UN TAUX DE VACANCE COMMERCIALE MODESTE AU REGARD DE CELUI DE BREST MÉTROPOLE

Selon l'observatoire du commerce et de la consommation de la CCIMBO, le volume d'activité dans le centre-ville de Guipavas est estimé à 8 M€ (hors ensemble commercial du Super U). Il s'inscrit en nette progression depuis 2009 (+42%). La centralité pèse au total 20 % dans l'activité commerciale de la commune.

Les commerces du centre-ville fonctionnent grâce à la consommation des habitants, mais ils s'appuient également sur l'importance de la clientèle de passage.

Une attractivité accrue du secteur de Coataudon

À Coataudon, le volume d'activité atteint 4,5 M€ en 2018, soit un niveau comparable à 2009, et s'explique notamment par le poids du Lidl. L'alimentaire représente les deux tiers du volume d'activité.

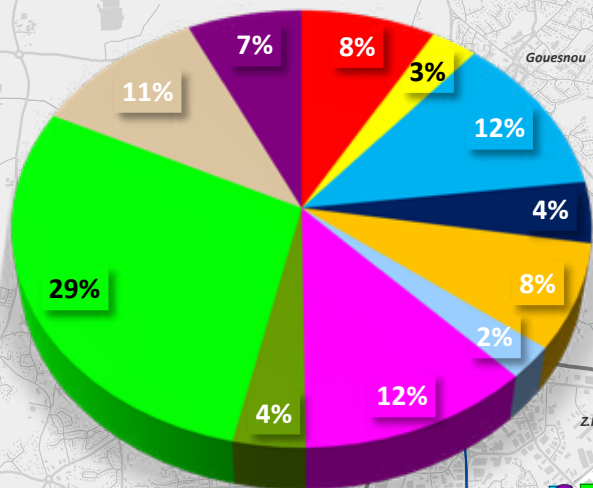
Entre 2009 et 2018, le secteur de Coataudon a gagné en attractivité sur ses habitants et la population brestoise (cf. la hausse des taux d'emprise).

Un taux de vacance commerciale modeste

Avec 221 locaux commerciaux en activité recensés en 2017, l'offre est globalement en progression depuis 2013 (+ 37 locaux actifs). La plupart des secteurs d'activité en ont bénéficié, notamment celui de l'équipement de la maison (+ 11 locaux actifs). Pour ce secteur, l'ouverture de la zone commerciale du Froutven a eu un impact majeur.

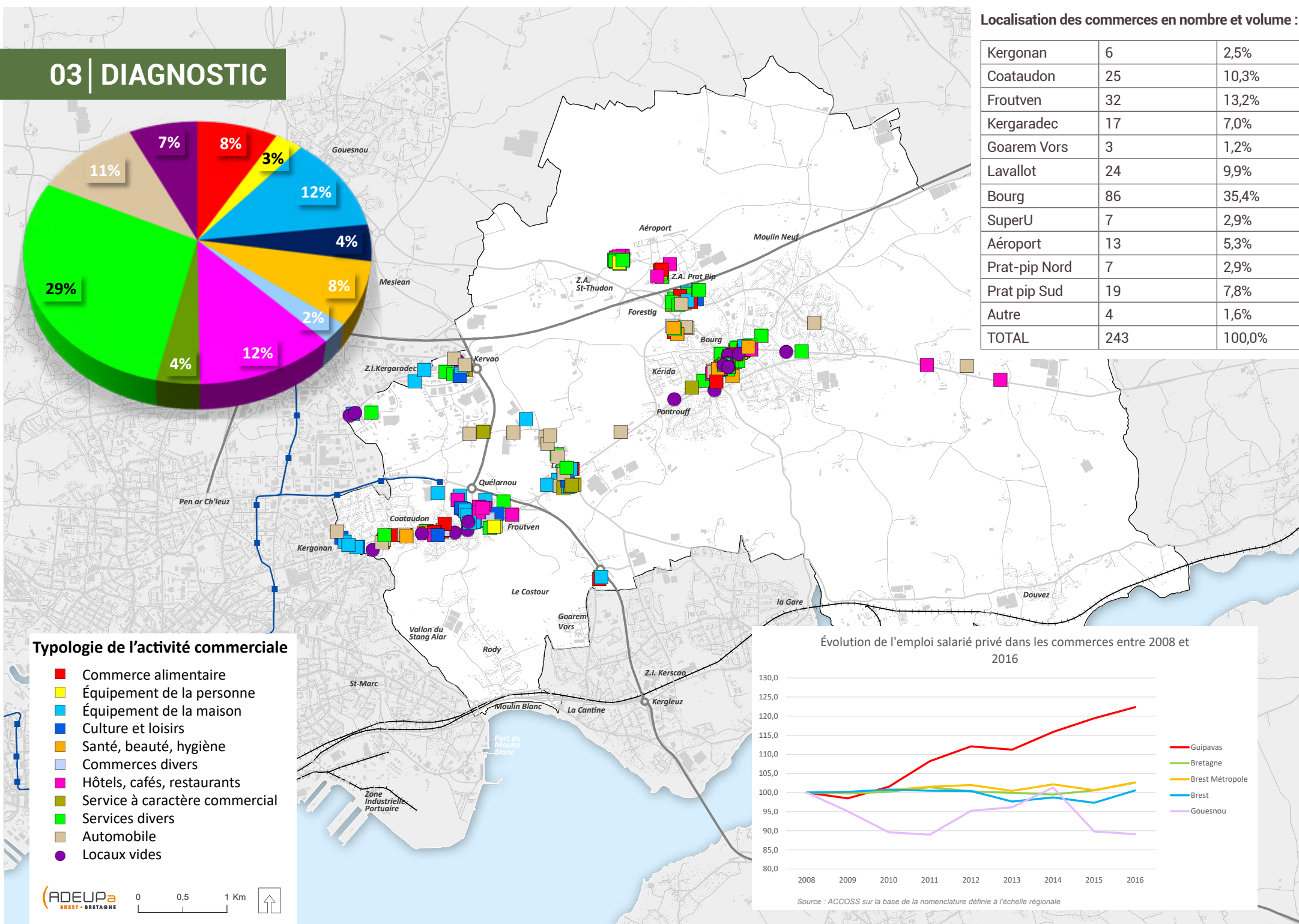
Les taux de vacance sont largement inférieurs à ceux de Brest Métropole : 3,5 % en 2017 dans la commune de Guipavas, contre 14,9 % sur Brest Métropole.

03 | DIAGNOSTIC



Localisation des commerces en nombre et volume :

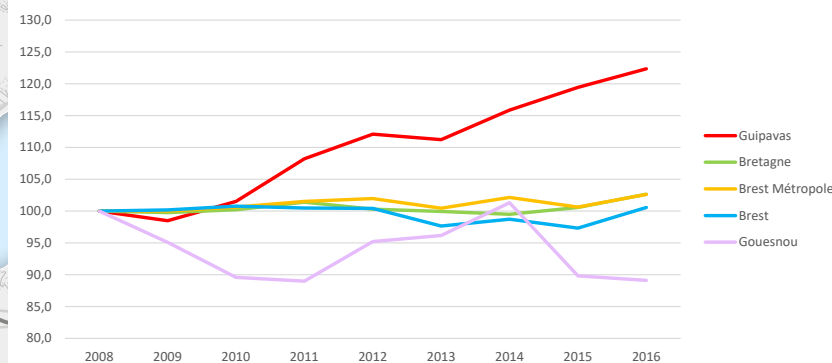
Localité	Nombre	Volume
Kergonan	6	2,5%
Coataudon	25	10,3%
Froutven	32	13,2%
Kergaradec	17	7,0%
Goarem Vors	3	1,2%
Lavallot	24	9,9%
Bourg	86	35,4%
SuperU	7	2,9%
Aéroport	13	5,3%
Prat-pip Nord	7	2,9%
Prat pip Sud	19	7,8%
Autre	4	1,6%
TOTAL	243	100,0%



Typologie de l'activité commerciale

- Commerce alimentaire
- Équipement de la personne
- Équipement de la maison
- Culture et loisirs
- Santé, beauté, hygiène
- Commerces divers
- Hôtels, cafés, restaurants
- Service à caractère commercial
- Services divers
- Automobile
- Locaux vides

Évolution de l'emploi salarié privé dans les commerces entre 2008 et 2016



Source : ACCOSS sur la base de la nomenclature définie à l'échelle régionale

UNE FORTE PROGRESSION DE L'EMPLOI COMMERCIAL DEPUIS 2008 (+22%)

- UN TOTAL DE 1 133 EMPLOIS PRIVÉS DANS LE SECTEUR COMMERCIAL, SOIT 10 % DE L'EMPLOI COMMERCIAL DANS LA MÉTROPOLE
- UNE CROISSANCE FAVORISÉE PAR LA CRÉATION DE LA ZONE COMMERCIALE DU FROUTVEN

Une polarité influente : le Frouvtven

En 2016, 1 133 emplois salariés privés sont recensés dans le secteur du commerce et des services commerciaux à Guipavas, soit 10% de l'emploi commercial de Brest métropole.

La croissance de l'emploi dans le commerce a été très significative entre 2008 et 2016 (+ 22%) alors que la tendance est à la stabilité dans Brest métropole. Cette dynamique s'explique en grande partie par le développement de la zone du Frouvtven et l'ouverture de plusieurs points de restauration après 2008 (+140 emplois entre 2008 et 2016), mais aussi par la création d'emplois dans les commerces alimentaires.

Les activités commerciales dominantes en termes d'emplois dans la commune sont :

- l'équipement de la maison (380 emplois¹ avec de grandes enseignes comme Ikéa ou Jardiland),
- les cafés-restaurants (264 emplois) avec notamment plusieurs points de restauration dans la zone du Frouvtven et le centre-ville,
- les commerces alimentaires (210 emplois), que ce soit sous forme de grandes surfaces (Super U, Lidl) ou de commerces spécialisés comme les activités de boulangerie, boucherie, chocolaterie...
- la culture-loisirs (150 emplois), catégorie dans laquelle se trouve le magasin Décathlon.

¹ Chiffre qui ne tient pas compte de l'enseigne Leroy Merlin qui a ouvert ses portes dans la zone du Frouvtven en avril 2017.

DIAGNOSTIC COMMERCIAL PREMIERS QUESTIONNEMENTS :

Faut-il hiérarchiser les différentes centralités commerciales de la commune ?

Comment faciliter les liens / synergies entre équipements et commerces ?

Comment penser la mobilité et les itinéraires entre les zones d'emplois, les équipements et les commerces ?

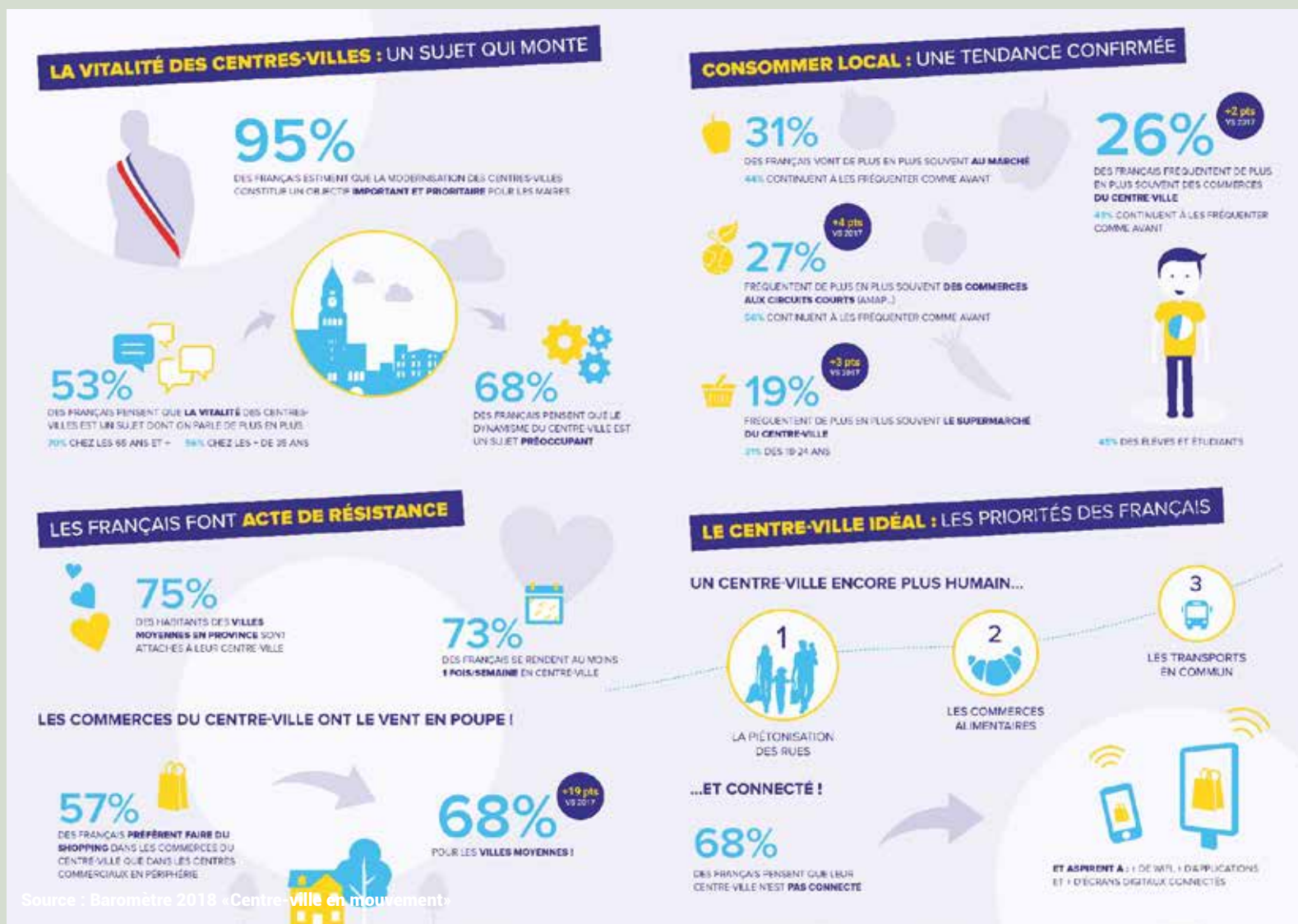
Comment rendre visible et lisible l'offre de stationnement, la réguler ?

Comment gérer la complémentarité du futur grand stade avec les commerces existants ?

Comment intégrer les nouveaux modes de consommation et favoriser l'attractivité des commerces de proximité ?

QU'ATTENDENT LES CONSOMMATEURS POUR LEUR CENTRE-VILLE ?

- 3 PRIORITÉS POUR LES FRANÇAIS DANS L'AMÉNAGEMENT DES CENTRES-VILLES : PIÉTONNISATION, COMMERCE ALIMENTAIRES ET TRANSPORT EN COMMUN
- IMPORTANCE DES SERVICES, EN PARTICULIER DE SANTÉ, QUI MOTIVENT LES DÉPLACEMENTS DANS LE CENTRE-VILLE



Commandé par l'association d'élus locaux et de parlementaires « Centre-Ville en Mouvement », le baromètre annuel sur les centres-villes est devenu un outil incontournable pour les élus. Le déclin des centres-villes est un vrai sujet de préoccupation pour les Français. 95 % d'entre eux estiment que leur modernisation doit constituer un objectif important. En matière d'aménagement des centres-villes, les habitants sondés formulent trois priorités : la piétonnisation des rues, les commerces alimentaires et les transports en commun.

Par ailleurs les 18-24 ans expriment le souhait d'un centre-ville connecté et lieu de loisirs, tandis que les plus de 65 ans plébiscitent le développement de commerces et services. 27 % des Français déclarent fréquenter des commerces proposant des produits en circuit court. 68 % des Français aspirent à plus de wifi dans leur centre-ville. 89 % d'entre eux trouvent intéressant, voire très intéressant, qu'il y ait des échanges entre élus à l'échelle européenne.

Le centre-ville, comme lieu de rencontre

Toujours selon le baromètre 2018 de l'association « Centre-ville en mouvement », les chalands préfèrent passer du temps en centre-ville plutôt que dans un centre commercial. 85 % d'entre eux y retrouvent volontiers des proches, une proportion en hausse de 5 % en un an ; 79 % (+5) aiment y flâner et 57 % (+7) y faire du shopping.

Les motivations de fréquentation du centre-ville sont diverses (rendez-vous chez les professionnels de santé, démarches administratives, bars-restauration...). Le shopping constitue le second motif derrière les consultations chez les professionnels de santé, les professions libérales, les services... Ces chiffres traduisent l'importance des activités de services dans les centres et leur rôle d'entraînement sur les activités commerciales.

Marché hebdomadaire et circuits courts plébiscités dans les centres

Une part croissante de citoyens disent fréquenter « de plus en plus souvent » le marché hebdomadaire ainsi que les commerces proposant des produits locaux.

Les attentes des acteurs territoriaux du commerce, de l'artisanat et des services de proximité

Brest métropole et ses partenaires (CCIMBO, CMA29 et ADEUPa) ont lancé les rencontres du commerce, de l'artisanat et des services de proximité. Une première phase s'est déroulée en 2017 au cours de laquelle des échanges avec les professionnels des centres des communes et des quartiers brestois ont été organisés.

Enjeux : identifier les attentes et les propositions des commerçants et artisans

Les principaux griefs relevés portaient sur les points suivants :

- l'amélioration de l'accessibilité aux commerces et services. Les propositions : faciliter les stationnements courts avec une extension des zones bleues et la création d'arrêts-minute complémentaires, réduire la vitesse de circulation pour sécuriser les centres, améliorer la desserte en transport collectif.
- une visibilité accrue des polarités commerciales. Cela peut passer par une meilleure signalétique, un marquage des entrées de zones commerçantes, le développement de chartes d'enseignes...
- l'aménagement des quartiers et centres des communes en favorisant la rénovation des façades, l'ambiance paysagère, la qualité des espaces publics, les cheminements...

et en facilitant les implantations de commerces et services (par exemples, les maisons médicales). Ces actions doivent s'accompagner en parallèle d'un développement maîtrisé des activités dans les zones périphériques (y compris les professions médicales et les services publics).

- l'animation que ce soit par l'appui aux associations de commerçants, les actions de communication (bulletins communaux, sites internet, réseaux sociaux...), l'organisation d'événementiels au plus près des polarités commerciales, le soutien aux marchés...

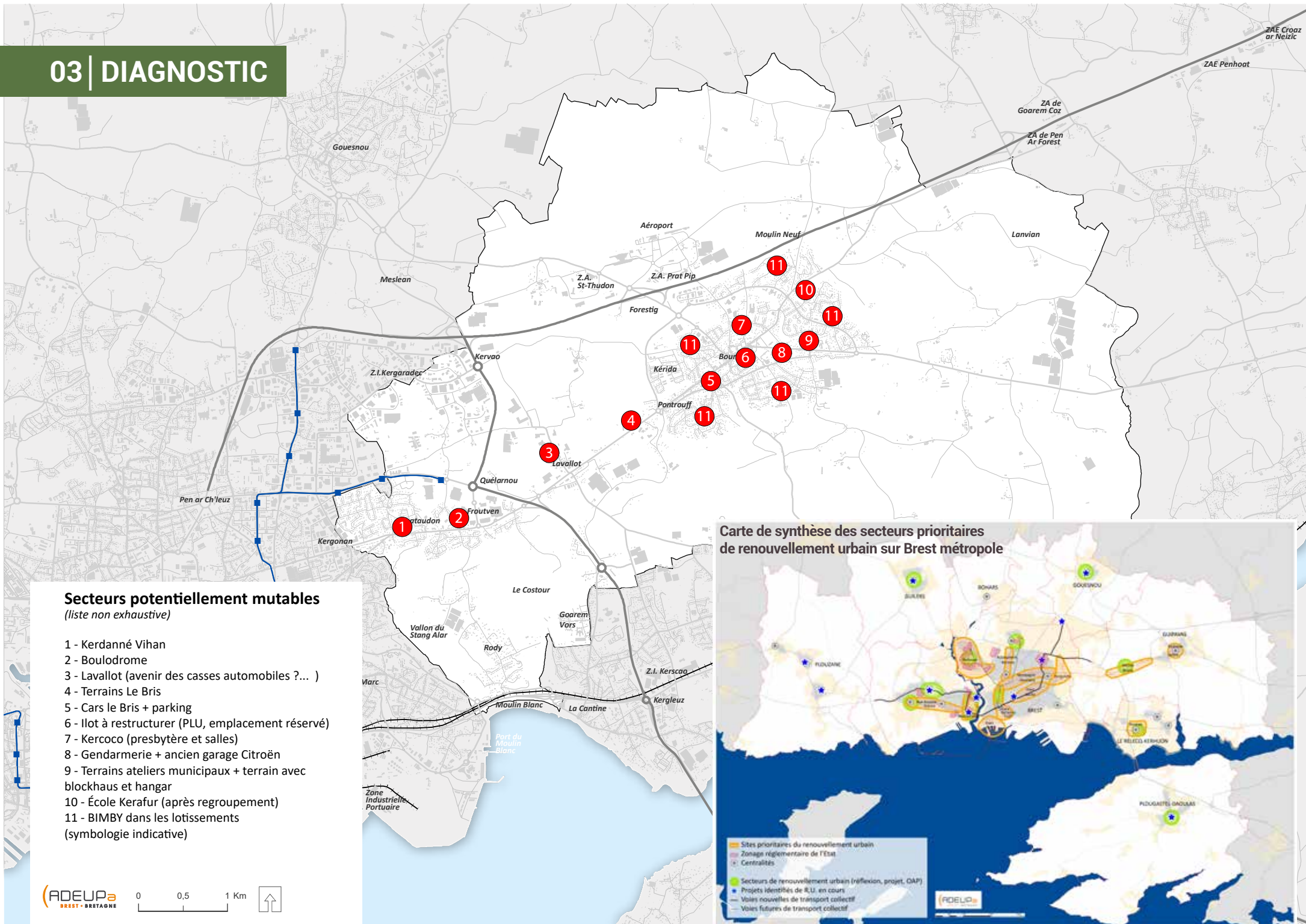
Les attentes des habitants

Parallèlement, une enquête réalisée auprès des habitants de Brest métropole en 2017 a permis de recueillir leurs pratiques de consommation et les souhaits.

Une très grande majorité des habitants prône une plus grande diversité de l'offre, à la fois en matière de commerce, d'artisanat et de services. Les activités les plus souvent citées : boulangeries, boucheries, supérettes, produits bio, circuits courts, professions médicales... Ces attentes sont encore plus prononcées de la part des familles avec enfants, des seniors et des personnes à mobilité réduite.

Dans les autres points relevés, viennent principalement des propositions sur les déplacements, avec à la fois des sujets autour du stationnement (plus de places, zones bleues et contrôle de ces secteurs, arrêts minute à créer) et des cheminements pour les piétons et cyclistes.

03 | DIAGNOSTIC



Carte de synthèse des secteurs prioritaires de renouvellement urbain sur Brest métropole



Secteurs potentiellement mutables (liste non exhaustive)

- 1 - Kerdanné Vihan
- 2 - Boulodrome
- 3 - Lavallot (avenir des casses automobiles ?...)
- 4 - Terrains Le Bris
- 5 - Cars le Bris + parking
- 6 - Ilot à restructurer (PLU, emplacement réservé)
- 7 - Kercoco (presbytère et salles)
- 8 - Gendarmerie + ancien garage Citroën
- 9 - Terrains ateliers municipaux + terrain avec blockhaus et hangar
- 10 - École Kerafur (après regroupement)
- 11 - BIMBY dans les lotissements (symbologie indicative)

DES SECTEURS PRIORITAIRES DE RENOUVELLEMENT URBAIN IDENTIFIÉS

- UN ENJEU PRIS EN COMPTE
À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE
- À GUIPAVAS, DEUX SECTEURS
D'INTERVENTIONS FLÉCHÉS :
LE CENTRE DE GUIPAVAS
ET LE BOULEVARD MICHEL BRIANT
- DE NOMBREUX SITES MUTABLES
D'ORES ET DÉJÀ IDENTIFIÉS

On désigne par renouvellement urbain l'action de reconstruire et de développer la ville sur elle-même, en revalorisant des espaces en perte de dynamisme, délaissés voire désaffectés. Le renouvellement urbain a pour principaux objectifs la réutilisation d'espaces déjà aménagés et artificialisés en limitant l'étalement urbain, consommateur d'espaces naturels et agricoles.

Les effets du renouvellement urbain sont le renforcement de la qualité de vie à l'intérieur d'espaces moins gaspillés, mieux conçus et mieux desservis par les réseaux et reliés à l'ensemble des fonctions qui font la ville. Le renouvellement urbain concerne aussi bien des quartiers d'habitat que des zones d'activités, ou tout autre secteur, à plus forte raison s'il est à l'état de friche et réclame de nouveaux usages.

Deux secteurs à privilégier

Entre 2014 et 2015, l'ADEUPa et Brest métropole ont mené une étude de renouvellement urbain à l'échelle de la métropole afin de définir une stratégie opérationnelle sur le long terme, permettant notamment de guider l'action foncière de la collectivité et d'en prioriser les actions.

L'étude a été menée suivant une double approche permettant d'avoir une vision globale qui s'appuie à la fois sur des données objectives (via une approche statistique multicritères) mais également des données subjectives (quels sont les lieux attractifs et ceux qui le sont moins, pour qui ? Pourquoi ?).

Pour Guipavas deux secteurs sont retenus : Le centre-ville et le Boulevard Michel Briant (voir carte ci-contre).

Des sites mutables identifiés

Une dizaine d'autres secteurs de renouvellement urbain existent et sont répertoriés sur la carte ci-contre (liste non exhaustive).

Certains sites concernent des restructurations :

- Regroupement des écoles sur le site de l'école Pergaud
- Boulodrome

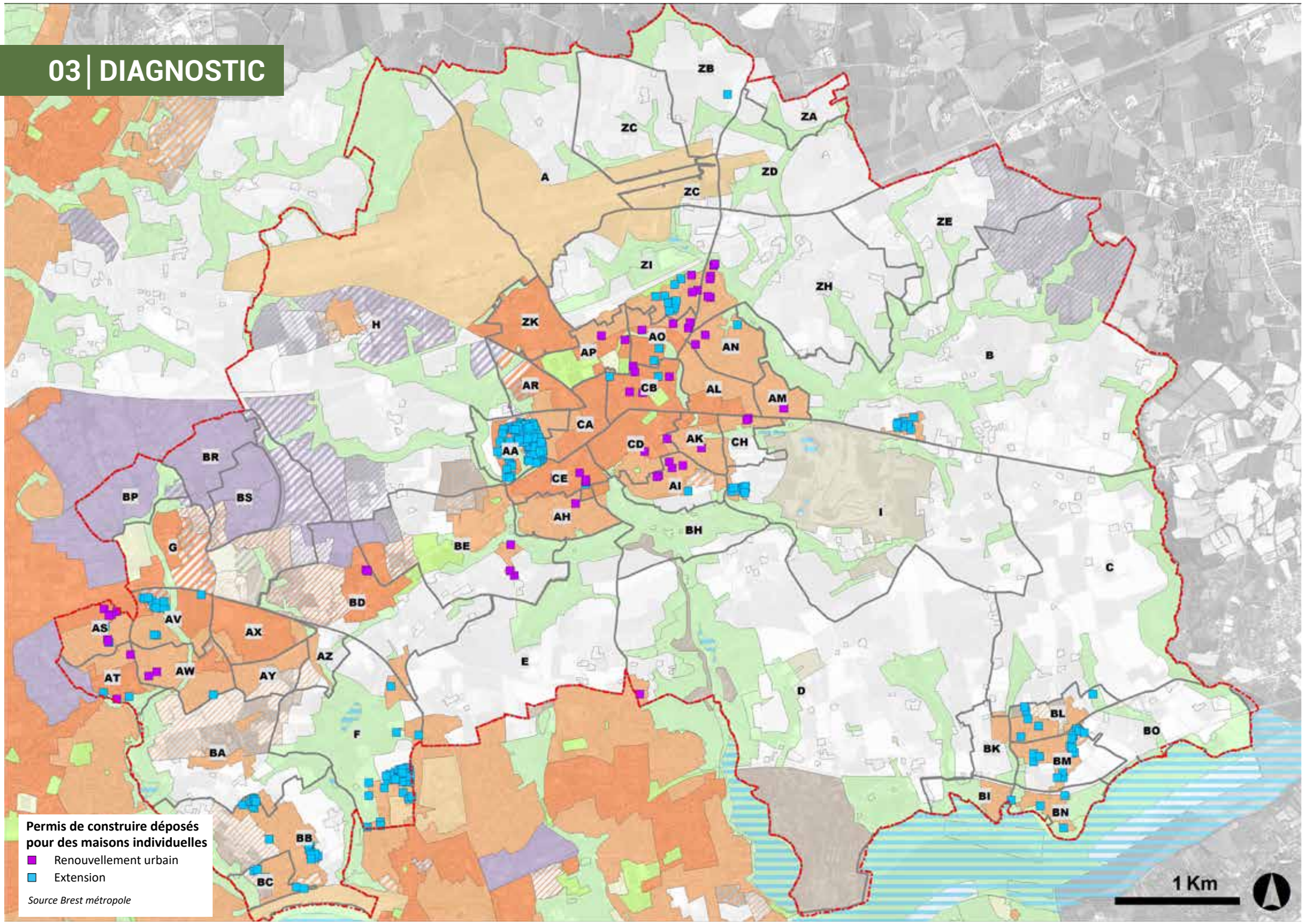
Dans d'autres cas il s'agit du déménagement d'activités effectif ou annoncé :

- École de Kerapur
- Site de l'entreprise de cars Le Bris
- Gendarmerie
- Ateliers municipaux

Pour certaines opérations, c'est l'opportunité de réfléchir sur des emprises plus larges :

- Regroupement des écoles et devenir de l'ancien presbytère.

03 | DIAGNOSTIC



Permis de construire déposés pour des maisons individuelles

- Renouvellement urbain
- Extension

Source Brest métropole

UN POTENTIEL DE RENOUVELLEMENT IMPORTANT DANS L'HABITAT EXISTANT

- MARCHÉ DE L'HABITAT :
UN EFFET DE GÉNÉRATION À VENIR
(REMISE À NIVEAU DU PARC EXISTANT)
- ANTICIPER LA HAUSSE SIGNIFICATIVE
DE L'OFFRE DANS L'IMMOBILIER ANCIEN
(MISE SUR LE MARCHÉ DE MAISONS ANCIENNES)
- CONSTRUIRE DE L'HABITAT NEUF
AVEC DISCERNEMENT SINON PARCIMONIE
- LA DIVISION FONCIÈRE : MOTEUR POTENTIEL
DU DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE SUR ELLE-MÊME

Un marché de la maison ancienne potentiellement surabondant

Au dernier recensement, Guipavas compte 5 800 résidences principales dont un tiers sont habitées par des ménages dont la personne de référence a au moins 65 ans. Cet âge peut être considéré comme charnière à plus d'un titre. En effet, il est celui de la retraite, mais également celui où l'occupant est amené à l'horizon des 20 prochaines années à libérer son logement. Il convient en outre de souligner que 10 % de cette tranche de la population a déjà plus de 80 ans. À titre de comparaison, cette proportion d'occupants âgés est moindre dans des territoires d'urbanisation plus récente. Elle s'élève à 23 % dans la commune de Millizac par exemple.

À Guipavas, 87,5% du parc est constitué de maisons, le nombre de maisons habitées par des 65 ans et + s'élève à 1 025. En leur sein, les 3/4 ont été bâties entre 1945 et 1990 (43 % entre 1971 et 1990). Cette observation a son importance en terme d'état du parc et de l'éventuelle nécessité de réaliser des travaux de remise à niveau.

Avec le mouvement naturel du renouvellement des générations, ces maisons vont potentiellement se libérer pour accueillir des familles dans les 20 prochaines années. À l'heure actuelle, ces 1 025* maisons accueillent 1 760 habitants. Or, à terme, et avec l'attrait de ce parc sur des ménages avec enfants, on peut formuler l'hypothèse qu'elles accueilleront 3 074 habitants (couples avec un enfant) voire 3 586 habitants si les familles sont plus nombreuses (2 enfants et plus). En conséquence la commune gagnerait entre 1 300 et 1 800 habitants par le jeu du renouvellement des générations dans le parc sans avoir construit la moindre nouvelle maison.

De plus, le mouvement de libération des logements va s'accélérer dans le temps avec le vieillissement de la population tel qu'il est observé par ailleurs sur le territoire et accroître l'impact du phénomène sur le parc de logement guipavasien.

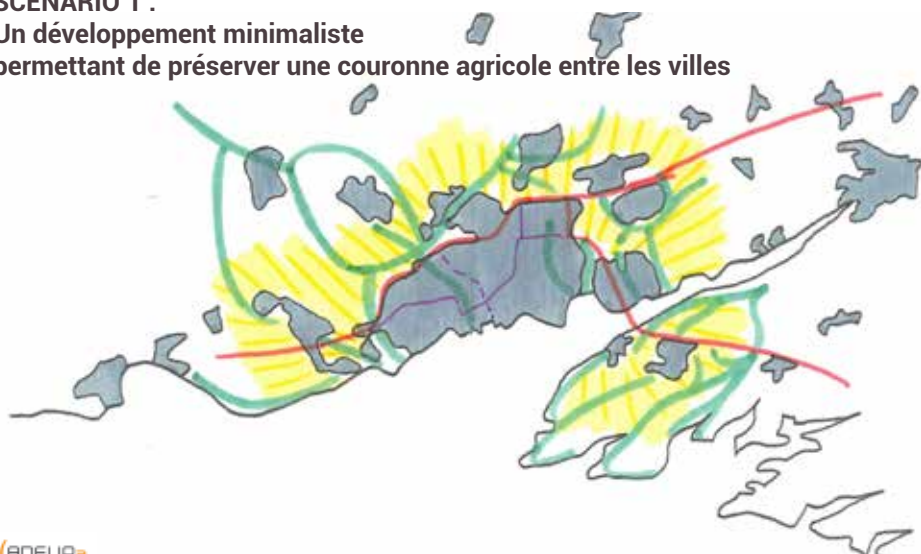
La division foncière

Un renouvellement dans les espaces déjà urbanisés est déjà engagé sur la commune.

Un relevé des permis de construire de maisons individuelles accordés ou en cours d'instruction entre le 1er janvier 2014 et le 31 août 2018 a été effectué sur le territoire de la commune. Sur les 389 permis concernés, 57 (soit environ 15 %) peuvent être considérés comme relevant du renouvellement urbain, issus notamment de divisions parcellaires. Les localisations correspondantes sont repérées par des carrés violets sur la carte ci-contre, les carrés bleus indiquant les localisations des autres permis.

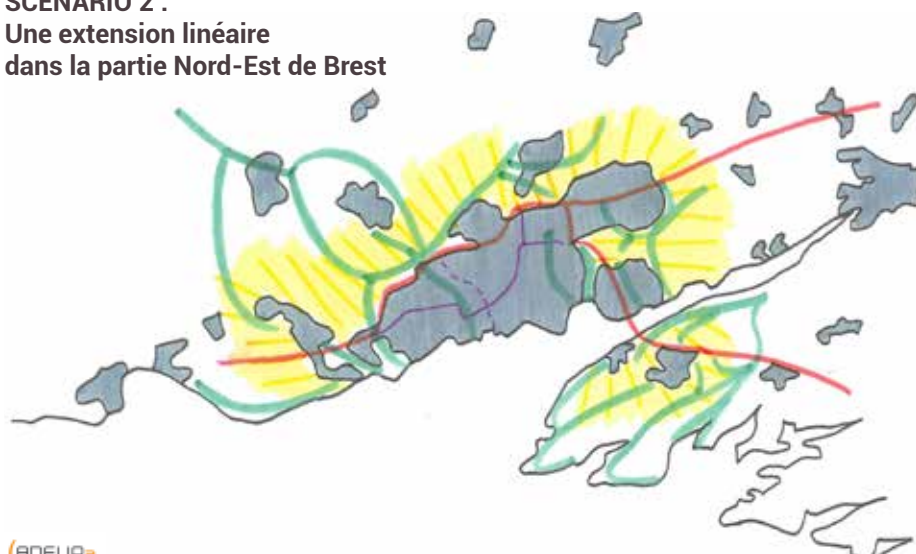
**Pour mémoire, Guipavas a produit en moyenne 77 maisons individuelles pures ou groupées entre 2012 et 2018, le « potentiel » de 1 025 maisons représente 50 maisons par an sur 20 ans.*

SCÉNARIO 1 :
Un développement minimaliste permettant de préserver une couronne agricole entre les villes



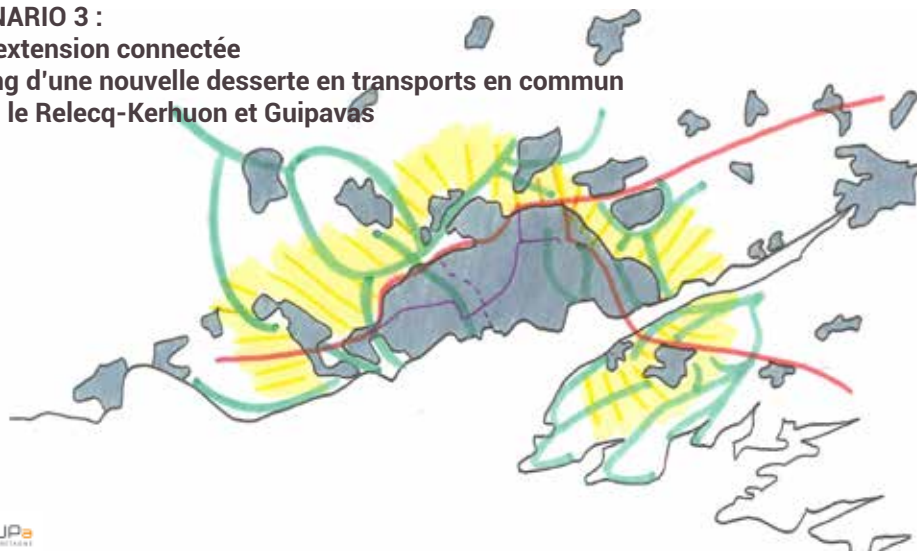
ADEUPa
AMBIENT - BREST

SCÉNARIO 2 :
Une extension linéaire dans la partie Nord-Est de Brest



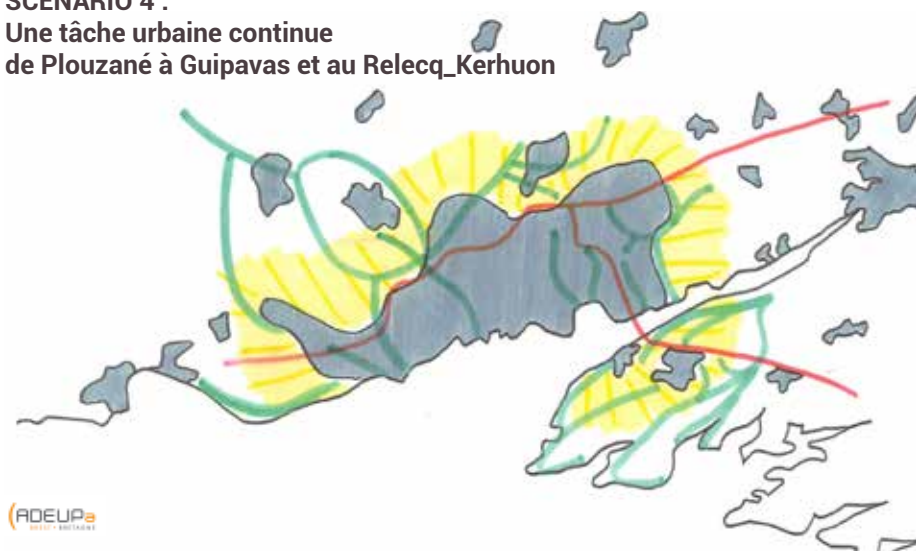
ADEUPa
AMBIENT - BREST

SCÉNARIO 3 :
Une extension connectée le long d'une nouvelle desserte en transports en commun entre le Relecq-Kerhuon et Guipavas



ADEUPa
AMBIENT - BREST

SCÉNARIO 4 :
Une tâche urbaine continue de Plouzané à Guipavas et au Relecq_Kerhuon



ADEUPa
AMBIENT - BREST

ABORDS DU BOULEVARD MICHEL BRIANT : UN SUJET EN LUI-MÊME

- UNE ÉTUDE DE SECTEUR MENÉE DANS LE CADRE DE LA RÉVISION DU PLU EN 2012
- QUATRE SCÉNARIOS DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR NORD-EST ENVISAGÉS, IMPACTANT DIVERSEMENT LE BOULEVARD MICHEL BRIANT
- UNE QUESTION CLÉ, CELLE DES TRANSPORTS
- UN THÈME INCONTOURNABLE, CELUI DE LA COUPURE D'URBANISATION

Une étude a été menée dans le cadre de la révision du PLU en 2012. Elle portait sur le secteur situé entre Guipavas, Coataudon, le Relecq-Kerhuon et les abords de la RN12, autrement dit le secteur traversé par le boulevard Michel Briant.

Quatre scénarios de développement proposés

Parmi ces scénarios, le premier est minimaliste : le projet est de rester dans l'enveloppe de l'urbanisation actuelle, sans consommation nouvelle d'espaces agricoles. Ce scénario correspond à un maintien de l'agriculture et a une volonté de restreindre fortement la consommation d'espaces naturels et agricoles. Le deuxième propose une extension linéaire de l'urbanisation entre la RN 12 et le boulevard Michel Briant en prolongeant la tâche urbaine de Kergaradec jusqu'au centre-ville de Guipavas. La partie ouest serait affectée aux activités économiques et la partie est à l'habitat. Le troisième scénario propose une extension connectée entre la limite nord du Relecq-Kerhuon et le boulevard Michel Briant, bénéficiant ainsi pleinement d'une liaison en transport en commun à créer entre la gare TER de Kerscao et la ligne de tram, station Froutven dans un premier temps et terminus Lavallot à plus longue échéance. Enfin le dernier scénario est la compilation des deux précédents, avec une tâche urbaine continue de Guipavas et du Relecq-Kerhuon en continuité de Brest.

Un espace à très forte accessibilité

Cet espace a été identifié comme un secteur à très forte accessibilité lui donnant une attractivité naturelle, favorable à l'extension urbaine. En effet ce secteur concentre une demande soutenue d'implantations de projets publics et privés de nature diverse (activités commerciales, grands équipements, PME de production et de services).

Cette localisation et ces infrastructures en font un espace plus accessible que le centre ville avec au Froutven, 220 000 habitants à moins de 10 minutes contre 170 000 au centre ville.

Cette forte attractivité, les modes d'achats et les lieux d'emplois posent la question de l'équilibre spatial du territoire :

- choix du lieu de résidence, habiter la périphérie devient-il plus intéressant que d'habiter la ville ?
- lien et attractivité avec les communes environnantes de la métropole et des territoires adjacents,
- les services proposés sur place sont-ils suffisants (restauration, autres commerces quotidiens, crèche, espaces de loisirs ...) pour les

salariés et les consommateurs ?

- l'offre de transports collectif et son organisation sont ils adaptés à la desserte de la zone ?

Un grand paysage aux portes de l'agglomération

Le site, bordé par les principales infrastructures de desserte, est l'espace vitrine de l'agglomération. L'alternance entre espaces urbanisés et coupures vertes, rythme les abords des principales voies d'accès à la ville et leur confère du caractère.

L'importance des vallées, du paysage et des vues doit guider la composition de la zone. De plus le traitement des continuités écologiques, la qualité de l'eau sont des facteurs importants pour la qualité de vie sur le territoire.

La poursuite du développement de la ville selon un axe Est / Ouest pose la question des continuités écologiques qui elles se développent sur un axe Nord/Sud. Un réseau doit se mettre en place pour éviter de créer des isolats et par conséquent d'appauvrir écologiquement les vallons.

Un système de transport à adapter

Le secteur est proche des grandes infrastructures de transport mais n'est pas maillé intérieurement. Le développement de l'urbanisation dans ce secteur pourrait être l'occasion de revoir la desserte et d'offrir des compléments à l'existant. La thématique des déplacements urbains et leurs connexions possibles avec l'aéroport, la voie ferrée, est déterminante pour la vocation de la zone, d'où la recherche d'une réelle mobilité durable à l'échelle de l'ensemble du site.

Un boulevard à reconsidérer

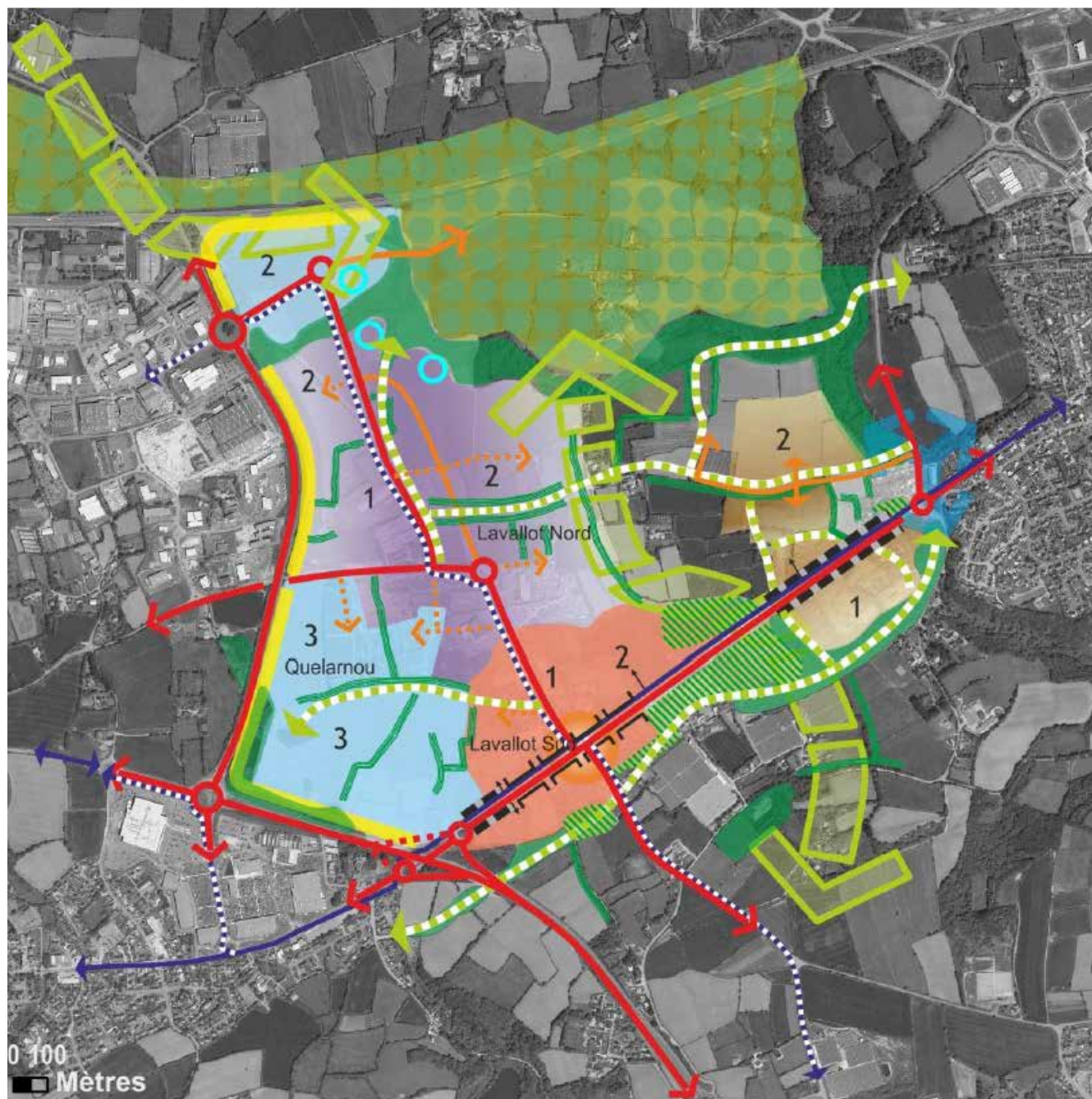
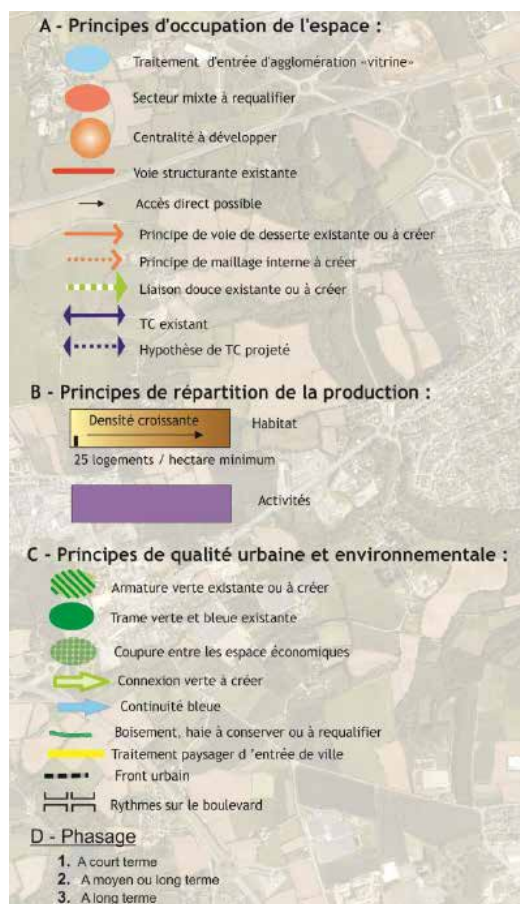
Le boulevard Michel Briant, d'une longueur de 2 km, très rectiligne, avec le clocher de l'église en point de mire, est actuellement une voie de transit d'un gabarit très large. Le carrefour de Lavallot est le seul élément «urbain» qui jalonne le boulevard. Des activités s'y sont implantées au fil des opportunités, ce qui explique la grande variété des constructions, qui donne un caractère anarchique à la zone. À noter également la présence de casses automobiles occupant de très grandes emprises.

Le secteur est également fortement marqué par l'activité agricole avec un réseau bocager encore présent, des chemins d'exploitation et la présence de serres.

Quelques zones d'habitat ont rempli les interstices avec également une grande variété de styles reflétant les différentes époques de construction.

03 | DIAGNOSTIC

L'orientation d'aménagement et de programmation du secteur «Guipavas - Gouesnou» du plan local d'urbanisme facteur 4 de brest métropole approuvé en janvier 2014



L'OAP DE SECTEUR «GUIPAVAS - GOUESNOU»

- DES PRINCIPES ÉNONCÉS AU PLU FACTEUR 4 DE BREST MÉTROPOLE ET RÉAFFIRMÉS LORS DE SA DERNIÈRE MODIFICATION EN DATE DU 26 AVRIL 2019
- DES QUESTIONS NÉANMOINS AU REGARD DU PRINCIPE DE «CENTRALITÉ» À LAVALLOT, ET DE LA PROGRAMMATION (TERTIAIRE / HABITAT)

Une orientation d'aménagement et de programmation de secteur issue de l'étude évoquée ci-avant

Dans cette OAP, les objectifs d'aménagement retenus sont les suivants :

- assurer un équilibre entre le développement économique métropolitain et le développement résidentiel de Guipavas,
- poursuivre le développement de l'habitat à l'ouest du centre-ville,
- répondre aux besoins d'espaces économiques dans un secteur très attractif : développer la ZAC de Lavallot nord en tenant compte de son extension à l'est, et dans le cadre de la charte de développement durable réalisée,
- préserver à plus long terme la possibilité de développer des projets « vitrine » du pays de Brest au niveau de Quelarnou, dans la logique des espaces d'entrée d'agglomération, face au Froutven,
- requalifier le boulevard Michel Briant à travers le renouvellement urbain de la zone de Lavallot et la constitution d'une nouvelle centralité sur le boulevard en lien avec le développement de la troisième phase du réseau de transports en commun : 20 ha à requalifier,
- assurer la place de l'agriculture en préservant une continuité nord sud des espaces cultivés.

Certaines questions sont aujourd'hui posées :

- faut-il maintenir le développement d'une centralité à Lavallot au regard des centralités déjà existantes (Coataudon et centre-ville) ?
- une offre de bureau est-elle judicieuse à cet endroit au risque de créer des transferts d'activités d'une zone à l'autre, de générer de nouveaux trafics dans un secteur déjà bien chargé ?
- une offre en habitat est-elle opportune au vu du peu d'équipements, services et commerces à proximité ?

DIAGNOSTIC RENOUVELLEMENT URBAIN PREMIERS QUESTIONNEMENTS :

Des secteurs mutables repérés : faut-il mieux encadrer les aménagements futurs ?

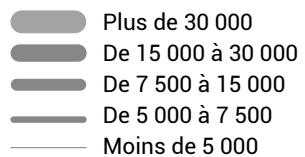
Quelle anticipation du phénomène de libération des maisons à l'avenir ? Comment les prendre en compte dans le calcul de besoin en logements ?

Secteur de Lavallot : faut-il re-questionner l'OAP du PLU, réouvrir la réflexion qui en fut à l'origine ?

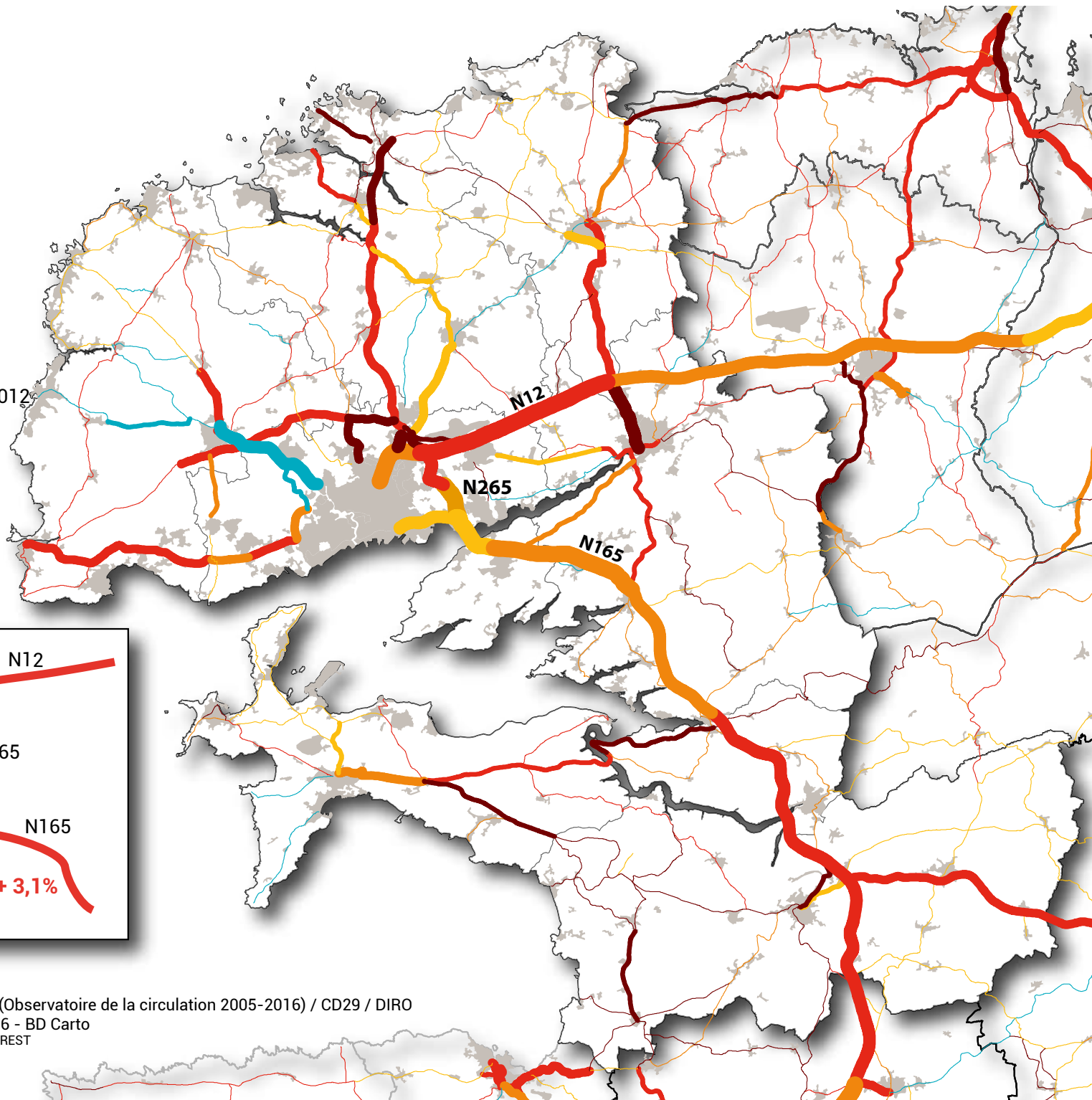
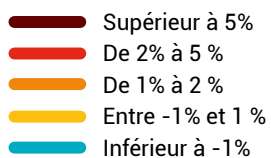
03 | DIAGNOSTIC

Traffic automobiles dans le Pays de Brest

Moyennes journalières annuelles 2017
(Trafic Moyen Journalier Annuel)



Taux d'évolution annuel moyen depuis 2012



Synthèse sur les principaux réseaux :
(l'épaisseur du trait est indépendante du volume)

Rocade de Brest: +1,1%

D205

Boulevards internes : +0,3%

Réseau routier national : + 3,1%
dans le périmètre du Pays de Brest

0 5 10 km

DES FLUX AUTOMOBILES PRÉDOMINANTS

- LE TRAFIC AUGMENTE À L'ÉCHELLE DU PAYS
- IL EST EN LÉGÈRE AUGMENTATION SUR LA D712, ENTRE GUIPAVAS ET LANDERNEAU

Le trafic dans le Pays de Brest

Le trafic dans le Pays de Brest augmente sur le réseau départemental comme sur le réseau national

En tant que porte d'entrée Est de l'agglomération brestoise, Guipavas n'échappe pas à cette tendance.

Le trafic sur la commune

La commune est en effet traversée par la N12 au Nord et la N265 à l'Ouest. Les zones d'activités du Froutven, Prat-Pip et Saint-Thudon notamment sont principalement desservies par ces deux axes. Le réseau routier national est fréquenté par environ 30 000 véhicules/jour.

On observe occasionnellement des ralentissements sur la N265, en l'échangeur de Kervao et celui de Poul ar Feunteun (situé sur la commune du Relecq-Kerhuon), particulièrement en heure de pointe.

Les trafics sur le boulevard Michel Briant sont stables (14 125 véhicules/jour en 2016, + 0,5%/an depuis 2007)

Les trafics sur la RD712, rue de Paris, sont en légère augmentation : 5 763 véhicules/jour en 2016, +1,5%/an depuis 2007.

Le trafic poids lourd est de 8,6% du trafic total soit environ 500 poids lourds/ jour.

Les déplacements domicile-travail

50% des actifs ayant un emploi et habitant à Guipavas travaillent à Brest.

25% de ces actifs vivent et travaillent à Guipavas. Ce chiffre est plus élevé que dans la plupart des communes périphériques de Brest.

Pour leurs déplacements, ces actifs vont majoritairement travailler en voiture (85 %), les autres utilisent le transport en commun (6%) ou la marche à pied pour 3% d'entre-eux (*source recensement de la population 2014*).

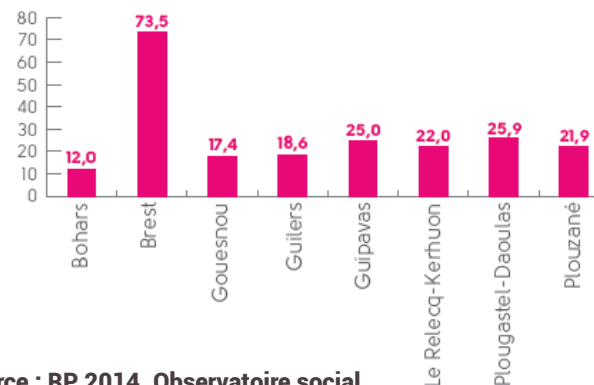
Équipement automobile des ménages

87% des ménages disposent d'au moins une voiture.

53% des ménages ont 2 voitures ou plus.

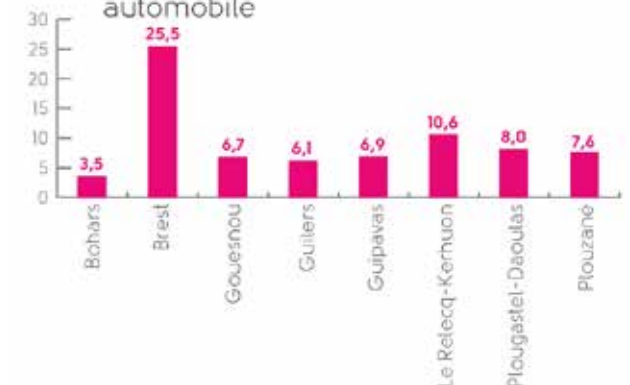
84% des ménages ont au moins une place de parking privée. L'offre de stationnement privé semble donc cohérente avec le taux de motorisation.

Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence














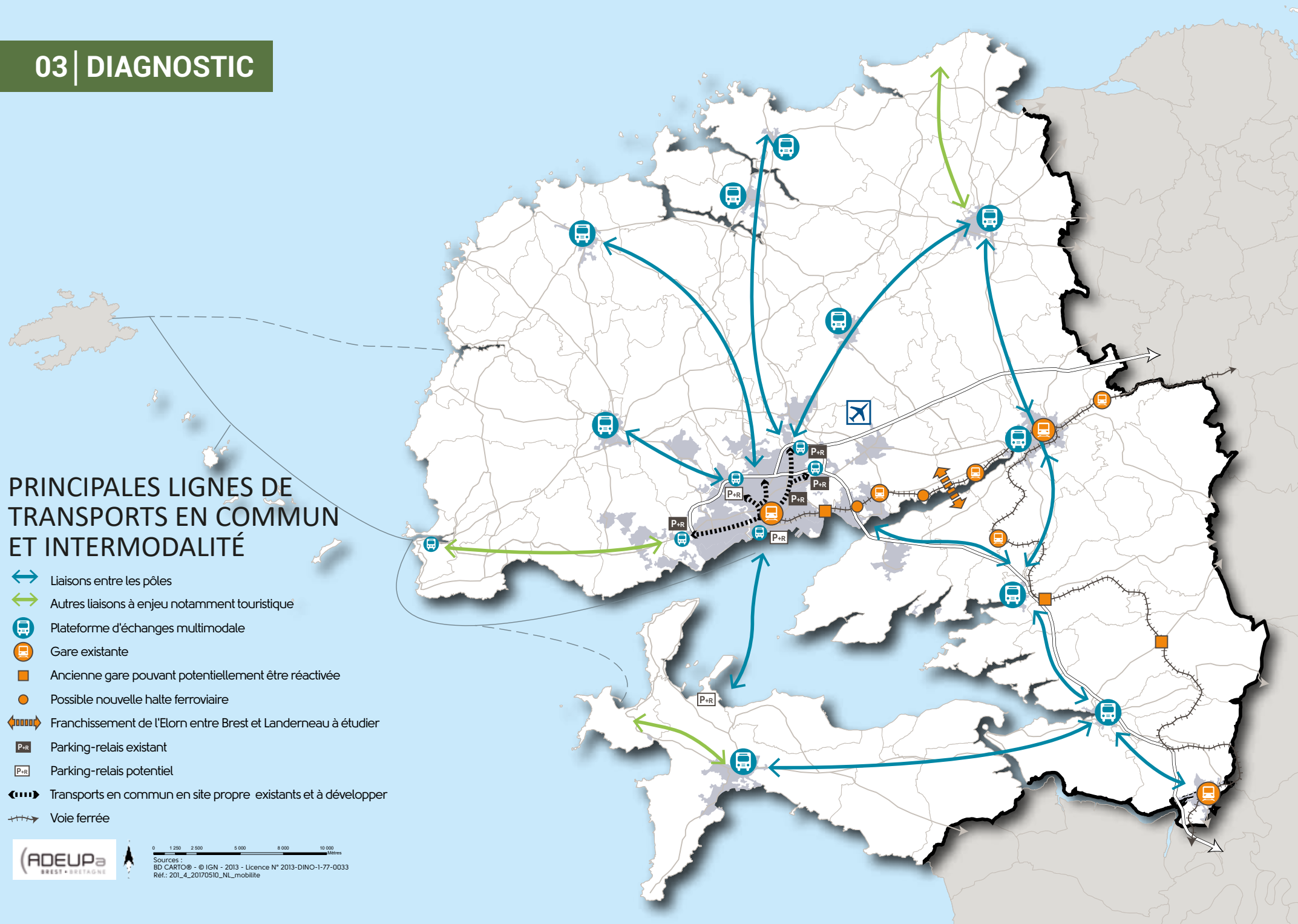
Source : RP 2014, Observatoire social

Part des ménages sans équipement automobile



PRINCIPALES LIGNES DE TRANSPORTS EN COMMUN ET INTERMODALITÉ

-  Liaisons entre les pôles
-  Autres liaisons à enjeu notamment touristique
-  Plateforme d'échanges multimodale
-  Gare existante
-  Ancienne gare pouvant potentiellement être réactivée
-  Possible nouvelle halte ferroviaire
-  Franchissement de l'Elorn entre Brest et Landerneau à étudier
-  Parking-relais existant
-  Parking-relais potentiel
-  Transports en commun en site propre existants et à développer
-  Voie ferrée



UNE INTERMODALITÉ EN CONSTRUCTION A L'ÉCHELLE DU PAYS

- UNE ORGANISATION CENTRÉE SUR L'USAGE DE LA VOITURE ÉVOLUANT VERS UNE PLANIFICATION MULTIMODALE
 - ANTICIPER LES MUTATIONS LIÉES À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
- MIEUX APPRÉHENDER L'INTERDÉPENDANCE ENTRE MOBILITÉ ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le Scot du Pays de Brest

Le Scot du Pays de Brest a pour vocation de développer une offre de déplacements adaptée à l'organisation et au fonctionnement du territoire.

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 et une nouvelle amélioration des lignes est recherchée, des infrastructures type véloroutes se développent...

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 simplification pour l'utilisateur (horaires, tarifs),
- au développement d'usages partagés de l'automobile,
- à la maîtrise de l'offre routière et à l'amélioration des infrastructures existantes.

Le développement du réseau structurant de transports collectifs de Brest métropole

Le schéma global de projet de développement du réseau de transports collectifs métropolitain poursuit trois objectifs.

Le premier est celui de l'anticipation et de l'innovation pour la construction progressive d'un réseau intégré de transport à l'échelle du Pays de Brest.

En effet, le futur réseau doit anticiper les mutations de la transition énergétique, les futurs investissements de la métropole. Il doit également faire preuve d'innovation pour proposer un service global de mobilité, tant dans la conception même du réseau structurant de transport et dans l'emploi des modes les plus adaptés. Il doit intégrer le vélo, l'automobile ou le taxi, les possibilités offertes par le développement des usages collaboratifs comme le covoiturage dynamique ou l'autopartage.

Le deuxième est celui de l'efficacité. Les actions d'optimisation et de consolidation du réseau menées jusqu'à présent doivent donc être poursuivies, en tirant le meilleur parti des évolutions techniques.

Le troisième est celui de la qualité de service. Le réseau et son organisation doivent permettre d'optimiser la disponibilité des équipements et le confort des utilisateurs ainsi que de minimiser les perturbations.

UNE DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN À DÉVELOPPER

- TRAMWAY, BUS ET TRANSPORT À LA DEMANDE SE CONJUGUENT À GUIPAVAS
- UN ENJEU D'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DE LA ZONE DE L'AÉROPORT
 - UN ENJEU D'AMÉLIORATION DE LA LIAISON BOURG / BREST CENTRE
- UN ENJEU AUTOUR DES MODALITÉS DE DESSERTE DU FUTUR QUARTIER DU RODY

L'offre actuelle

La desserte actuelle de la commune s'articule autour de plusieurs axes:

- la ligne A du tramway dessert la zone d'activité du Froutven à l'extrémité ouest de la commune. Deux correspondances sont possibles depuis le terminus Porte de Guipavas: celle avec la ligne 25 (transport à la demande vers Palaren, via Lavallot) et celle avec la ligne 40 (navette vers l'aéroport),
- la ligne de bus numéro 12 dessert le centre-ville et le nord du bourg. Elle emprunte le boulevard Michel Briant puis le boulevard de Coataudon et la rue de Paris pour aboutir place de Strasbourg où elle permet une correspondance avec la ligne A du tramway. La ligne de bus se poursuit ensuite vers son terminus Pen-ar-Ch'leuz. Le trajet entre la place Saint Herbot et la place de la Liberté dure environ 35 minutes, temps de correspondance avec le tramway place de Strasbourg compris. Dans l'hypothèse d'une liaison directe entre la place Saint Herbot et le tramway porte de Guipavas, le même trajet serait en moyenne plus long, en raison de l'attente importante à l'arrêt porte de Guipavas, due à la fréquence réduite sur ce tronçon,
- le sud de la commune est desservi par 3 lignes de bus au Rody (8, 11 et 14). Le quartier du Douvez est desservi par deux lignes de transport à la demande: la ligne 23 fait le lien avec le bourg et la ligne 24 avec Le Relecq-Kerhuon,
- la zone de Kergaradec est desservie par la ligne 28 qui permet une correspondance avec la ligne A du tramway Porte de Gouesnou.

Des enjeux pour le développement futur de la desserte

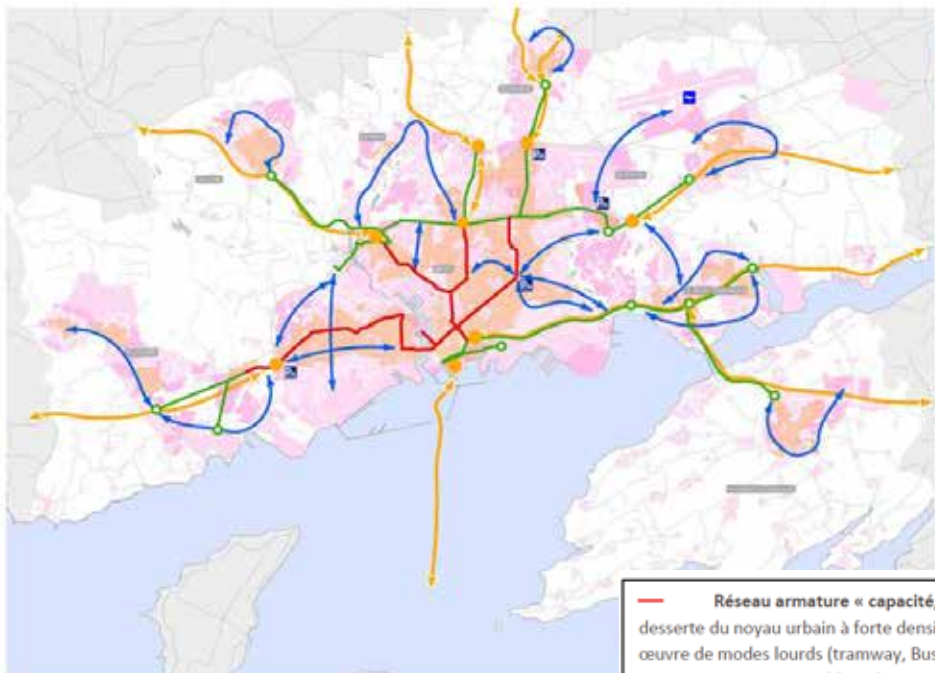
Trois enjeux principaux pour le développement de la desserte en transports en commun se dégagent :

- la desserte de la zone aéroportuaire. Elle est aujourd'hui assurée par la ligne 40, destinée aux passagers de l'aéroport. Sa faible fréquence, en outre, ne permet pas une bonne correspondance avec les vols. La proximité avec les zones d'activité de Prat-Pip et Saint-Thudon permet d'envisager une demande potentiellement importante de desserte en transports en commun. L'accès à ces emplois est en effet aujourd'hui presque exclusivement réalisé par la voiture individuelle,
- l'amélioration du temps de parcours entre le bourg et le centre-ville de Brest, par l'augmentation de la fréquence, de la rapidité et de la fluidité du trajet,
- la desserte du quartier du Rody, qui accueillera, à terme environ 5000 habitants supplémentaires. Elle est aujourd'hui très partielle puisque les trois lignes de bus s'arrêtent au même niveau, au sud du quartier à hauteur de Moulin Blanc. L'accueil de nouveaux résidents est un moment décisif pour l'adoption de nouveaux comportements de mobilité. Dans ce sens, la présence d'une offre capacitaire facilement accessible à pied ou à vélo depuis les futurs logements est déterminante.

03 | DIAGNOSTIC

Action 2 – Renforcer le réseau structurant de transport collectif métropolitain

Schéma de principe d'un réseau structurant de transport collectif

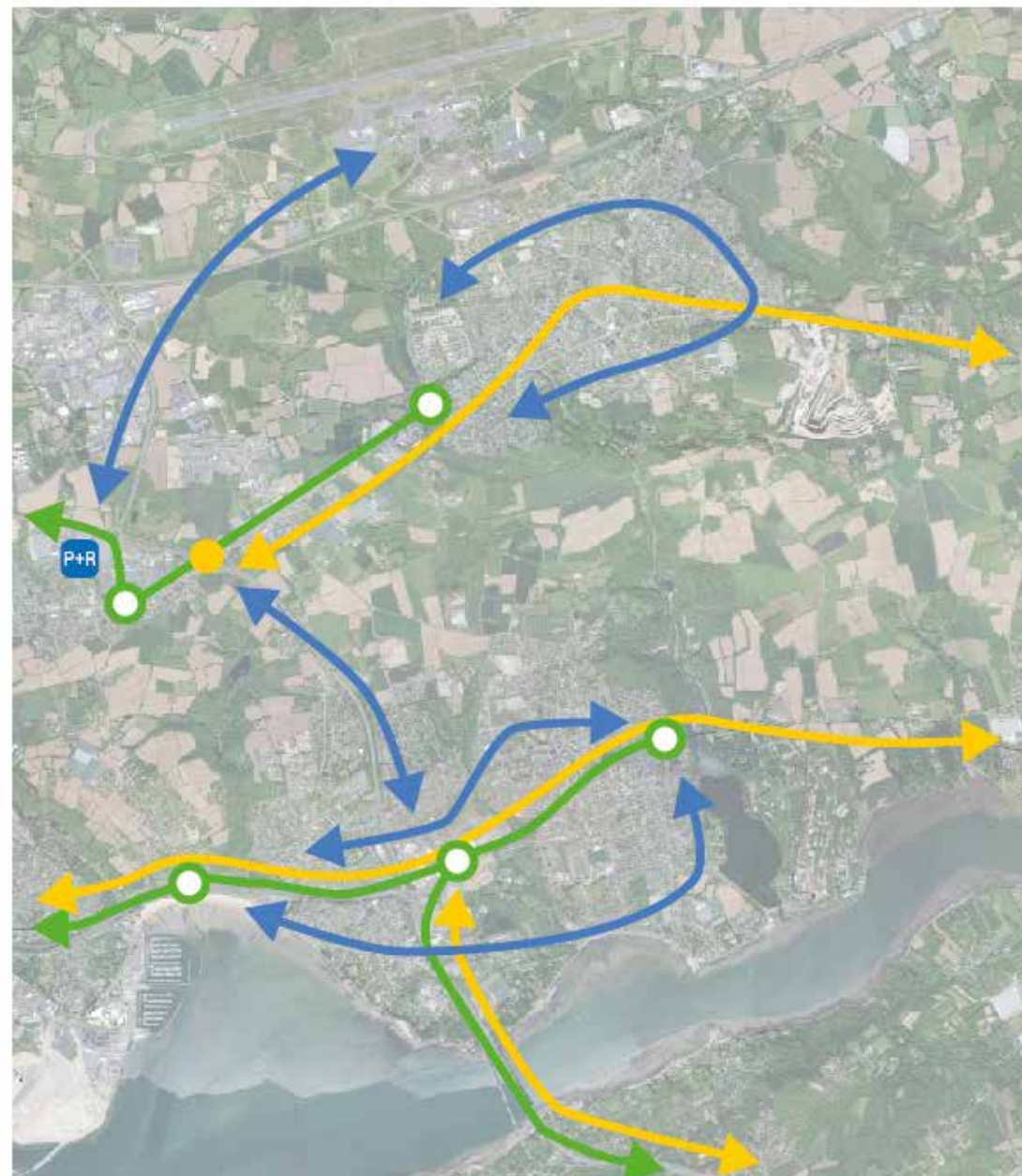


— Réseau armature « capacité/performance » :
desserte du noyau urbain à forte densité, mise en œuvre de modes lourds (tramway, Bus Haut Niveau de Service, transport par câble, ...)

— Réseau armature « performance » :
desserte de la couronne urbaine et liaison avec les centres villes, mise en œuvre d'aménagements de type TCSP (extension de ligne de tramway, tramway périurbain, site propre bus, train périurbain, transport par câble, ...)

— Réseau « qualité de service » :
desserte des polarités, zones d'activité et équipements hors centralités, mise en œuvre d'aménagements ponctuels sur le réseau de bus (couloir bus, priorité aux feux, ...)

— Articulation avec le réseau de Pays :
aménagement de points d'échange



UN RESEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT COLLECTIF EN ÉVOLUTION

- UN OBJECTIF DE 20% DE DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN EN 2050
- TROIS TYPES D'INFRASTRUCTURES CONCERNENT GUIPAVAS AU SEIN DU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN STRUCTURANT :
RÉSEAU «ARMATURE PERFORMANCE»,
RÉSEAU «QUALITÉ DE SERVICE»
ET ARTICULATION AVEC LE RÉSEAU DE PAYS

L'OAP déplacements du PLU facteur4

Développer un réseau de transport collectif structurant

Atteindre à l'horizon 2050 l'objectif de part de marché de 20% préconisée par le plan climat-énergie territorial (PCET) suppose une grande efficacité du réseau de transport collectif, s'appuyant sur une part importante d'aménagements de transport en site propre (TCSP). La communauté urbaine de Brest inscrit son action dans le cadre d'un schéma du réseau structurant de transport collectif à long terme, définissant quatre niveaux d'intervention :

- **un réseau armature « capacité/performance »**, desservant le noyau urbain de plus forte densité qui exige simultanément une forte capacité de transport et un besoin de performance (garantie de temps de parcours, fréquence...). Ce réseau inclut la première ligne du tramway entre Montbarrey et Pontanézen, l'axe nord/sud entre la gare et Bellevue, ainsi que la desserte de Lambezellec et la desserte du Plateau des Capucins. Il emprunte des axes routiers larges et a vocation à supporter des modes lourds de type tramway, trolleybus, transport par câble ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS),
- **un réseau armature « performance »**, assurant la desserte de la couronne urbaine brestoise et la connexion des centres villes des communes avec le noyau urbain de forte densité, avec un besoin de performance (garantie de temps de parcours, fréquence...). Ce réseau emprunte généralement des axes routiers importants et a vocation à faire l'objet d'aménagements majeurs de type TCSP (extension de ligne de tramway, tramway périurbain, site propre bus continu, transport par câble...). Dans sa partie interne à l'agglomération, la voie ferrée pourra également être le support de services périurbains,
- **un réseau « qualité de service »** complétant la desserte des polarités des quartiers et des communes, ainsi que des zones d'activité et équipements hors centralités, avec une fréquence de passage justifiant des aménagements qualitatifs (priorité aux feux, sections de couloirs-bus...), mais empruntant généralement des axes plus étroits qui ne permettent que difficilement un aménagement continu.

Ce réseau inclut en particulier la création progressive de liens de rocade desservant la zone d'urbanisation est de l'agglomération, ainsi que la desserte de l'aéroport, du Technopôle ou du secteur centre d'instruction naval/ Mesdoun,

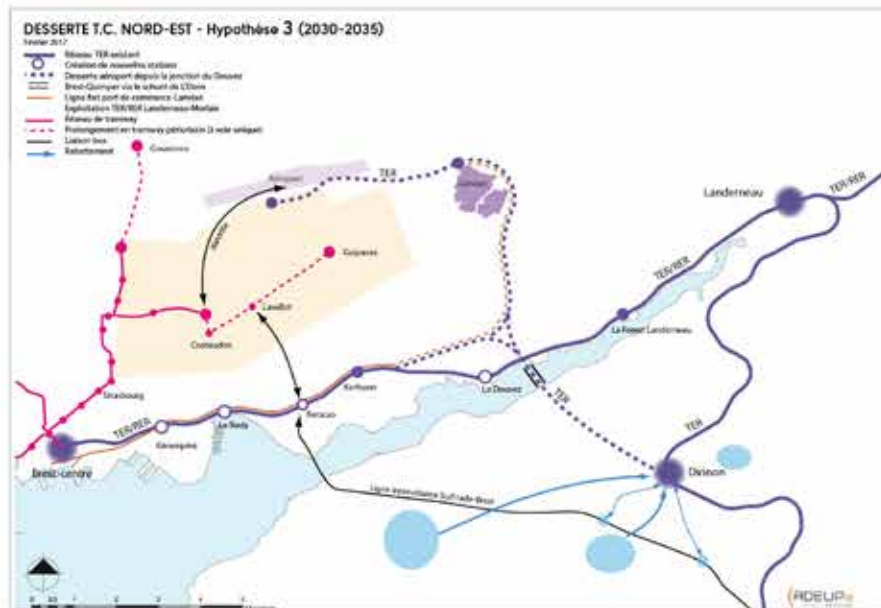
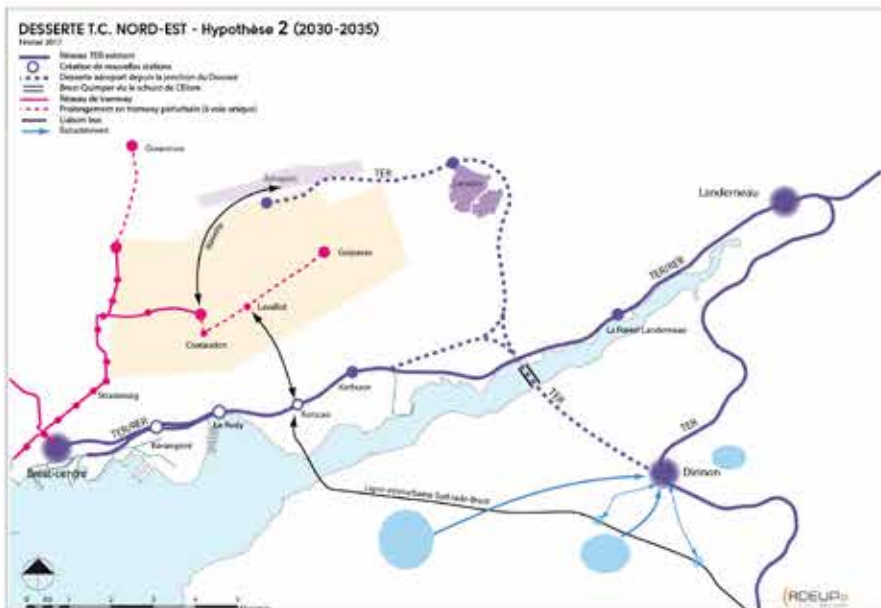
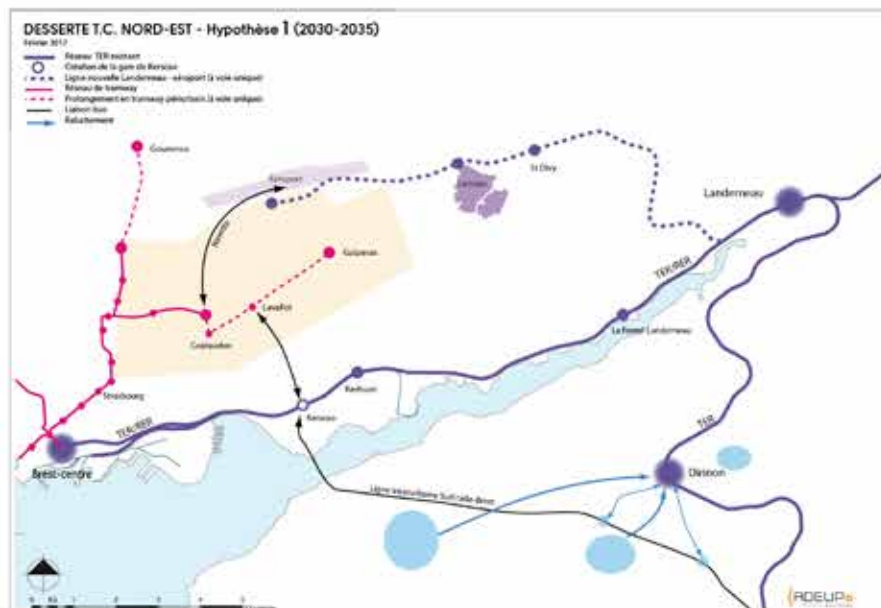
- **une articulation avec les systèmes de transport du pôle métropolitain du Pays de Brest** (lignes interurbaines du réseau Penn-ar-Bed, réseau TER, liaison Transrade...), permettant de mettre en oeuvre un réseau global à l'échelle du bassin de vie. Les réflexions sur l'évolution du réseau structurant de transport collectif de l'agglomération intègrent les dessertes ferroviaires potentielles permettant une articulation des Trains Express Régionaux (TER) et les services de transport collectif urbains à l'est de l'agglomération, en lien avec une densification de l'urbanisation.

Mettre en œuvre une troisième phase de Transport Collectif en Site Propre :

Après la mise en service de l'Axe Nord/Sud en 2004 et la première ligne de tramway en 2012, Brest métropole étudie la mise en oeuvre d'une troisième phase de développement du réseau de transport collectif en site propre. Celle-ci devra optimiser la réponse aux besoins de la ville dense (capacité de transport, diminution des émissions de GES et des nuisances sonores...) et à ceux de l'agglomération et du Pays (qualité de service, vitesse, efficacité économique...). Pour répondre au mieux aux engagements du plan climat énergie territorial, les modes électriques (tramway, voie ferrée...) seront privilégiés lorsque leur pertinence est avérée. Les études préliminaires ont déjà débuté dans une perspective d'engagement des procédures de réalisation et de mise en service à l'horizon du PLU.

En outre, il est également question de la requalification du boulevard Michel Briant à travers le renouvellement urbain de la zone de Lavallot et la constitution d'une nouvelle centralité sur le boulevard en lien avec le développement de la troisième phase du réseau de transports en commun (20 ha à requalifier).

Hypothèses prospectives de desserte par les transports en commun du nord-est de la métropole



Mobilités | Projets et études en cours

PLUSIEURS ÉTUDES ET PROJETS EN COURS

- DE NOMBREUSES ÉTUDES POUR UN SECTEUR PRÉSENTANT DES ENJEUX FORTS À L'ÉCHELLE COMMUNALE COMME MÉTROPOLITAINE
- DES PROJETS DÉTERMINANTS EN TERMES DE MOBILITÉ : FUTUR STADE

Réseau routier et échangeurs

Une étude est en cours de réalisation sur la capacité des échangeurs :

- à Kervao, elle concerne la requalification de l'échangeur en raison de congestions importantes en heure de pointe et de problèmes de sécurité. Il est envisagé de créer un nouveau rond-point au nord de celui existant, ainsi qu'un shunt vers le sud en venant de Morlaix,
- au Frouven, la question de la création d'un échangeur complet qui dispose aujourd'hui seulement de deux branches, est posée,
- le rond-point de Quélarnou présente un enjeu de sécurité lié notamment à son dimensionnement qui génère une vitesse importante,
- la question de la création de nouveaux échangeurs entre Kervao et Kergaradec est également étudiée.

Étude sur le secteur du futur stade

Le futur stade doit s'implanter sur la zone du Frouven. Une étude a été lancée pour la réalisation d'une passerelle piétonne permettant d'y accéder. Les hypothèses d'un shunt de Quélarnou via Lavallot et d'un échangeur entre la VC7 et la N265 ont été évoquées.

Nouvelle DSP juillet 2019 : objectif de rationalisation

La nouvelle délégation de service public pour le transport urbain de voyageurs a été renouvelée et confiée à RATP Dev. Elle est entrée en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2019.

Étude de BMA sur le secteur de l'aéroport (cheminements piétons)

Brest métropole aménagement a mené une étude sur le secteur de l'aéroport concernant les cheminements piétons. L'objectif est d'améliorer les conditions de déplacements pour les piétons et d'assurer une continuité des cheminements vers Gouesnou.

Plans piétons (déjà réalisé à Lambézellec, Kérichen, Gouesnou)

Les plans piétons consistent en un diagnostic de 6 mois avec les acteurs locaux à raison d'une réunion par mois. L'objectif est d'identifier les aménagements accidentogènes et d'aboutir à un avant-projet pour résoudre les problèmes (diminution du danger et amélioration de l'espace public).

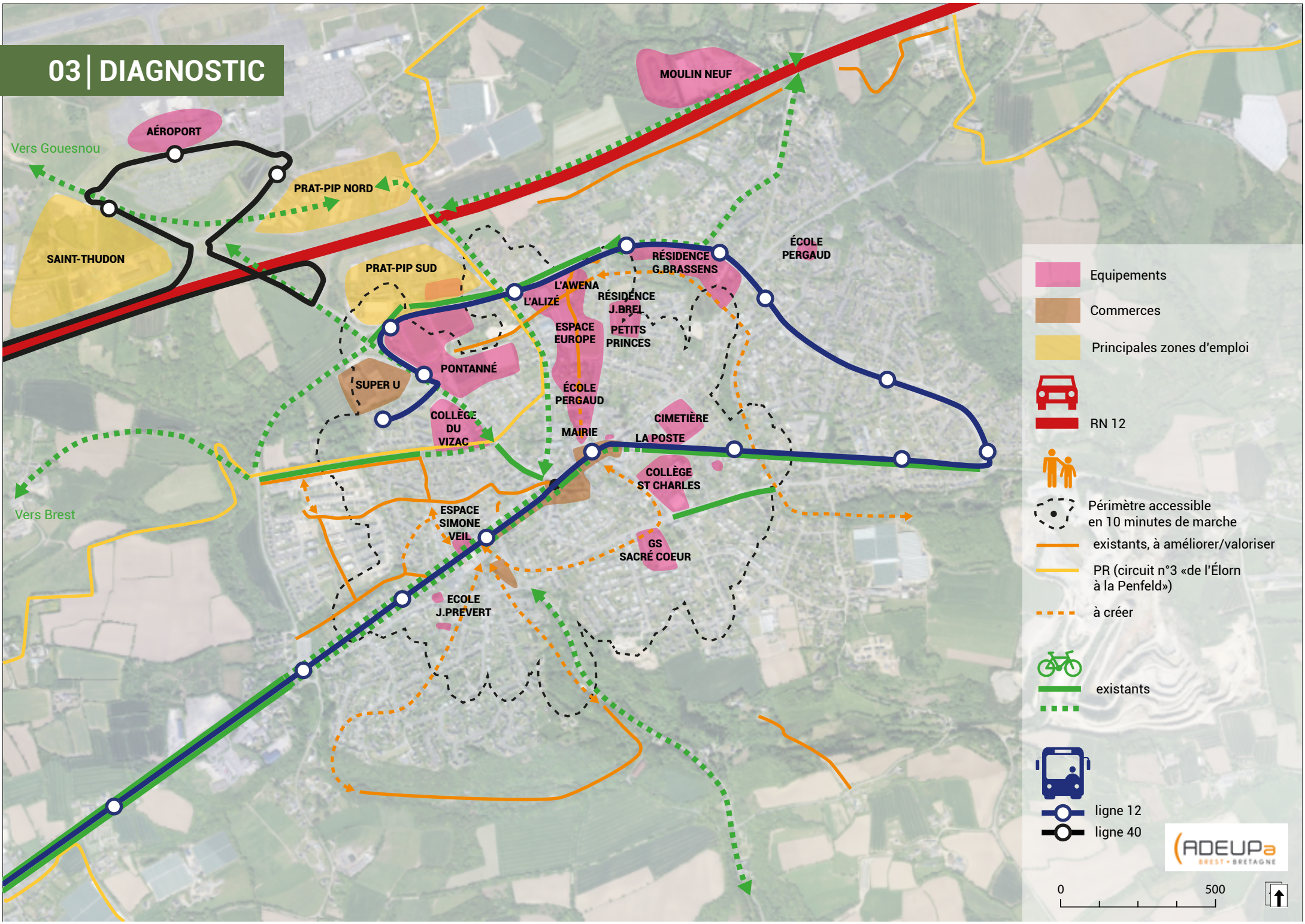
Schéma directeur vélo

Le schéma directeur vélo 2020/2025 approuvé au conseil de métropole du 6 décembre 2019, vise à améliorer les liaisons cyclables, notamment entre Brest et les différentes villes de la métropole.

Véloroute vers Landerneau (réflexion en cours menée par le département)

La réalisation d'une liaison cyclable le long de l'Élorn entre Le Relecq-Kerhuon et Landerneau est inscrite au schéma directeur vélo du département du Finistère. Sa réalisation est envisagée après 2020.

03 | DIAGNOSTIC



-  Equipements
-  Commerces
-  Principales zones d'emploi
-  RN 12
-  Périmètre accessible en 10 minutes de marche
-  existants, à améliorer/valoriser
-  PR (circuit n°3 «de l'Élorn à la Penfeld»)
-  à créer
-  existants
- 
-  ligne 12
-  ligne 40

LE CENTRE-VILLE, UN PÉRIMÈTRE À ÉCHELLE PIÉTONNE

- UNE PRÉDOMINANCE DE L'AUTOMOBILE, QUI LAISSE CEPENDANT ENTREVOIR DES ALTERNATIVES, NOTAMMENT DANS LE CENTRE-VILLE, PROPICE À LA MARCHÉ
- UN RÉSEAU CYCLABLE INSUFFISANT ET INEFFICACE

Une accessibilité routière facilitée

Le bourg de Guipavas est distant d'une dizaine de kilomètres du centre de Brest. Il est facilement accessible en voiture depuis la RN12 (via l'échangeur de Prat-Pip), et depuis Brest via la D712 (rue de Paris, boulevard de Coataudon et boulevard Michel Briant). La capacité de stationnement dans le bourg attire un nombre important de voitures qui peuvent se garer à proximité immédiate des commerces. On totalise environ 550 places de stationnement à moins de 10 minutes de marche du centre. Ce comptage ne prend pas en compte le stationnement longitudinal sur rue.

Une échelle propice à la marche

Le bourg concentre dans un petit périmètre la plupart des équipements de la commune : collèges, commerces, médiathèque, salle de spectacle, salles de sports... Ces équipements se situent à moins de 10 minutes de marche de la place Saint-Herbot. De nombreux cheminements piétons sillonnent le bourg et mettent en lien quartiers résidentiels, commerces et équipements. Cependant, certains passages moins agréables spécialement aménagés, ainsi que l'absence de signalisation n'incitent pas nécessairement à les emprunter.

Des infrastructures cyclables insuffisantes pour développer la pratique du vélo

Des aménagements cyclables existent par endroits. Toutefois, le faible nombre de cyclistes observé peut s'expliquer par au moins trois points.

Lorsqu'ils existent, les aménagements sont insérés sur des emprises dédiées aux automobiles et les cyclistes sont confrontés aux nuisances engendrées par la voiture (bruit, vitesse et danger). Le réseau cyclable est discontinu, l'insertion sur les ronds-points est compliquée, parfois dangereuse. Par ailleurs, l'offre de stationnement est très limitée pour les vélos.

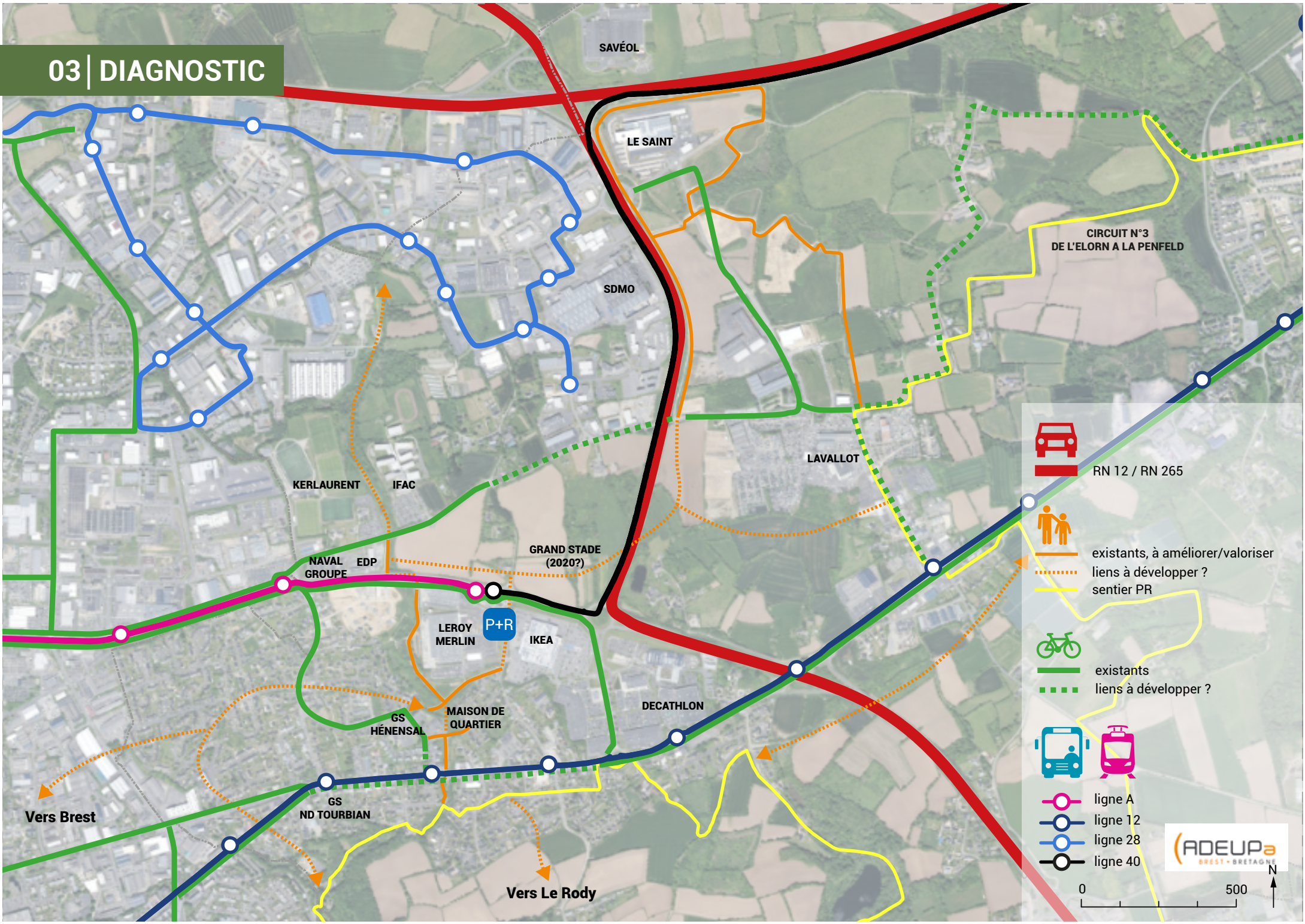
Deux lignes de bus desservent le secteur

La ligne 12 (Pen-ar-Ch'leuz - Keranna via Strasbourg) dessert le bourg et permet les correspondances Place de Strasbourg avec la ligne A du tramway et 4 lignes de bus (Lignes 8, 5, 11 et 14). À cet arrêt, la fréquence du tram est de 6 minutes en journée, contre 12 minutes au terminus Porte de Guipavas. Le trajet en bus de la place Saint-Herbot à la place de Strasbourg prend 20 minutes environ. Enfin, La ligne 40 fait le lien entre l'aéroport et le terminus du tramway Porte de Guipavas.

L'aéroport, un équipement métropolitain à 2 km du bourg

L'aéroport Brest-Bretagne voit transiter plus d'un million de passagers chaque année. Son accessibilité est essentiellement automobile, bien qu'une navette assure la liaison avec le terminus du tramway, Porte de Guipavas. La navette est peu fréquente (2 navettes par heure au maximum), elle nécessite un changement pour rallier le centre de Brest. Par ailleurs, c'est la seule solution de transports en commun et elle nécessite de transiter par le centre de Brest. Elle est donc dans l'état actuel peu concurrentielle par rapport à la voiture, plus flexible et rapide pour rejoindre l'aéroport. Des solutions de mobilité d'initiative privée se développent pour fournir une alternative à la voiture, notamment pour les passagers n'ayant personne pour les déposer ou aller les chercher et ne souhaitant pas laisser une voiture stationnée plusieurs jours à l'aéroport. Parmi elles, le site Carfly permet aux passagers de se mettre en contact pour partager le trajet jusqu'à l'aéroport en covoiturage.

03 | DIAGNOSTIC



Legend:

- RN 12 / RN 265**
- existants, à améliorer/valoriser
- liens à développer ?
- sentier PR
- existants
- liens à développer ?
- ligne A
- ligne 12
- ligne 28
- ligne 40

Scale: 0 to 500 meters

North Arrow: N

Logos: ADEUPa BREST • BRETAGNE

Vers Brest

Vers Le Rody

CIRCUIT N°3 DE L'ELORN A LA PENFELD

SAVÉOL

LE SAINT

SDMO

LAVALLOT

KERLAURENT

IFAC

GRAND STADE (2020?)

NAVAL GROUPE

EDP

LEROY MERLIN

P+R

IKEA

GS HÉNENSAL

MAISON DE QUARTIER

DECATHLON

GS ND TOURBIAN

Mobilités | Coataudon / Kergaradec / Lavallot

À L'OUEST DE LA COMMUNE, DES ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ MÉTROPOLITAINS

- UNE FORTE DENSITÉ D'EMPLOIS ET D'HABITANTS
DANS CE SECTEUR OCCIDENTAL DE LA COMMUNE

Un positionnement générateur de développements impactants

L'ouest de la commune s'inscrit en continuité du tissu urbain brestois. Il est traversé par le boulevard de Coataudon. Au nord-ouest de la commune, le secteur de Kergaradec (délimité au sud par le boulevard de l'Europe et au nord par la N12), présente des enjeux d'accessibilité importants. Le secteur a connu d'importantes mutations ces 10 dernières années avec le développement de la zone du Froutven et la poursuite du développement de Kergaradec. Ce développement se poursuit avec l'installation prochaine, entre autres, du futur stade. Ces développements en extension urbaine génèrent naturellement de nouveaux déplacements et besoins en stationnement.

Un secteur inégalement desservi par les transports en commun

La ligne A du tramway dessert l'extrémité de la zone du Froutven. Un parking relais de 80 places y est aménagé. La ligne 12 (Pen-ar-Ch'leuz - Keranna via Strasbourg) emprunte le boulevard de Coataudon. Au nord, la ligne 28 dessert la zone de Kergaradec. Cette ligne présente cependant une fréquence très faible et circule uniquement en heure de pointe le matin (entre 7h et 8h) et le soir (entre 16h et 17h). Les entreprises situées sur ce secteur sont trop éloignées du tramway pour pouvoir le rallier à pied.

La liaison cyclable Brest-Guipavas, une continuité à construire

L'itinéraire cyclable le long de la D712 (boulevard de Coataudon puis boulevard Michel Briant) est discontinu. La piste cyclable s'interrompt sur le boulevard de Coataudon. La cohabitation avec les voitures est compliquée le long de cet axe rapide. Au nord de la commune, un itinéraire non aménagé empruntant les voies communales depuis l'allée du Vizac jusqu'à Kerlaurent pourrait assurer ce lien. La configuration des aménagements récents à l'est de la RN265 réaffirme la priorité donnée à la voiture sur le vélo : l'insertion sur les ronds-points et les traversées restent délicates.

Un secteur que l'on peut arpenter à pied, connecté aux vallons par des chemins

Plusieurs itinéraires piétons irriguent le secteur. Ils sont connectés aux vallons du Costour et du Stang Alar et permettent une proximité entre le boulevard de Coataudon et les espaces naturels de la commune. L'articulation entre le tramway et les cheminements piétons est ténue. Les aménagements récents à l'est de la RN265 intègrent des cheminements doux, qui pourraient être mis en réseau avec Lavallot et le Froutven.

DIAGNOSTIC MOBILITÉS

PREMIERS QUESTIONNEMENTS :

Quelle articulation entre le développement de la commune et les enjeux de mobilité ?

Quelle(s) desserte(s) en transports en commun demain ?

Quels modes de déplacements pour un centre-ville dynamique ?

Quelle stratégie pour le stationnement ?

Comment donner envie de se déplacer différemment qu'en automobile individuelle ?

Quelles connexions avec les sentiers et la Trame verte et bleue ?



04 | SYNTHÈSE ET ENJEUX

Points forts
Points de vigilance
Enjeux





Une ville attractive

- **Un secteur clé du développement économique de la métropole**, au carrefour des grands axes de desserte (implantation de grandes zones d'activité : Kergaradec, Lavallot, Prat-Pip, Saint-Thudon, Aéroport)
- **Un développement de l'habitat et des équipements** (dernière zone : Kérida - 500 logements)
- **Un parc de maisons individuelles bien situé**
- **Des projets de développements** à plus ou moins long terme (Le Rody, le Froutven, Lavallot, Saint Thudon, Le Forestig, Lanvian)
- **Une population en croissance, plutôt jeune et familiale**

Des secteurs de renouvellement urbain potentiels sur la commune

- **Des opportunités foncières / immobilières** : des reconfigurations / optimisations d'équipements envisagées (gendarmerie, presbytère, ateliers municipaux, etc.)
- **Un enjeu sur le secteur de Lavallot Sud** (notamment avec la transmission prochaine de certaines activités et le mélange d'activités très diverses) **et plus largement sur le boulevard Michel Briant**

Un cadre de vie agréable

- **Un écrin paysager remarquable** (Vallons, plateau, Vallée de l'Élorn, Rade), lié à la présence de l'eau, du bocage et des boisements
 - Vallons du Stang-Alar et du Costour, vallon de Kerhuon
 - Plage de Pen an Traon
- **Des chemins de randonnées** passant dans le bourg (circuit de l'Élorn à la Penfeld) et à Coataudon (boucle des vallons du Stang Alar et du Costour)
- **Des commerces nombreux** dans le centre (environ 85 établissements)
- **Une commune bien équipée** (sport, culture, enseignement, etc.), particulièrement dans le bourg, permettant une forte représentation associative mais qui commence à saturer avec l'afflux des nouveaux habitants
- **Des cheminements existants** dans les quartiers





Points de vigilance

Une ville multipolaire

- **Différentes entités** (Le bourg, Coataudon, Le Douvez, Goarem Vors...) engendrant :
 - une **identité globale** Guipavasienne pas toujours perçue
 - des **demandes multiples** en équipements et dessertes
 - une **fragmentation** des espaces naturels et agricoles liée à l'urbanisation
- **Des concurrences potentielles** entre les différentes zones, en particulier pour les implantations commerciales

Une consommation d'espace importante

- **Une consommation foncière importante** au détriment de l'activité agricole et des espaces naturels, dommageable pour la qualité paysagère
- **Un modèle d'habitat très orienté maison individuelle** (étalement urbain, risque à terme de vacance dans les maisons existantes)

La gestion de l'eau

- **Des développements urbains potentiellement porteurs de risques** (inondations liées à l'imperméabilisation des sols, qualité des eaux, consommation en eau)
- **3 bassins versants d'alimentation en eau potable**
 - Qualité de l'eau liée aux usages agricoles et développements à venir
 - Gestion du stock
 - Traitement des captages privés
- **Une qualité des eaux de baignade à maintenir et améliorer**

Une ville carrefour

- **Un développement de la circulation** entraînant des congestions aux heures de pointe sur les grands axes :
 - entre aéroport et Kervao
 - sur le boulevard Michel Briant
 - sur le boulevard de Coataudon
 - aux abords du Frouven
 - et également sur des voies de desserte de quartier (rue de la Fraternité / rue du Rody)
- **Une possible aggravation de la situation** liée aux développements à venir (habitat, économie, équipements)
- **Une image de la commune très routière** et liée aux zones d'activités, ne reflétant pas la richesse paysagère de son territoire

Une ville rue (Coataudon et bourg)

- **Une ville traversée**, ne facilitant pas la convivialité commerciale (clientèle de passage)
- **Une ville où la place de l'automobile est prépondérante**, au détriment d'autres modes de déplacement

Un service de transports en commun perfectible

- **Une fréquentation faible (6% des actifs)**
- Une liaison en bus entre le bourg et la place de Strasbourg à Brest
- Pas de liaison avec le terminus du tramway au Frouven
- Pas de liaison entre le bourg et les zones d'activités
- Une desserte de l'aéroport qui n'a pas d'effet levier avec la commune





Maîtriser les développements à venir

- **Éviter la concurrence commerciale entre les zones**, en particulier vis à vis du centre ville afin d'y maintenir une offre commerciale de qualité
- **Concilier court terme et long terme au regard de certaines opportunités**, restructurations d'équipements (regroupement d'école, gendarmerie, ateliers municipaux...) ou mutation d'entreprises (ancienne emprise des terrains Le Bris sur le boulevard Michel Briant par exemple)
- **Anticiper les problématiques de desserte et de stationnement des nouvelles zones** (habitat, bureaux et équipements) et profiter de ces développements pour étoffer la mise en réseau tous modes
- **Concrétiser le réseau de transport en commun** : s'inscrire dans le schéma de développement des TC prévu au PLU, proposant une nouvelle desserte des secteurs de Lavallot / Kergaradec / Froustven et y articuler les liaisons vers le bourg et Coataudon
- **Anticiper l'alimentation en eau potable et la gestion des rejets** (eaux pluviales et eaux usées)

Accueillir de nouveaux habitants

- **Diversifier les modes de production de l'habitat** :
 - **Faire du renouvellement urbain**, en particulier sur les secteurs en mutation afin de limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels
 - **Inciter à l'adaptation du parc de logements anciens** aux nouvelles normes et modes de vie
 - **Proposer des logements plus petits** pour accueillir au plus près des commodités une population vieillissante
- **Anticiper les problématiques de déplacement** liées à l'accueil de cette population
- **Adapter l'offre en équipement** (mutualisation avec les communes voisines, accueil progressif de population ...)

Valoriser l'environnement de la commune

Changer le regard sur la ville

- **Utiliser les axes de déplacements pour mettre en scène le patrimoine paysagé**
- **Prendre en compte le paysage et la Trame verte et bleue** du territoire dans les aménagements à venir
- **Créer du lien entre urbain et nature** en profitant de cette nature qui se prolonge jusque dans les zones urbanisées
- **Améliorer les connexions écologiques** afin de favoriser une plus grande biodiversité dans certains secteurs (en lien avec l'étude sur les connexions écologiques du secteur Lavallot / Pontrouff)
- **Préserver des coupures paysagères** sur les axes principaux, éviter l'effet couloir d'entreprises le long des RN
- **Préserver le potentiel agricole** et le rendre compatible avec l'urbanisation
- **Valoriser le patrimoine lié à l'eau** (moulins, Kandis...). L'eau une carte d'identité pour Guipavas ?

Partager l'espace public

Pour favoriser les déplacements alternatifs à la voiture

- **Améliorer l'offre en transport collectif**
- **Relier efficacement les différentes entités communales entre-elles et Guipavas aux communes voisines** (liens entre les lieux d'habitat, de travail, les équipements, les commerces et les services) par la création d'un réseau performant pour les modes actifs s'appuyant sur ce qui existe déjà / Communiquer sur ce réseau
- **Augmenter l'attractivité du centre-ville** en proposant d'autres modes de desserte, en indiquant mieux les stationnements périphériques. Donner envie d'y consommer différemment qu'en y passant



5

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE DE GUIPAVAS

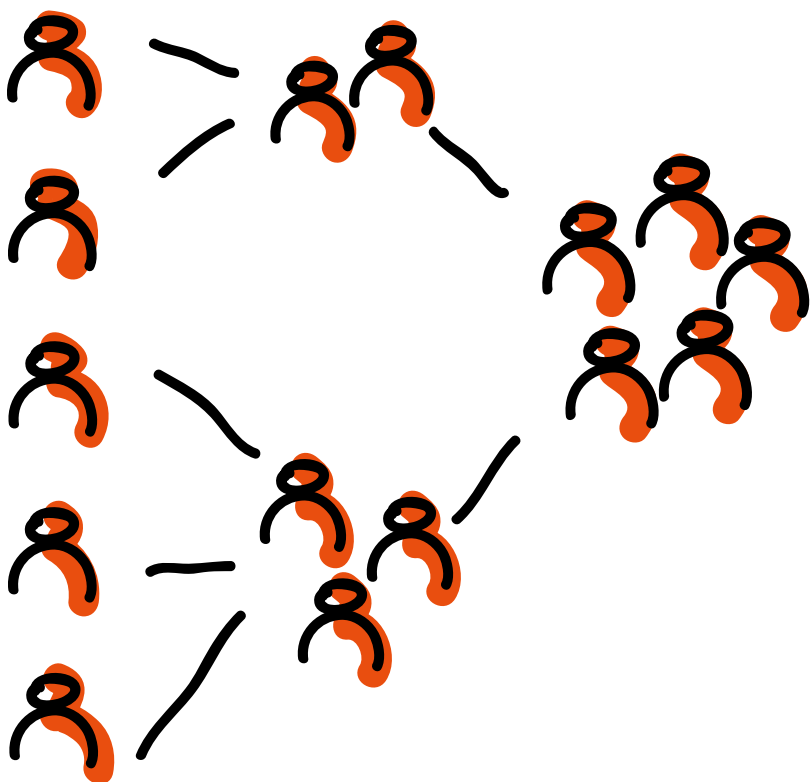
05 | ATELIER

QUESTIONNEMENT
GUIPAVAS AUJOURD'HUI / DEMAIN

Travail individuel

Mise en commun 1

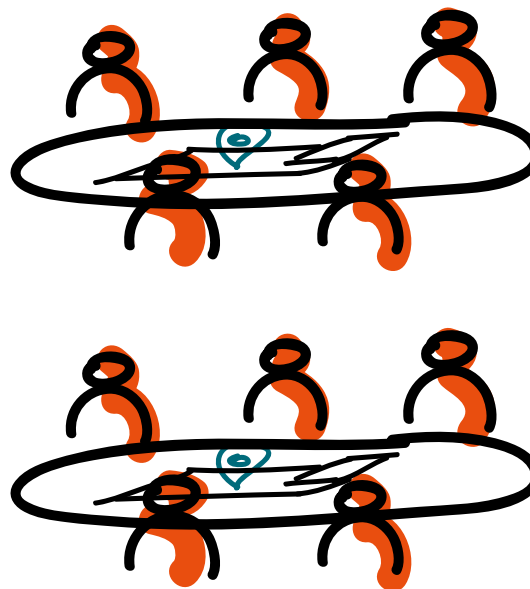
Mise en commun 2



Équipes 1 et 2

VISION
GUIPAVAS 2032

CARTOGRAPHIE
des enjeux



Équipes 1 et 2

MISE EN PARTAGE

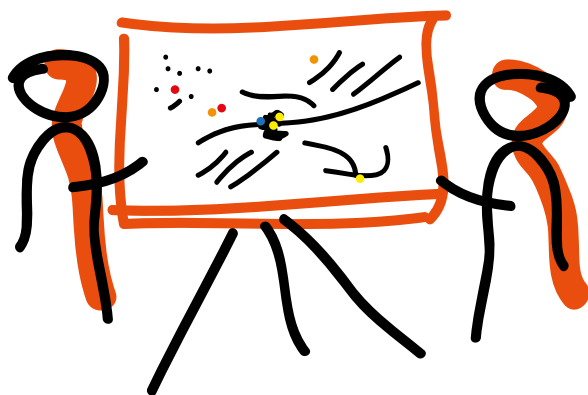
RESTITUTION des travaux
de chaque groupe /
DÉBAT



Un travail progressif
ponctué de temps

POUR CONCLURE

Ce qui vous a plu dans le travail
de l'autre équipe /
Les 3 actions à engager
en priorité



ressif, individuel, par équipes et collectif
temps de partage et de mise en débat

Dans le cadre de l'élaboration du schéma de référence de Guipavas, en sus des réunions techniques et instances de pilotage, un atelier a été organisé le 16 janvier 2019, avec pour objectif de poser une vision sur Guipavas, notamment prospective, à l'horizon d'une quinzaine d'années.

L'atelier s'est organisé en trois temps :

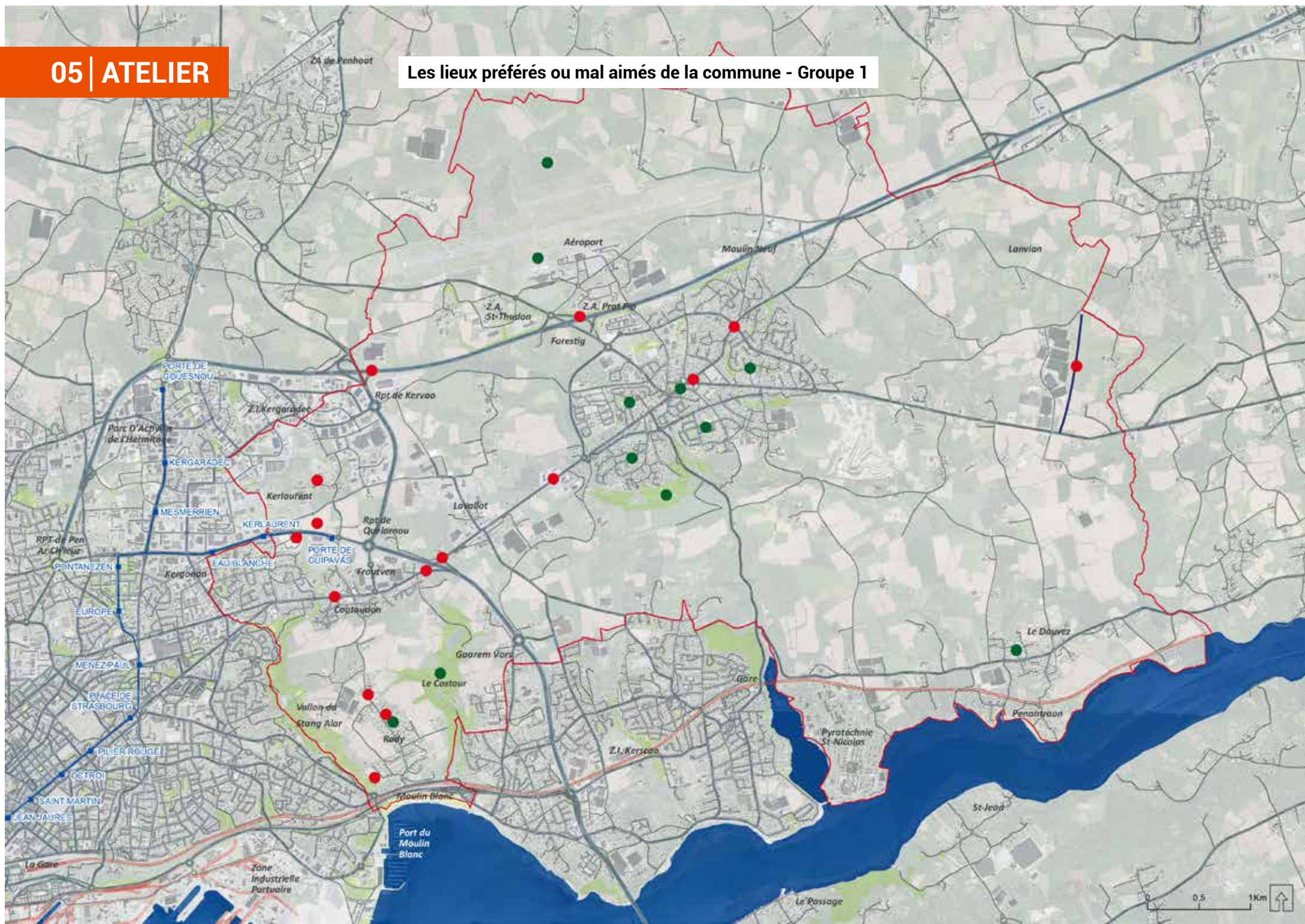
Un premier temps de questionnements :

- **Quels sont vos lieux préférés sur la commune ?**
 - pourquoi ?
 - quelles sont leurs qualités ?
 - quels sont leurs défauts ?
- **Qu'est-ce que vous n'aimez pas dans votre commune ?**
 - pourquoi ?
 - que faudrait-il faire pour l'améliorer ?
- **On est en 2032, de quoi êtes-vous fiers dans votre commune ?**
 - qu'est ce qui marche bien ?
- **On est en 2032, en trois mots quelle est l'image de Guipavas ?**

Puis un deuxième temps pour élaborer une vision collective pour **Guipavas 2032** au travers d'une approche thématique (Habitat / déplacements (tous modes) / économie (y compris agricole) / services-commerces / équipement / cadre de vie) et un questionnaire : Que faudrait-il mettre en œuvre pour les réaliser ?

Enfin les deux groupes ont restitué leurs travaux respectifs et ont débattu des orientations pour la commune. Chacun a ensuite formulé un avis sur le travail de l'autre groupe en indiquant par des gommettes de couleurs différentes : ce qui lui a plu dans ce que l'autre groupe a présenté et quelles sont les actions à engager en fonction de leur priorité (prioritaire, secondaire, importante mais pas prioritaire).

Les lieux préférés ou mal aimés de la commune - Groupe 1



Questionnement

Mise en commun du groupe 1

Quels sont vos lieux préférés sur la commune ? Pourquoi ? Quelles sont leurs qualités / leurs défauts ?

- Le centre-ville et les zones pavillonnaires environnantes, le Douvez et Coataudon.
- Les trois zones ont des espaces verts préservés et la mer pour le Douvez.
- Le centre-ville et Coataudon sont appréciés pour leur activité économique.
- En ce qui concerne le Douvez, le manque de desserte en transport en commun est souligné et pour les deux autres zones les transports collectifs sont inadaptés.
- La circulation est trop dense et le centre-ville manque de dynamisme et d'attractivité. Il n'y a pas de cœur de vie.

Qu'est-ce que vous n'aimez pas dans votre commune ? Pourquoi ? Que faudrait-il faire pour l'améliorer ?

- La cassure du centre et de Coataudon : un aménagement du boulevard Michel Briant est à envisager.
- L'identité de la ville «écrasée» par la ville centre de la métropole.
- La desserte inadaptée des transports en commun.
- La circulation des poids lourds dans la ville : il est urgent de créer la voie de Lanvian.
- L'urbanisation du secteur ouest avec une vigilance à apporter sur les dessertes.
- De manière globale les problématiques de trafic et la circulation sur l'ouest de la commune pose problème.
- La place centrale du bourg est à revoir.
- Pour améliorer la situation il faudrait :
- redynamiser le centre-ville, l'embellir et ainsi donner une identité forte et propre à Guipavas.
- Créer la voie de contournement de Lanvian pour limiter la circulation des poids lourds en centre-ville.
- Desservir le Douvez.
- Créer une continuité entre la ligne de tram, la liaison avec le centre et les TCSP.

On est en 2032, de quoi êtes-vous fiers dans votre commune ?

- Le centre-ville est dynamique, attractif avec des accès et des transports en commun adaptés.

- Le trafic est amélioré.

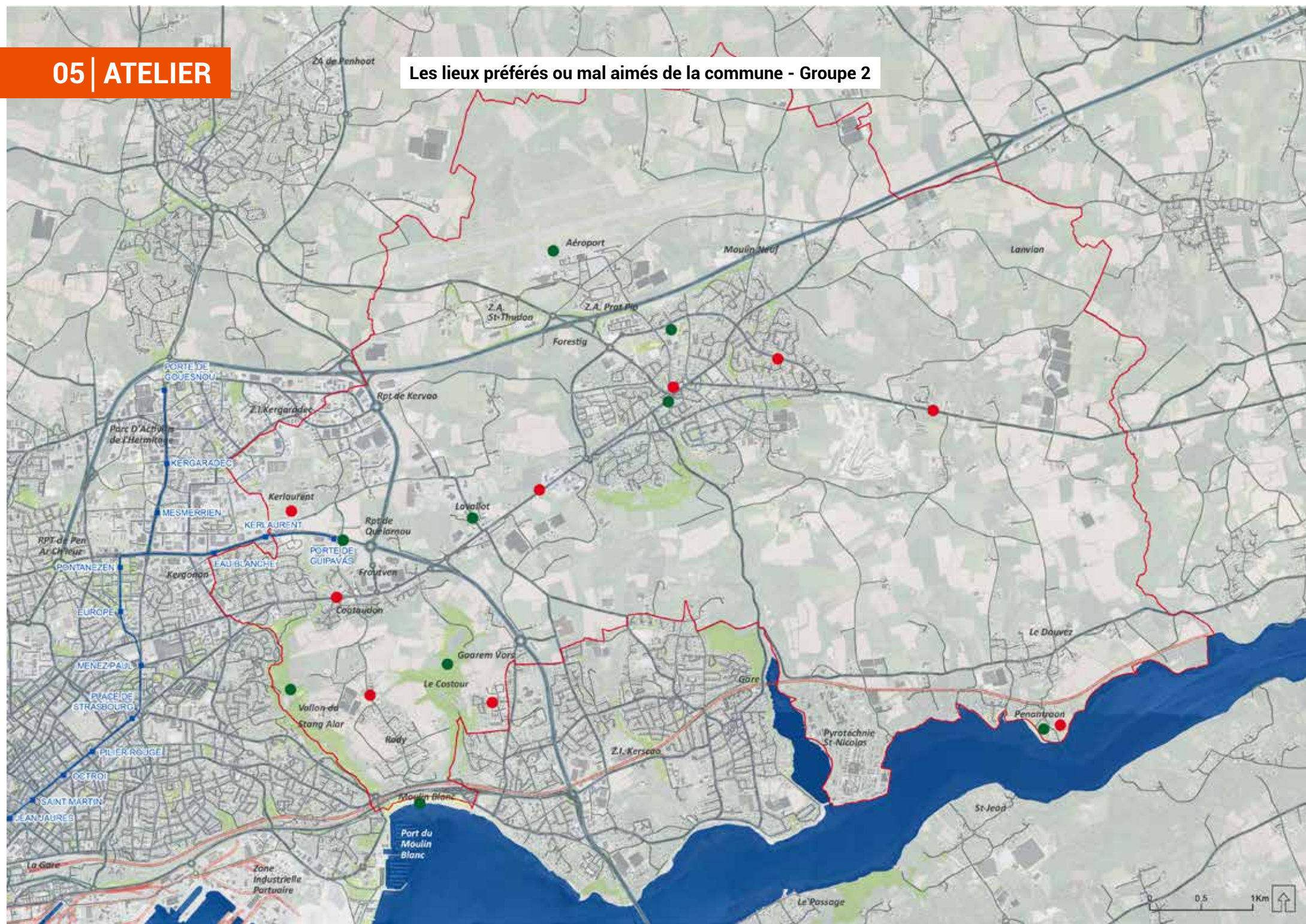
qu'est ce qui marche bien ?

- L'habitat et l'économie / le dynamisme.
- La commune est jeune.

On est en 2032, en trois mots quelle est l'image de Guipavas ?

- Ville verte.
- Ville liée (transports et équipements adaptés).
- Ville dynamique (importance du boulevard Michel Briant pour des équipements communs et une liaison par transports en commun (Guipavas - Brest et Pays de Brest)).

Les lieux préférés ou mal aimés de la commune - Groupe 2



Questionnement

Mise en commun du groupe 2

Quels sont vos lieux préférés sur la commune ? Pourquoi ? Quelles sont leurs qualités / leurs défauts ?

- Les zones vertes et de loisirs du Costour - Stang- Alar et Moulin Blanc ainsi que le parc de Pontanné pour leur environnement, le bien-être et les loisirs qu'ils procurent et pour les déplacements doux. La vallée du Cam est également un espace agréable mais moins bien aménagée. C'est une zone naturelle plus sauvage mais oubliée.
- L'aéroport en tant qu'équipement métropolitain malgré les pollutions engendrées mais qui donne aussi son image à la ville.
- Le Douvez car c'est un quartier calme et il y a une plage à proximité. C'est un choix de vie pour y habiter, les problèmes surviennent surtout en vieillissant.
- Le bourg pour ses commerces et équipements mais avec des problèmes de stationnement et de voie de transit. Il y a un besoin de reconquérir une centralité.
- La présence des équipements de l'Alizé et l'Awéna permet d'avoir une bonne offre culturelle sur la commune.
- Le Forestic car c'est une future zone de développement. Par contre la circulation est mal maîtrisée (importante et dense).

Qu'est-ce que vous n'aimez pas dans votre commune ? Pourquoi ? Que faudrait-il faire pour l'améliorer ?

- L'éloignement du Douvez : c'est un secteur enclavé, loin de tout. Il n'y a pas de transport en commun, ni de commerces. Le rattachement de la commune du Relecq Kerhuon à Guipavas faciliterait l'intégration du Douvez.
- Coataudon pour sa circulation difficile et les embouteillages.
- La route entre l'hôtel Évasion et la carrière puis l'avenue de Normandie qui est dangereuse et supporte le trafic des poids lourds de la carrière.
- Le boulevard Michel Briant qui est une coupure entre le bourg et Coataudon.
- Goarem Vors qui est un quartier limitrophe du Relecq-Kerhuon, isolé de la commune, sans appartenance à Guipavas.
- L'axe rue de Brest / rue de Paris dans le centre-ville et la centralité qui est à revoir.
- Le secteur de Kerlaurent avec les problèmes de circulation à venir en lien avec le développement et l'arrivée du stade.

On est en 2032, de quoi êtes-vous fiers dans votre commune ?

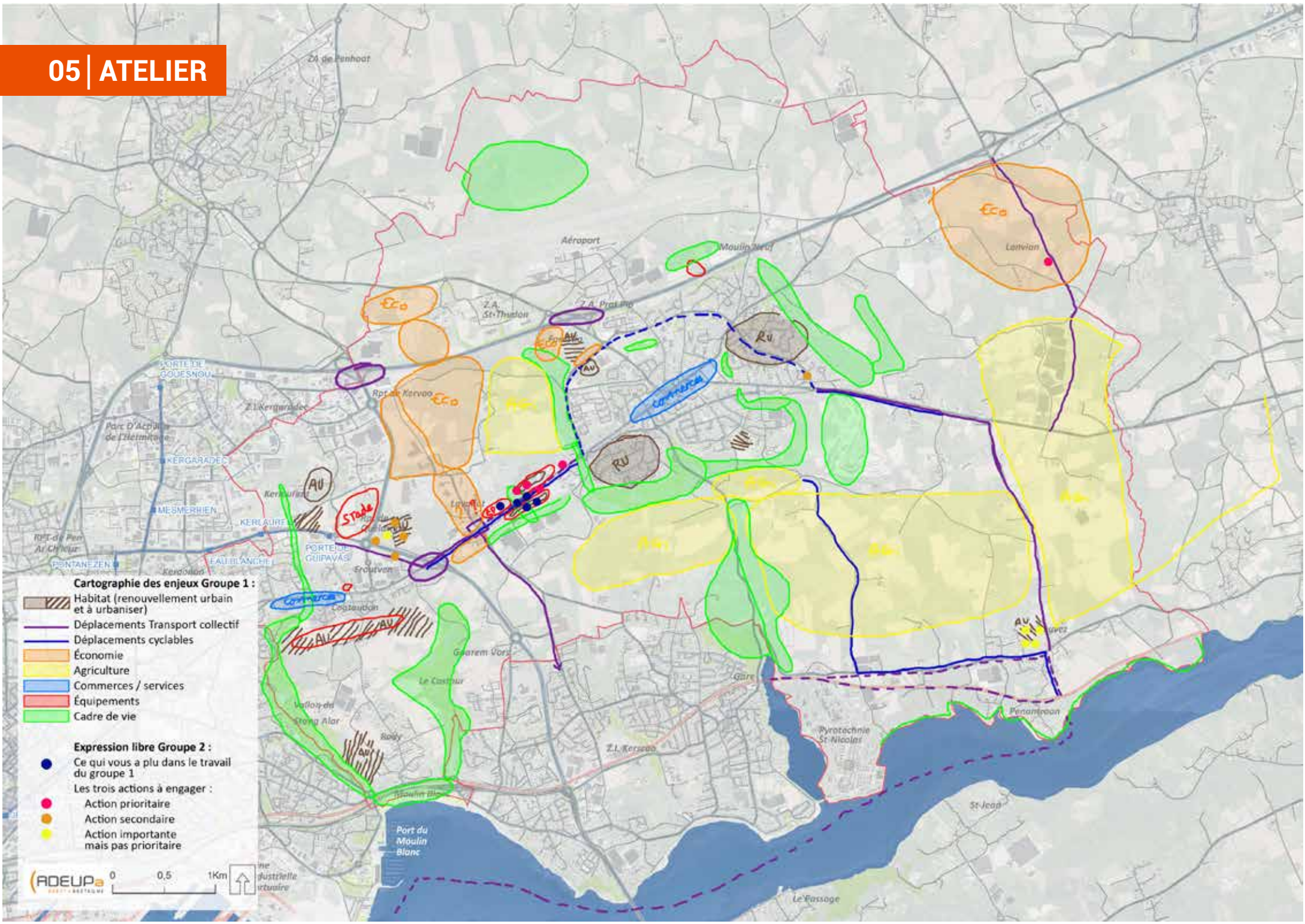
- Guipavas est une commune dynamique (emplois, activités / services / équipements et tissu associatif).
- C'est une ville nature : on passe rapidement du milieu urbain à la nature.
- La zone Ouest est rattachée au bourg (tram, commerces, habitat et équipements).

qu'est ce qui marche bien ?

- Les habitants restent car ils trouvent sur la commune de l'emploi, des commerces et de l'habitat.

On est en 2032, en trois mots quelle est l'image de Guipavas ?





- Guipavas / le Relecq-Kerhuon : une ville élargie où il fait bon vivre dans tous les quartiers.



Cartographie des enjeux Groupe 1 :

-  Habitat (renouvellement urbain et à urbaniser)
-  Déplacements Transport collectif
-  Déplacements cyclables
-  Économie
-  Agriculture
-  Commerces / services
-  Équipements
-  Cadre de vie

Expression libre Groupe 2 :

-  Ce qui vous a plu dans le travail du groupe 1
- Les trois actions à engager :
-  Action prioritaire
-  Action secondaire
-  Action importante mais pas prioritaire

Cartographie des enjeux

Groupe 1

L'habitat

- Les zones à urbaniser du Forestic et du Manoir sont maintenues dans le centre. Du renouvellement urbain se fait dans les secteurs de Kerjaouen et Kerapur (Bimby).
- Des zones à urbaniser sont prévues à Quélarnou (habitat, loisirs ?) et le long du boulevard Michel Briant (zones mixtes avec équipements : gendarmerie, pompiers, sports).
- A l'ouest, dans le secteur du Rody, les zones à urbaniser de Kerhouant (au sud) et Kermeur-Coataudon (au nord) sont maintenues celles de Kerdanné et du Botspern également.
- Les zones à urbaniser du Douvez sont également maintenues.

Déplacements (tous modes)

- Un TCSP est mis en place sur le boulevard Michel Briant par prolongation de la ligne depuis la station «porte de Guipavas» jusqu'à Lavallot et le centre-ville. Un noeud de liaison est créé à Lavallot pour faire le lien avec le Relecq-Kerhuon.
- Pour la desserte du Douvez trois pistes de réflexions sont proposées :
 - La mise en place d'un TC depuis le bourg,
 - Une liaison TC depuis le Relecq-Kerhuon (voie ferrée, route ?),
 - une liaison maritime vers Brest.

- La voie de contournement de Lanvian est essentielle pour la suppression du trafic des poids lourds dans le centre-ville.
- Les échangeurs de Kervao, Quélarnou et Prat-Pip sont étudiés pour fluidifier les trafics. La question d'une bretelle supplémentaire à Quélarnou se pose.
- Une réflexion est également proposée pour les déplacements doux :
- Des pistes cyclables reliées à la métropole et aux zones vertes,
- Au Douvez, la mise en valeur des itinéraires existants (chemin du littoral avec les problèmes posés par la continuité au niveau du site de la pyrotechnie).

Économie (y compris agricole)

- Les développements prévus à Lanvian et au Forestic sont maintenus.
- La zone de Saint Thudon se prolonge jusqu'à Savéol.
- Lavallot s'étend jusqu'au hameau de Créac'h Burguy. À côté et jusqu'à la ceinture verte du bourg, la zone agricole est préservée. Au carrefour de Lavallot, une programmation mêlant économie, équipements et habitat avec une desserte forte en TC est proposée.
- Une ceinture agricole entre le Douvez, la carrière et à l'est jusqu'à Lanvian est à conforter.

Services / commerces

- Les deux secteurs de commerces sont ceux de Coataudon et du centre-ville.

Équipements

- La caserne de gendarmerie et les pompiers s'installent au nord du boulevard Michel Briant.
- Des équipements sportifs sont programmés dans le secteur de Keradrien (boulodrome) et sur la zone future d'urbanisation de Kermeur-Coataudon Une école est également programmée dans ce même secteur de développement.
- Le stade se développe aux abords du Frouvent.
- Dans le centre-ville, les écoles de Kerapur et de Pergaud se regroupent.

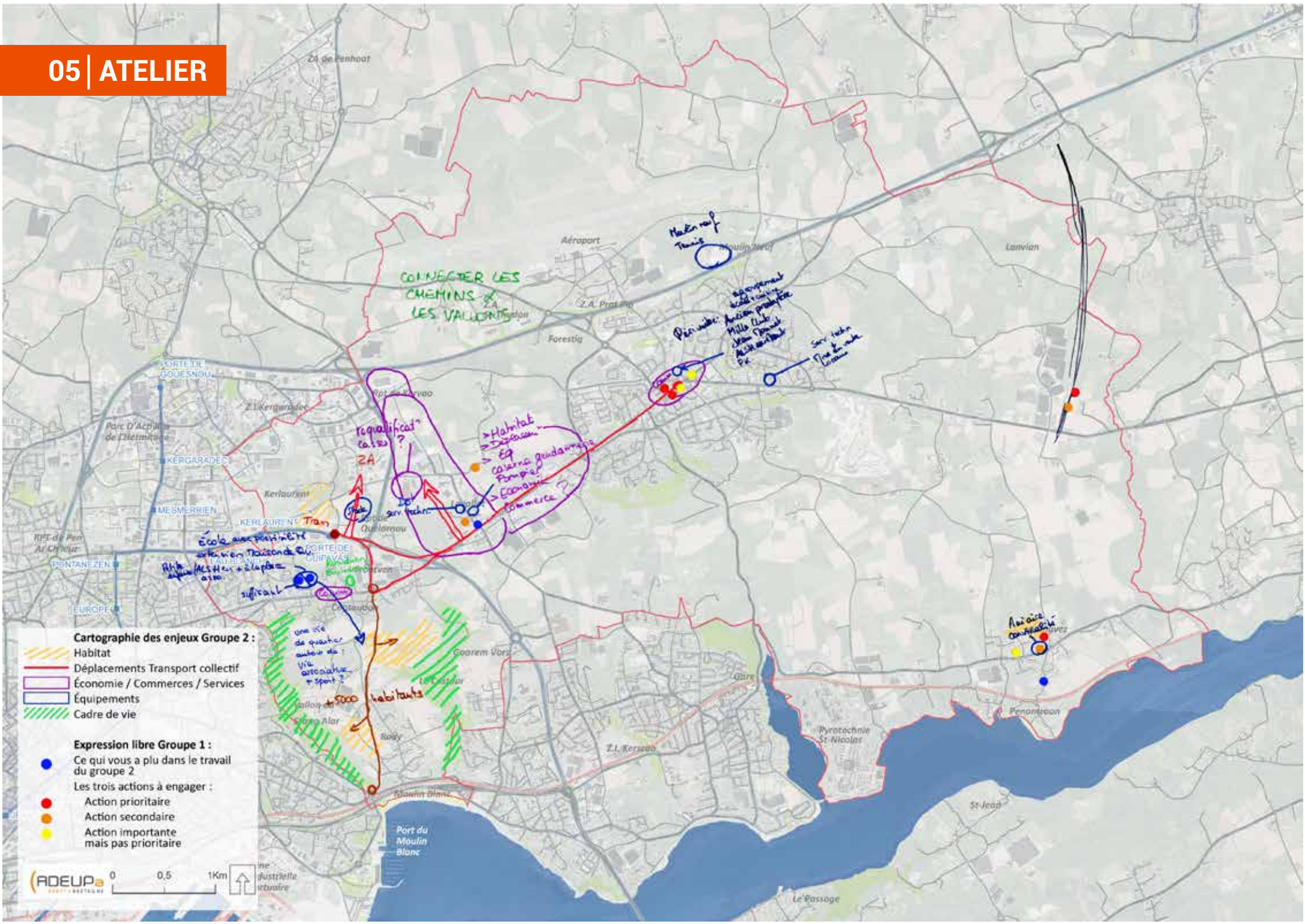
Cadre de vie

- De nombreux espaces naturels existent déjà sur la commune. Deux grandes zones vertes sont à conforter : la ceinture autour du centre et celle entre le Costour et le Stan-Alar via Moulin Blanc.
- Une autre zone verte intéressante se trouve au dessus de l'aéroport (source de la Penfeld et tourbières).
- La coulée verte sur le boulevard Michel Briant est à conserver mais en la diminuant.
- La continuité littorale le long de l'Élorn est à conforter.

Pour conclure

Groupe 2

Dans ce groupe, on peut noter un fort intérêt porté sur le secteur de Lavallot, qui est une priorité dans les actions à engager. Une autre priorité serait la création de la voie de Lanvian. Les actions secondaires seraient à mener dans le secteur de Coataudon, puis enfin, sur du plus long terme au Douvez.



CONNECTER LES CHEMINS & LES VALLEES

Martin roof
Tennis

Piscine
équipement
accès piscine
Action priorité
Mills Club
Jean Tardif
Mickael
Pi

serv techn
Plan de mise
à jour

qualificat
ca. 100
ZA

Habitat
Eg
CASA
Pompier
Economie
Commerce

École avec piscine
service
Maison de Qu.
Rég. des Hous + ateliers
asso.

suffisant

une vie
de quartier
autour de
Vie
associative
+ sport ?

5000 habitants

Autrice
construite

- Cartographie des enjeux Groupe 2 :**
- Habitat
 - Déplacements Transport collectif
 - Économie / Commerces / Services
 - Équipements
 - Cadre de vie

- Expression libre Groupe 1 :**
- Ce qui vous a plu dans le travail du groupe 2
 - Les trois actions à engager :
 - Action prioritaire
 - Action secondaire
 - Action importante mais pas prioritaire

Cartographie des enjeux

Groupe 2

L'habitat

- Des potentiels de renouvellement urbain existent sur les sites de l'école de Kerapur, quand celle-ci aura été regroupée avec l'école Pergaud, ainsi qu'à l'emplacement qui sera laissé vacant après le départ des services techniques.
- Le secteur du Rody accueille 5 000 habitants à terme et les développements se font au Botspern.
- De l'habitat autour du boulevard Michel Briant permet de reconnecter le centre-ville et Coataudon.

Déplacements (tous modes)

- Une interconnexion entre centre-ville / tramway et zones économiques est créée.
- Une augmentation de la cadence des bus et la création de bus rapides permet d'adapter l'offre aux besoins.
- La voie de Lanvian est créée, supprimant ainsi le passage des poids lourds dans le centre-ville.
- Une voie structurante est créée au Rody pour desservir les futurs développements.

Économie (y compris agricole)

- Les développements se poursuivent dans le secteur de Lavallot et s'étendent potentiellement le long du boulevard Michel Briant.

Services / commerces

- Les deux secteurs de commerces sont ceux de Coataudon et du centre-ville. La question d'implantation de commerces sur le boulevard Michel Briant est également posée en fonction du programme dans ce secteur.

Équipements

- Les écoles Pergaud et Kerapur sont regroupées.
- Dans le secteur de Coataudon, se pose la question de la maison de quartier qui est obsolète. Il manque des services dans ce secteur, une tentative de mairie annexe a été expérimentée il y a un moment mais sans donner de résultats probants. Cependant au vu des développements à venir une analyse des besoins ne serait-elle pas à prévoir dans ce secteur, avec un accueil polyvalent et / ou une équipe d'agents communaux sur place ? Ce qui serait possible c'est de regrouper dans l'actuelle maison des associations les services liés à la petite enfance, à proximité de l'école Hénensal. De nouveaux locaux pour accueillir la vie associative et des équipements sportifs seraient regroupés au sein du nouveau quartier du Rody afin d'y instaurer une vie de quartier.

- Dans le secteur de Keradrien, une opération regroupe le boudrome et des salles de réunions.
- Une aire de convivialité est aménagée au Douvez.
- Une salle de tennis est créée dans le secteur du Moulin neuf.
- Les services techniques ainsi que la caserne des pompiers et la gendarmerie prennent place dans le secteur de Lavallot.
- Le stade s'installe au Froutven.

Cadre de vie

- Les zones agricoles et les espaces verts participent au cadre de vie.
- Les vallons et les chemins sont connectés.

Pour conclure

Groupe 1

Dans ce groupe, on peut noter que les intérêts sont multiples, à la fois pour les équipements dans le secteur de Coataudon, le secteur de Lavallot et du Douvez. Des contradictions apparaissent dans l'ordre des actions à mener que ce soit dans le bourg et au Douvez avec à la fois des actions notées prioritaires et à plus longue échéance.

06 | LE SCHÉMA








06 | LE SCHÉMA






Trois axes stratégiques
Focus sur le boulevard Michel Briant
Focus sur le centre-ville

TROIS AXES STRATÉGIQUES

1 - DYNAMISER LA COMMUNE















-  Consolider la centralité *(Voir zoom sur le centre)*
-  Articuler les enjeux métropolitains de développement *(Voir zoom sur le boulevard Michel Briant)*
-  Mutualiser, déplacer, reconfigurer certains équipements. Accompagner ces mutations par du renouvellement urbain le cas échéant
-  Améliorer les flux aux abords des principaux générateurs existants (zones d'emploi, commerces, équipements)
-  Anticiper l'augmentation des flux aux abords des principaux générateurs à venir

2 - VALORISER LE CADRE DE VIE








-  Préserver les vallons, principaux supports de biodiversité, améliorer les continuités
-  Valoriser les vallons depuis le boulevard Michel Briant et la rue de Paris. *(Voir zoom sur le boulevard Michel Briant)*
-  Reconquérir progressivement les espaces de la carrière pour recréer des liens entre vallons
-  Faire la promotion des circuits de randonnée et de leurs variantes / connexions (GR 34, Circuit de l'Élorn à la Penfeld, Circuit au fil de la Penfeld,...)
-  Valoriser les belvédères et les intégrer au circuit des belvédères de la rade

3 - AMÉLIORER LA MOBILITÉ





En transports en commun

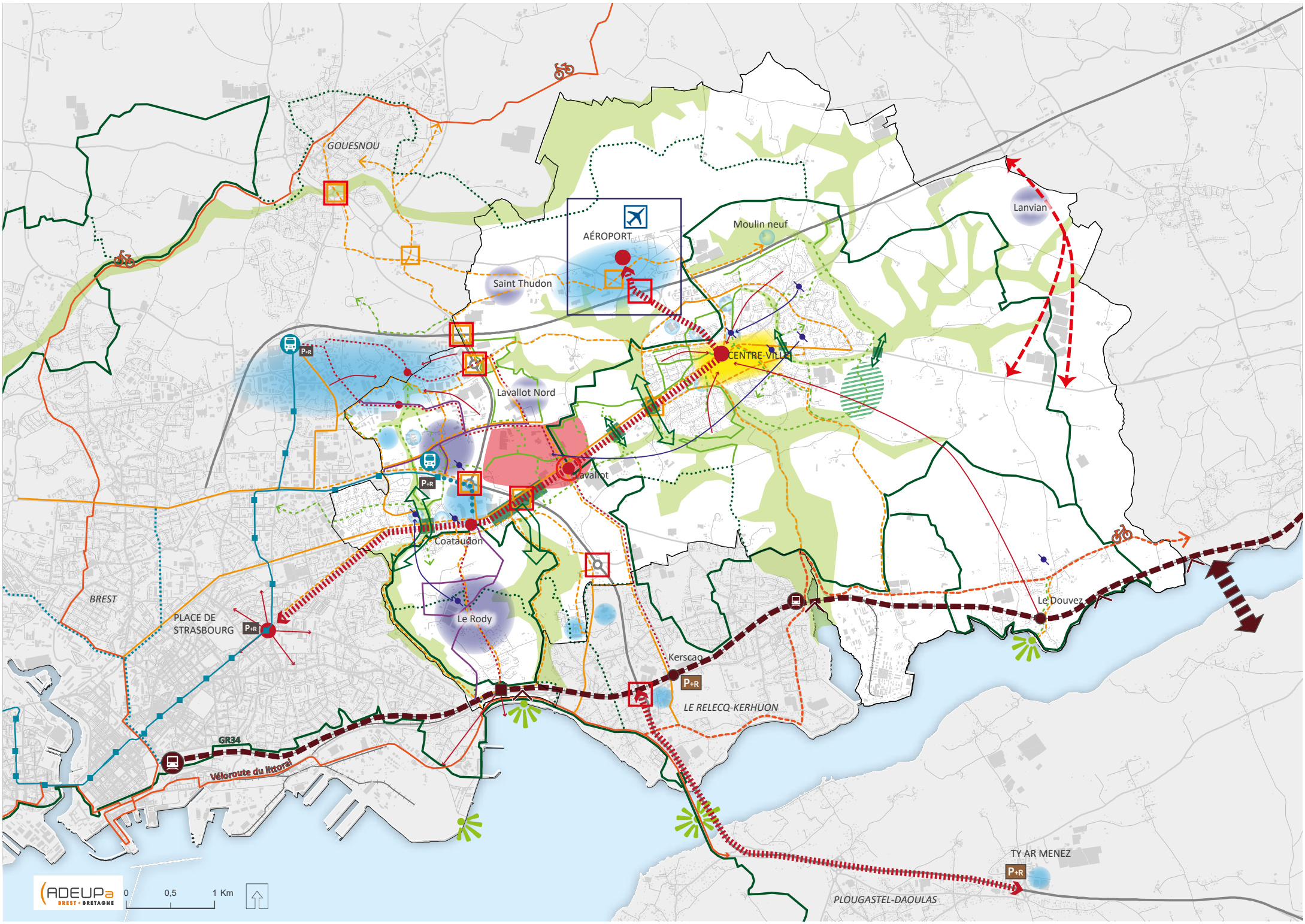
-  Réseau tramway
-  Développer la ligne B et le bus à haut niveau de service
-  Connecter tramway et transport en commun performant
-  Parking-relais existant
-  Créer de nouveaux parking-relais
-  Améliorer la qualité paysagère / gérer l'interface ville/aéroport : porte d'entrée du territoire du Pays de Brest
-  Développer un transport en commun performant
-  Articuler de nouvelles dessertes en « rocade » en transports en commun
-  Développer la desserte depuis la voie ferrée (tram-train, RER express ?)
-  Préserver les vues sur l'Élorn et la rade depuis le train
-  Gare existante
-  Réactiver d'anciennes gares
-  Créer de nouvelles haltes ferroviaires
-  Étudier le franchissement de l'Elorn afin d'améliorer l'offre ferroviaire Brest-Quimper

En vélo / à pieds

-  Se connecter à la véloroute des Abers
-  Se connecter à la véloroute vers Landerneau (projet du schéma départemental vélo)
-  Valoriser les itinéraires vélo existants
-  Compléter les itinéraires vélo
-  Sécuriser les traversées vélo
-  Valoriser les chemins piéton
-  Compléter les chemins piéton

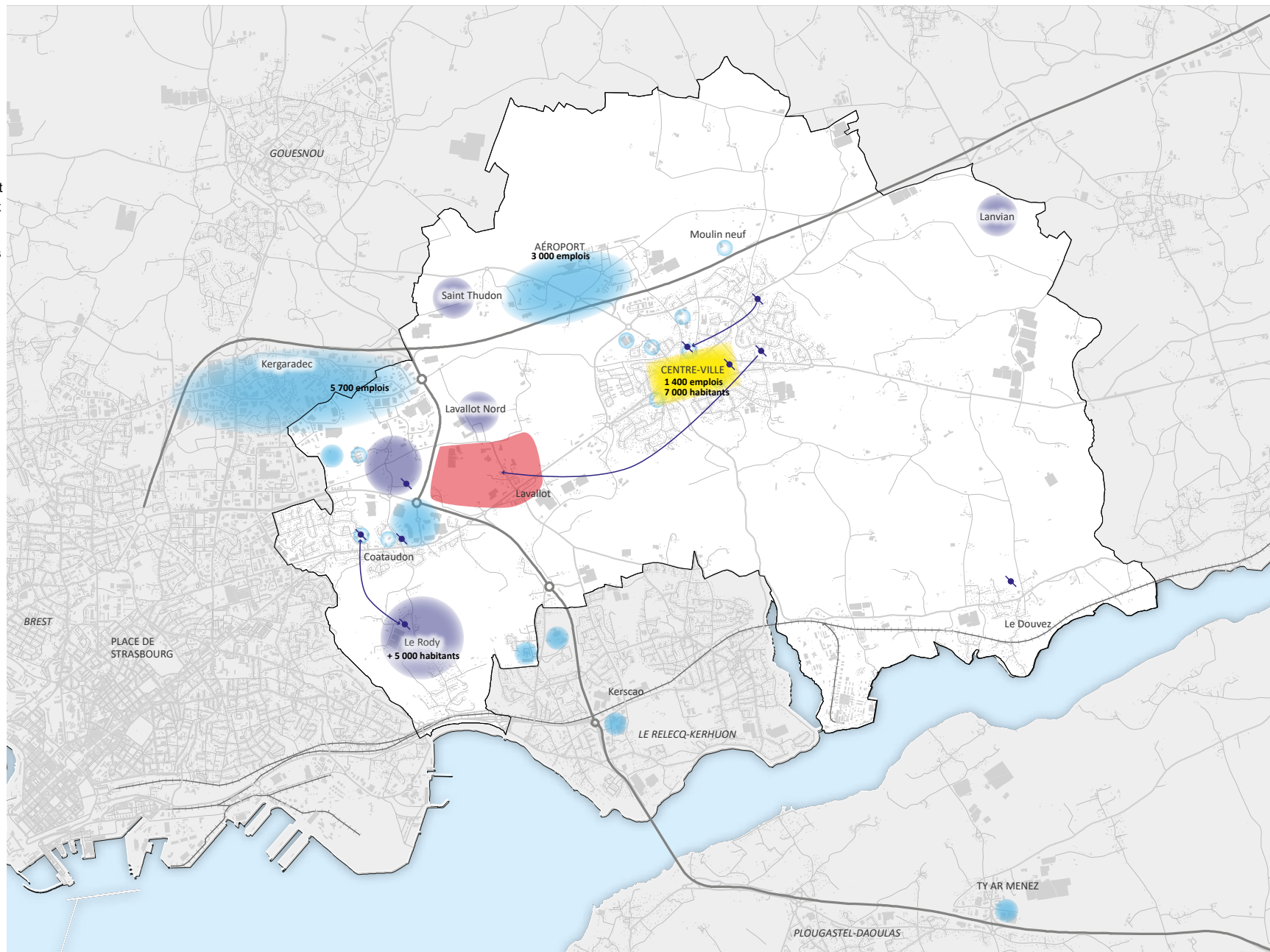
En automobile

-  Desservir les zones d'urbanisation futures
-  Réaliser la voie de contournement
-  Améliorer la circulation aux abords des échangeurs
-  Améliorer la circulation au carrefour de Lavallot



1 - DYNAMISER LA COMMUNE

- Consolider la centralité
(Voir zoom sur le centre)
- Articuler les enjeux métropolitains de développement
(Voir zoom sur le boulevard Michel Briant)
- Mutualiser, déplacer, reconfigurer certains équipements. Accompagner ces mutations par du renouvellement urbain le cas échéant
- Améliorer les flux aux abords des principaux générateurs existants (zones d'emploi, commerces, équipements)
- Anticiper l'augmentation des flux aux abords des principaux générateurs à venir



Trois axes stratégiques

Dynamiser la commune, valoriser le cadre de vie, améliorer la mobilité

1 - DYNAMISER LA COMMUNE

- CONSOLIDER LA CENTRALITÉ
- ARTICULER LES ENJEUX MÉTROPOLITAINS DE DÉVELOPPEMENT
- MUTUALISER, DÉPLACER, RECONFIGURER CERTAINS ÉQUIPEMENTS

Le schéma de référence se décline autour de trois axes stratégiques définissant pour les prochaines années la trajectoire du projet urbain de la commune.

Ce schéma intègre des actions qui dépassent le seul cadre de la commune, notamment en ce qui concerne les déplacements en transports collectifs.

Dynamiser la commune

Les deux principaux enjeux de dynamisation de la commune se situent d'une part dans la consolidation du centre-ville, d'autre part dans l'articulation des enjeux métropolitains de développement, dans le secteur de Lavallot autour du boulevard Michel Briant. Ces deux espaces ont fait l'objet de zooms spécifiques. Ils sont développés en pages suivantes.






Des réflexions, pour certaines déjà engagées, sur d'autres sites vont également contribuer à la dynamisation de la commune qui devra intégrer la gestion des flux générés (voir également les paragraphes sur l'amélioration des mobilités). En effet les développements successifs des dernières années ont conduit à des difficultés ponctuelles de circulation aux heures de pointe, particulièrement dans les secteurs de l'aéroport et du Froutven. Ils sont à mettre en lien avec l'arrivée de nouvelles activités (commerces, bureaux, activités). Dans le secteur de l'aéroport un plan de déplacements inter-entreprises a été mis en œuvre en 2016 concernant 27 entreprises (dont Financo, agence Paul Champs, AC3 Groupe, Sofresid et aéroport Brest Bretagne pour les plus importantes). Il serait intéressant d'évaluer ses incidences sur le comportement des salariés et d'élargir cette réflexion à l'ensemble des entreprises du périmètre. Un travail de même ordre pourrait être mené dans le secteur du Froutven.

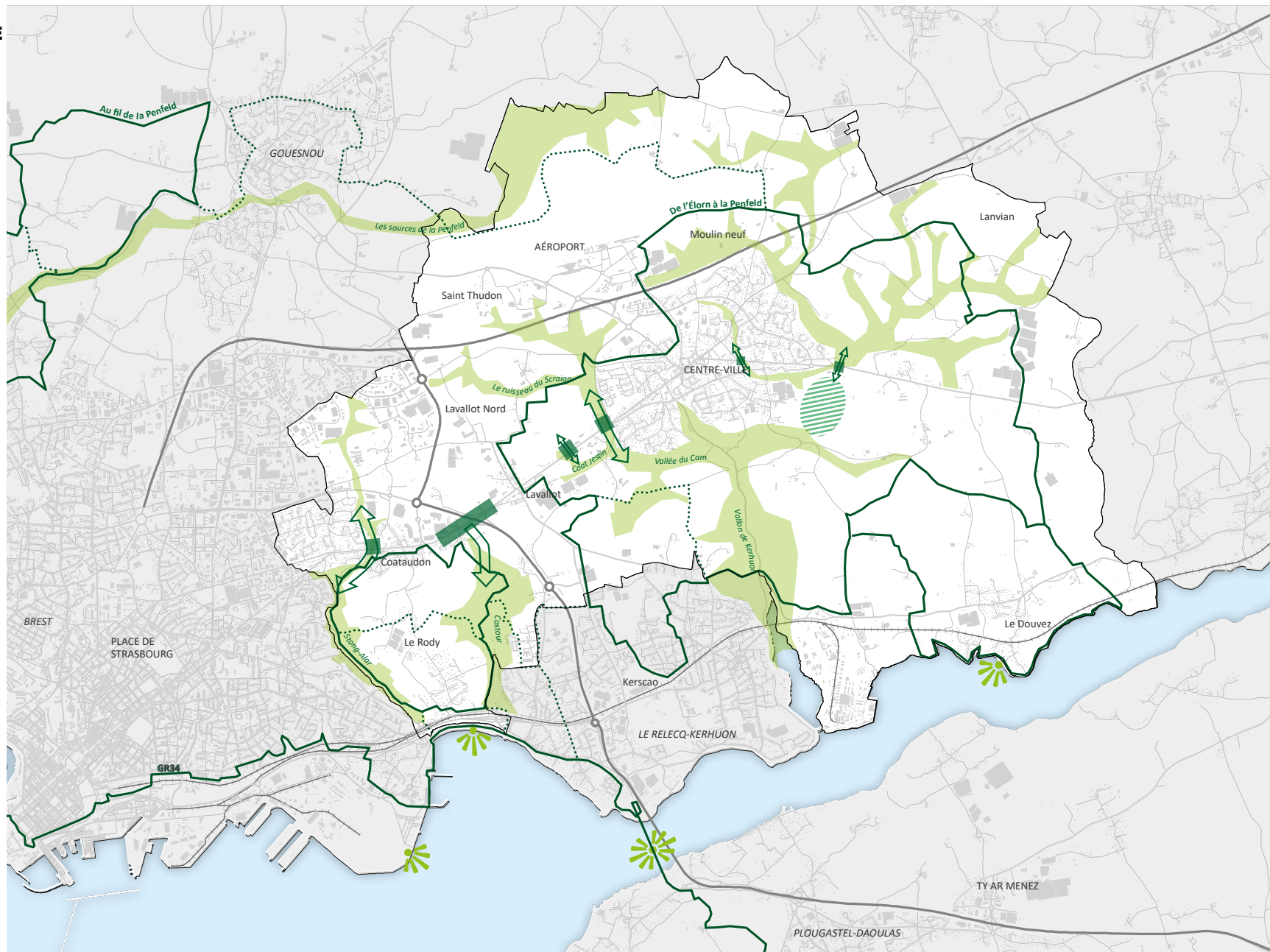
Le diagnostic a montré que même si la commune est bien équipée, la multiplication de ses polarités entraîne des demandes fortes. La reconfiguration, la mutualisation et le déplacement de certains équipements doivent permettre de rationaliser l'existant et de répondre aux besoins à venir.

Plusieurs projets sont en cours de réflexion :

- le regroupement des écoles Kerafur et Pergaud sur le site de cette dernière. Il s'accompagne d'une réflexion sur le devenir du presbytère. Il semble important que dans cette réflexion soit intégrée l'idée d'un lien plus direct vers la place Saint Herbot dans le prolongement de l'allée piétonne qui mène à la médiathèque (l'Awéna) et la salle culturelle de l'Alizé en passant par le complexe sportif. Une réflexion sur certains bâtiments qui bordent cette allée pourrait également être envisagée (ancienne bibliothèque, Mille Club, foyer de Kercoco et salle Jean Monnet),
- le déplacement des ateliers des services municipaux dont le déménagement est prévu dans le secteur de Lavallot en lieu et place de l'ancienne entreprise Marin,
- la gendarmerie qui se trouve rue de Paris avec une volonté de regrouper les casernes de Guipavas et du Relecq Kerhuon. Une réflexion sur le futur site d'implantation est en cours avec plusieurs critères à intégrer : rapidité de la desserte, proximité des services pour les personnes logées sur place par exemple. Trois secteurs sont envisagés : le secteur de Lavallot (en renouvellement ou en extension), le site des terrains le Bris sur le boulevard Michel Briant (en renouvellement sur une friche vacante) et au Forestig (intégré au développement de ce secteur). Une complémentarité avec une caserne de pompiers pourrait également être envisagée,
- une réorganisation du site de Keradrien est également envisagée avec la création de terrains de pétanque couverts et extérieurs. Cette réorganisation pourra s'accompagner d'un renouvellement urbain des espaces à proximité,
- le secteur de Coataudon / le Rody est amené à évoluer dans les prochaines années. L'analyse des locaux et fonctions actuels et à venir est donc à étudier : regroupement des services liés à la petite enfance dans l'actuelle maison de quartier, nouveaux locaux associatifs et sportifs à créer au Rody ?
- enfin le grand stade, équipement métropolitain, va se construire sur la commune, à proximité du Froutven. Les nouveaux déplacements générés par cet équipement, dans un secteur déjà compliqué à certaines heures, doivent être étudiés avec attention.

2 - VALORISER LE CADRE DE VIE

-  Préserver les vallons, principaux supports de biodiversité, améliorer les continuités
-  Valoriser les vallons depuis le boulevard Michel Briant et la rue de Paris (Voir zoom sur le boulevard Michel Briant)
-  Reconquérir progressivement les espaces de la carrière pour recréer des liens entre vallons
-  Faire la promotion des circuits de randonnée et de leurs variantes / connexions (GR 34, Circuit de l'Élorn à la Penfeld, Circuit au fil de la Penfeld,...)
-  Valoriser les belvédères et les intégrer au circuit des belvédères de la rade



Trois axes stratégiques

Dynamiser la commune, valoriser le cadre de vie, améliorer la mobilité

2 - VALORISER LE CADRE DE VIE

- PRÉSERVER ET VALORISER LES VALLONS
 - RENDRE PLUS LISIBLES
LES CHEMINS DE RANDONNÉES
ET LES BELVÉDÈRES

Préserver les vallons

La commune de Guipavas se caractérise par la présence de grands vallons rythmant le territoire d'est en ouest. Le plus connu d'entre eux est le Stang Alar, conservatoire national botanique. Ces vallons sont supports de biodiversité et à ce titre méritent d'être protégés.

Ils viennent rythmer les espaces et les séquences très routières du boulevard Michel Briant et de la rue de Paris. Ils permettent d'offrir des respirations et des coupures d'urbanisation. Ils donnent une image attractive de la commune. De la même manière, les vues sur l'Élorn depuis le train sont également des vecteurs d'images positives pour la commune.

Ces vallons ont également une fonction hydrographique importante et sont jalonnés de patrimoines plus ou moins importants liés à l'eau (kanndis, moulins...). Leur valorisation et leur protection est également un atout pour la commune.

Certains d'entre-eux se prolongent dans le tissu urbain constitué et sont des vecteurs d'usages et de dessertes pour différentes polarités de la commune.

Tirer parti des cheminements

Les continuités entre ces vallons sont à favoriser à la fois pour des raisons écologiques mais également pour créer des continuités dans les parcours piétons. La carrière actuellement en activité fait partie d'un des obstacles à la continuité autour du bourg. Des actions de reconquête pourront être menées progressivement au fur et à mesure de l'arrêt d'exploitation de certains secteurs pour créer les continuités.

Une étude plus poussée a également été menée dans le secteur du boulevard Michel Briant. Des continuités à créer sont proposées (voir zoom sur ce secteur en pages suivantes).


Le principal circuit de randonnée «de l'Élorn à la Penfeld» permet une lecture d'ensemble des paysages de la commune en passant du plateau du Léon à la vallée de l'Élorn. Il est complété par d'autres circuits (circuit de Keraudry à l'est de la commune, circuit des rives de l'Élorn autour du Douvez, circuit de la vallée du Cam et circuit du Stang-Alar et du Costour). Il est relié au Nord au circuit «Au fil de la Penfeld», depuis les sources de la Penfeld à proximité de l'aéroport, jusqu'à son embouchure.

Il est aussi relié au GR34. L'ensemble de ces circuits constituent un maillage intéressant qui pourrait faire l'objet d'une communication plus importante.





Enfin, des belvédères offrent des points de vue intéressants notamment depuis les deux plages de la commune (Pen an traon et Moulin-Blanc). Dans l'étude « Rade de Brest, force du Pays » (Adeupa, 2017) sur la rade et sa valorisation, ils font partie des points de vue remarquables à relier au « circuit des belvédères de la rade ».

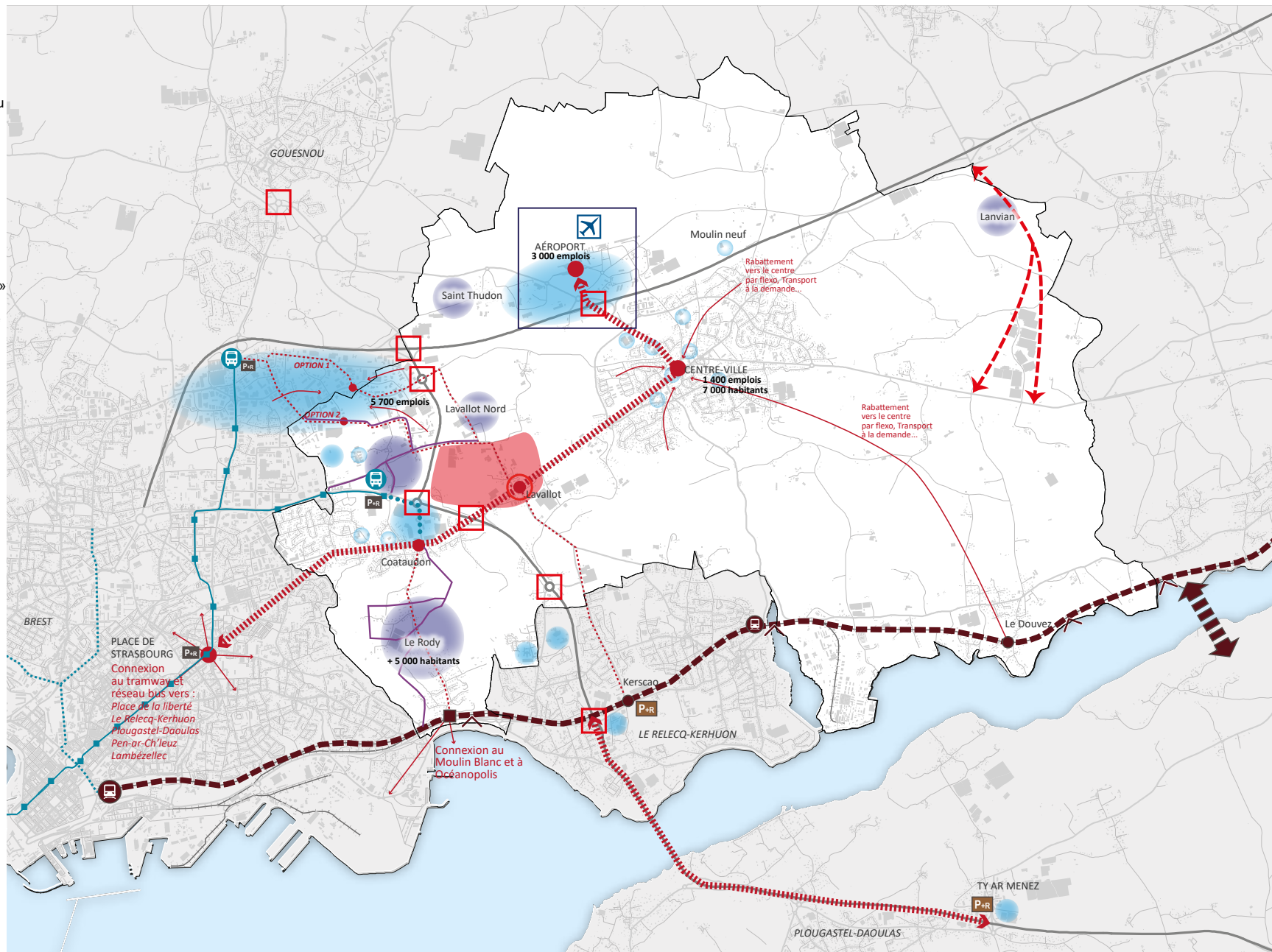
3 - AMÉLIORER LA MOBILITÉ

En transports en commun

-  Réseau tramway
-  Développer la ligne B et le bus à haut niveau de service
-  Connecter tramway et transport en commun performant
-  Parking-relais existant
-  Créer de nouveaux parking-relais
-  Améliorer la qualité paysagère / gérer l'interface ville/ aéroport : porte d'entrée du territoire du Pays de Brest
-  Développer un transport en commun performant
-  Articuler de nouvelles dessertes en «rocade» en transports en commun
-  Développer la desserte depuis la voie ferrée (tram-train, RER express ?)
-  Préserver les vues sur l'Élorn et la rade depuis le train
-  Gare existante
-  Réactiver d'anciennes gares
-  Créer de nouvelles haltes ferroviaires
-  Étudier le franchissement de l'Elorn afin d'améliorer l'offre ferroviaire Brest-Quimper

En automobile

-  Desservir les zones d'urbanisation futures
-  Réaliser la voie de contournement
-  Améliorer la circulation aux abords des échangeurs
-  Améliorer la circulation au carrefour de Lavalot



Trois axes stratégiques

Dynamiser la commune, valoriser le cadre de vie, améliorer la mobilité

3 - AMÉLIORER LA MOBILITÉ

- EN TRANSPORTS EN COMMUN AVEC LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU STRUCTURANT ET LA DESSERTE DU SECTEUR AÉROPORTUAIRE
- EN AUTOMOBILE, FLUIDIFICATION ET MAÎTRISE DU TRAFIC

La commune de Guipavas est une porte d'entrée de la métropole. C'est également un secteur attractif du développement de la métropole. L'articulation entre les développements existants et à venir et les mobilités est donc une question importante pour éviter la saturation des réseaux de transport.

Le réseau de transport en commun

L'objectif affiché par la métropole est d'atteindre 20% de part modale en transport collectif à l'horizon 2025. Cela suppose la mise en place d'un service efficace de desserte avec à la fois des aménagements sur les lignes et une amélioration de la qualité de service, en particulier pour les fréquences, l'amplitude horaire et les temps de trajet.

C'est l'objet de l'actuelle concertation sur le développement du réseau structurant.

Pour Guipavas, cela se traduit par la mise en œuvre d'une liaison rapide et directe vers la place de Strasbourg depuis l'aéroport. Cette liaison nécessitera le traitement du boulevard de Coataudon, du boulevard Michel Briant et de la rue de Paris afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus.

En complément une liaison entre cette ligne performante de bus et l'arrêt du tramway «Porte de Guipavas» permettra un maillage complémentaire, à mettre en lien également avec le développement du quartier du Rody.

C'est aussi l'occasion de traiter l'interface avec l'aéroport en améliorant la qualité paysagère de cette autre entrée de la métropole.

L'autre piste d'amélioration de la desserte de la commune est la création d'une liaison en rocade depuis Kerscao au Relecq-Kerhuon jusqu'à Kergaradec via Lavallot. Cette liaison est à mettre en lien avec la création d'une gare ou d'une halte ferroviaire, socle d'un pôle d'échange multimodal entre les transports collectifs urbains, renforcés par le développement d'une liaison vers le nord (Lavallot, Frouven / Kergaradec), le TER et les lignes départementales de transports collectifs venant du sud.

Une création de gare au Douvez est également envisagée dans le cadre de l'amélioration de la desserte depuis la voie ferrée.

La réactivation de la gare du Rody est également envisagée et à mettre en lien avec le développement futur de ce secteur. Une liaison interne nord-sud reliant le boulevard de Coataudon et le Moulin-Blanc figure déjà dans le schéma de référence du Rody.

Le réseau routier

La commune de Guipavas est au carrefour des grands axes de desserte de la métropole. Le trafic, en augmentation ces dernières années sur le réseau, entraîne des ralentissements à certaines heures de la journée sur la RN265 et la RN12, principalement au niveau des échangeurs routiers. Une étude est actuellement en cours pour fluidifier ces échanges, intégrant également les problématiques des traversées à vélo. Une étude complémentaire sera menée sur l'échangeur de Lavallot, à mettre en lien avec le développement du transport en commun dans le secteur.

L'objectif principal de la métropole est de réduire la part modale de la voiture au profit des transports collectifs et des modes actifs, en particulier pour les trajets courts (59% des déplacements automobiles concernent des trajets de moins de 3 km). C'est à mettre en lien avec le développement des transports collectifs, qui remettra en question le partage de la voirie à certains endroits au profit d'un transport en commun plus performant.










Enfin dans le secteur de Lanvian, la création d'une nouvelle voie est à l'étude (deux tracés sont examinés). Elle vise trois objectifs :

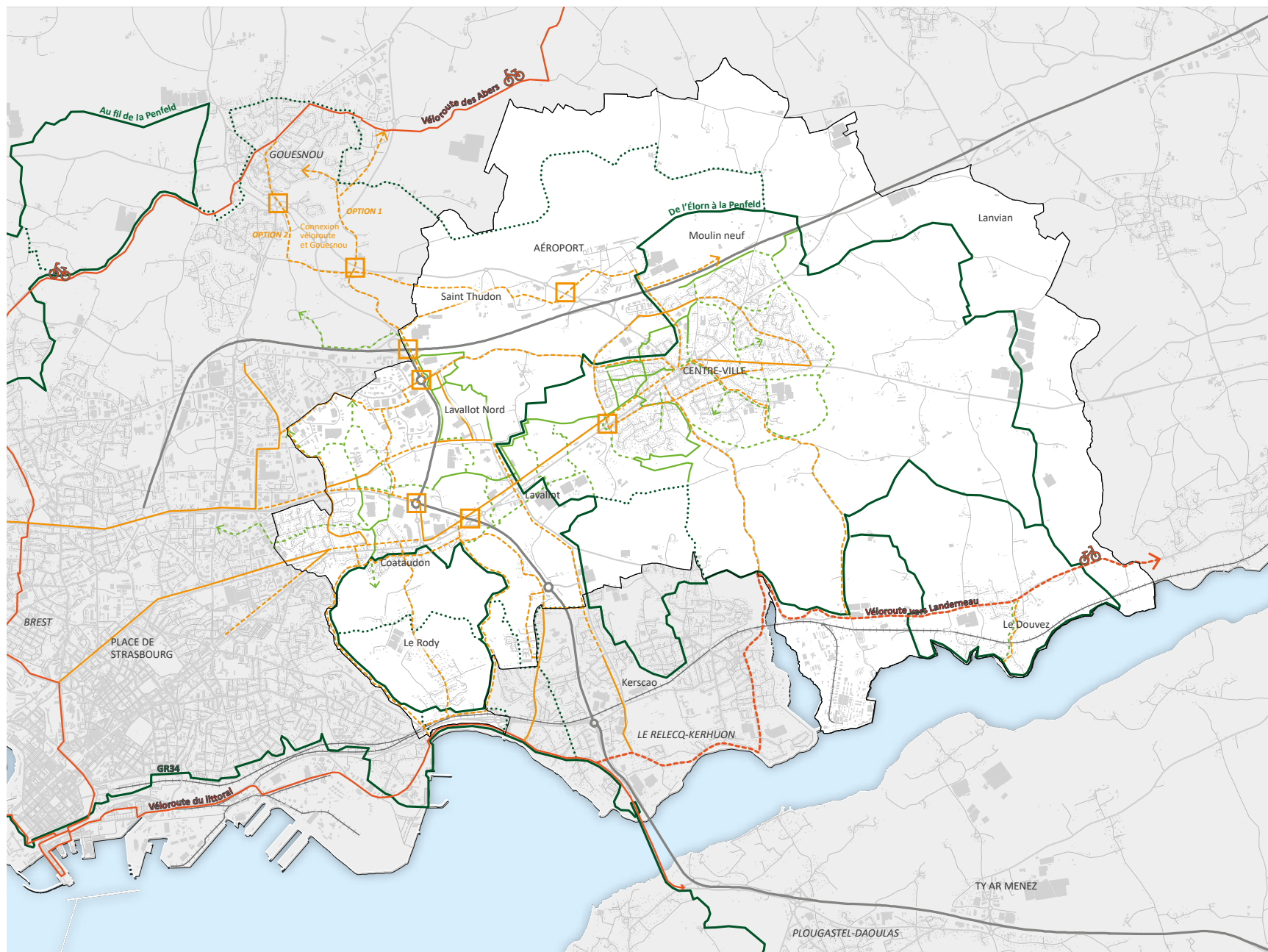
- desservir le futur écopôle de Lanvian,
- créer un contournement nord-est de la métropole,
- dévier les poids lourds des agglomérations de Guipavas et Saint Divy.

Ce travail est mené conjointement par le syndicat mixte de l'écopôle de Lanvian et le conseil départemental du Finistère.

3 - AMÉLIORER LA MOBILITÉ

En vélo / à pieds

-  Se connecter à la véloroute des Abers
-  Se connecter à la véloroute vers Landerneau (projet du schéma départemental vélo)
-  Valoriser les itinéraires vélo existants
-  Compléter les itinéraires vélo
-  Sécuriser les traversées vélo
-  Valoriser les chemins piéton
-  Compléter les chemins piéton
-  Faire la promotion des circuits de randonnée et de leurs variantes / connexions (GR 34, Circuit de l'Élorn à la Penfeld, Circuit au fil de la Penfeld,...)
- 



3 - AMÉLIORER LA MOBILITÉ (SUITE)

- EN VÉLO, RÉSEAU QUOTIDIEN ET CONNEXIONS AUX VÉLOROUTES
- À PIED, EN METTANT À PROFIT LES CHEMINEMENTS EXISTANTS

Le réseau cyclable

Aujourd'hui la part modale des déplacements à vélo est de 1,5% dans la métropole. L'objectif fixé par le plan climat est de 4% à l'horizon 2025. Pour atteindre cet objectif, la métropole a révisé son schéma directeur vélo. Après une période de développement des liaisons cyclables, ce nouveau schéma vise à ajuster ces liaisons et proposer de nouveaux aménagements de sécurité et de nouveaux services aux usagers. Le développement du réseau est également à mettre en parallèle avec les futurs itinéraires des transports en commun en site propre.

Les liaisons proposées sur la commune sont de deux ordres :

- des liaisons «pratiques» qui desservent les principaux pôles d'attractivité de la commune (zones d'activité, commerces, centre-ville, équipements...) et font le lien vers les communes voisines de Gouesnou et du Relecq-Kerhuon,
- des liaisons plus «touristiques» vers les véloroutes du littoral et des Abers et la véloroute de Landerneau (en projet). Ces tracés sont également des liaisons intéressantes pour le cadre de vie des habitants, permettant par exemple de relier le centre-ville à la plage de Pen anTraon.

Pour améliorer le réseau, un nouveau partage de la voie sera donc à promouvoir dans le tissu urbain avec des aménagements des espaces publics favorables à la pratique des modes actifs ainsi qu'un travail sur les échangeurs, qui sont aujourd'hui les endroits les plus accidentogènes. Les études en cours de requalification des échangeurs seront un levier pour traiter les coupures et les problématiques de sécurité des cyclistes.

Des actions de communication sur ce réseau sont également prévues dans le schéma directeur, jalonnement des itinéraires, mise en place de services et mesures pour faciliter l'accès à ce mode de déplacement (stationnements, sécurité, intermodalité, etc.), animations et formations autour du vélo. Une plaquette touristique devrait également voir le jour.

Le réseau pédestre

Aujourd'hui la part modale des déplacements piétons est de 28% dans la métropole. L'objectif affiché est de porter cette part modale à 33% à l'horizon 2025.

Le réseau pédestre, comme le réseau cyclable, est de deux ordres :

- « pratique » pour une utilisation au quotidien, desservant les principaux pôles d'attractivité de la commune (commerces, zones d'emplois, équipements...)
- « touristique » ou de promenade (déjà abordé dans le chapitre sur la valorisation du cadre de vie).

Aujourd'hui un certain nombre de chemins piétons existent déjà dans les secteurs urbanisés, mais nécessiteraient d'être mieux connus et complétés pour certains. Cette action devrait trouver écho dans la mise en œuvre du plan piéton élaboré à l'échelle de la métropole pour favoriser la marche au quotidien. Il prévoit l'élaboration dans chaque commune d'un schéma directeur des itinéraires piétons prioritaires.

Ce réseau est d'autant plus important à mettre en œuvre qu'il devra servir de rabattement depuis les quartiers vers le réseau de transport en commun. Il devra être suffisamment attractif pour offrir aux usagers une alternative à la voiture.

SÉQUENCE 1

L'échangeur du Froutven

Un premier temps de constructions diverses et de signalétiques variées puis une infrastructure routière très présente (pont, ronds-points) masquant le point d'intérêt du secteur : le haut du vallon du Costour.

SÉQUENCE 3

Le maillon agricole

Une séquence plus paysagée avec dans un premier temps le cimetière paysager de Lavallot. Quelques habitations se succèdent également et le paysage agricole est encore présent, marqué par le bocage, composé majoritairement de haies sur talus. Au passage du ruisseau de Coattjestin, le paysage est composé de boisements et fourrés.

SÉQUENCE 2

Le carrefour de Lavallot

Un mélange de constructions et fonctions diverses entre des habitations, des commerces en bordure de boulevard, des entreprises...
Un carrefour à feu et une voie surdimensionnés avec en point de mire le clocher de l'église.

SÉQUENCE 5

Le rond point de Pontrouff

Composé d'une succession d'espaces avec des habitations, un aménagement très routier bordé par de quelques plantations et une activité artisanale. Les espaces de la vallée du Cam sont complètement illisibles, le ruisseau est à cet endroit busé sur plusieurs mètres.

SÉQUENCE 4

La zone de Coatt Jestin

Une petite zone d'activités se situe à l'approche de l'entrée de ville, une friche est laissée vacante depuis le départ de l'entreprise le Bris.

Focus sur le boulevard Michel Briant

VERS UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ ET HARMONIEUX

- UN TRAVAIL SUR LES SÉQUENCES POUR REQUALIFIER TOUT L'ESPACE
 - FAIRE COHABITER DES ENJEUX DE DIFFÉRENTES NATURES (URBANISATION, TRAME VERTE ET BLEUE, DÉPLACEMENTS)
- CHANGER L'IMAGE AUTOROUTIÈRE DU BOULEVARD

Travailler les séquences

Le boulevard Michel Briant est constitué de diverses entités :

- une zone mixte (Lavalot) de part et d'autre du boulevard,
- une petite zone d'activité à Coat Jestin avec une partie vacante depuis le départ de l'entreprise Le Bris,
- une zone agricole dans la partie centrale avec la présence de quelques hameaux,
- des vallons et ruisseaux en limite d'urbanisation (Vallée du Costour à l'ouest, Vallée du Cam à l'est) et au centre (ruisseau du Scraign),
- des centralités aux extrémités du boulevard (centre-ville et Coataudon).

L'ensemble de ces espaces constituent différentes séquences le long du boulevard. Le travail sur chacune d'entre-elles permettra une requalification de l'ensemble de l'axe afin d'en changer l'image en valorisant certains éléments à proximité comme les vallons et en réalisant un travail paysager le long de la voirie.

SCHÉMA DE RÉFÉRENCE DE GUIPAVAS FOCUS SUR LE BOULEVARD MICHEL BRIANT

DYNAMISER LA COMMUNE

Mutualiser, déplacer, reconfigurer certains équipements. Accompagner ces mutations par du renouvellement urbain le cas échéant

Programmer les principaux développements :

- Développer une zone mixte entre activités et équipements publics (Lavalot sud)

- Programmer les développements économiques (Lavalot Nord)

- Permettre une mixité de fonctions dans le secteur de Quélarnou

Améliorer les flux aux abords des principaux générateurs existants (zones d'emploi, commerces, équipements)

Anticiper l'augmentation des flux aux abords des principaux générateurs à venir

VALORISER LE CADRE DE VIE

Préserver les vallons, principaux supports de biodiversité, améliorer les continuités

Valoriser les vallons depuis le boulevard Michel Briant / Restaurer les continuités écologiques

- Conforter le réseau bocager
- Renforcer et/ou créer un réseau bocager
- Reconstituer un réseau de mares
- Préserver les prairies humides
- Gérer les espèces invasives

Faire la promotion des circuits de randonnée et de leurs variantes / connexions (GR 34, Circuit de l'Élom à la Penfeld, Circuit au fil de la Penfeld,...)

AMÉLIORER LA MOBILITÉ

En transports en commun

Réseau tramway

Connecter tramway et transport en commun performant

Parking-relais existant

Développer un transport en commun performant

Articuler de nouvelles dessertes en «rocade» en transports en commun

En vélo / à pieds

Se connecter à la véloroute des Abers

Se connecter à la véloroute vers Landerneau (projet du schéma départemental vélo)

Valoriser les itinéraires vélo existants

Compléter les itinéraires vélo

Sécuriser les traversées vélo

Valoriser les chemins piéton

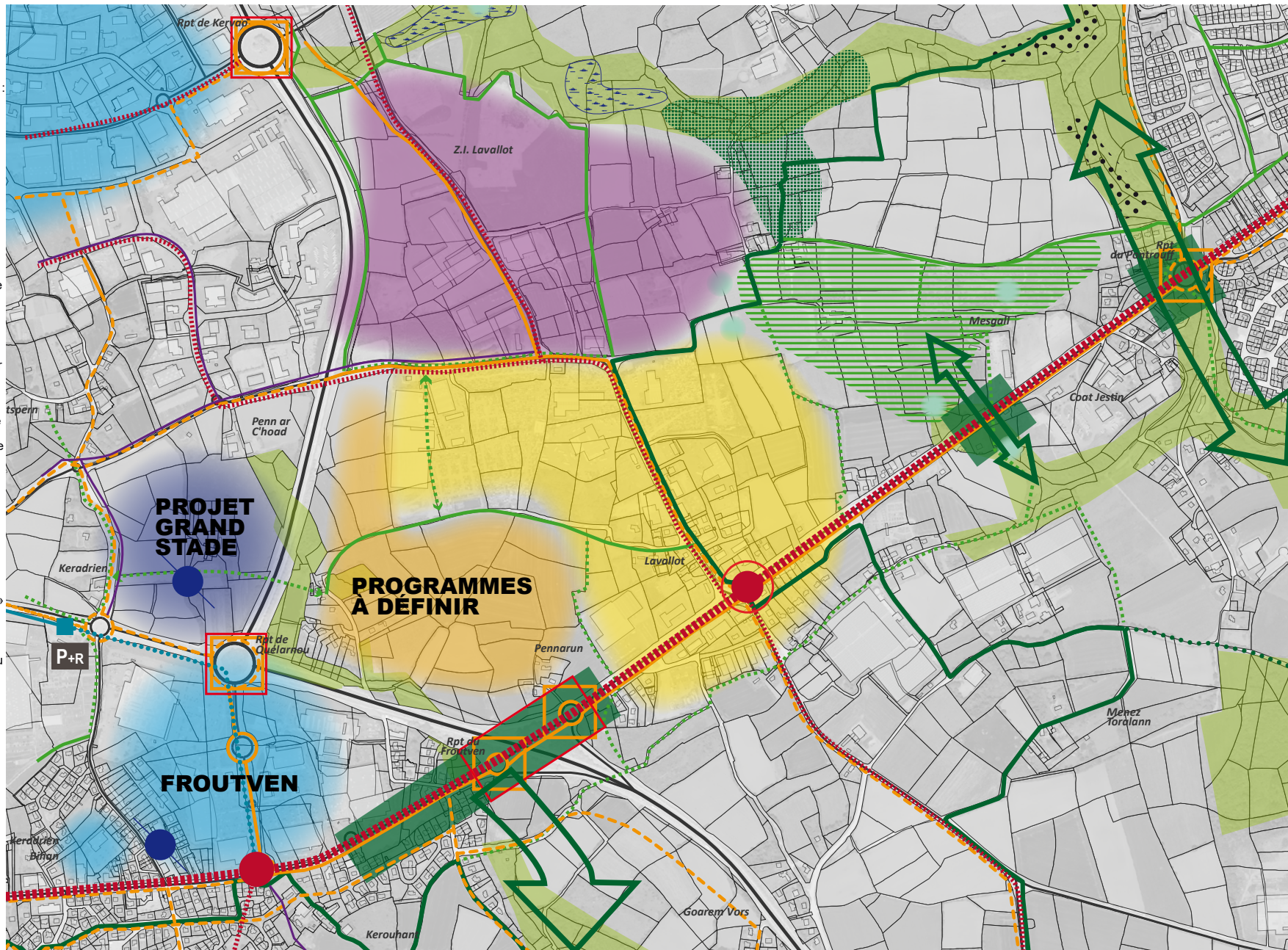
Compléter les chemins piéto

En automobile

Desservir les zones d'urbanisation futures

Améliorer la circulation aux abords des échangeurs (étude en cours)

Améliorer la circulation au carrefour de Lavalot



Focus sur le boulevard Michel Briant

VERS UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ ET HARMONIEUX

- UN TRAVAIL SUR LES SÉQUENCES POUR REQUALIFIER TOUT L'ESPACE
- FAIRE COHABITER DES ENJEUX DE DIFFÉRENTES NATURES (URBANISATION, TRAME VERTE ET BLEUE, DÉPLACEMENTS)
- CHANGER L'IMAGE AUTOROUTIÈRE DU BOULEVARD

Faire cohabiter différents espaces / fonctions

Le questionnement de l'OAP du PLU Facteur 4 (cf. chapitre 03 | diagnostic | renouvellement urbain | L'OAP de secteur Guipavas - Gouesnou) résulte d'une réflexion sur la vocation des différents espaces autour du boulevard, approfondie par ce présent schéma de référence :

- le secteur de Lavallot sera dédié à de l'activité, de l'artisanat et des équipements publics. En fonction des hypothèses retenues pour l'implantation de la gendarmerie, un règlement ou un zonage spécifique pourra être adopté,
- dans le secteur de Quélarnou, la vocation de la zone reste inchangée afin de permettre une souplesse d'adaptation pour les futurs projets,
- entre Lavallot et Coat Jestin, une zone agricole sera préservée et agrandie (suppression de la zone 2AUH face à Kériða),
- enfin, le travail élaboré dans le cadre des connexions écologiques dans ce secteur sera également mis en œuvre avec la restauration des continuités du ruisseau de Coat Jestin et de la vallée du Cam au niveau de Pontrouff.






Changer l'image


Trois types d'actions sont à mener pour changer l'image du boulevard :

- partager l'espace du boulevard pour l'ensemble des modes de déplacement en profitant de la large emprise existante. Différentes options peuvent être envisagées pour la circulation des bus : la mise en place de voies partagées avec une affectation des voies suivant le trafic aux heures de pointe ; la mise en place de bandes de bus dynamiques qui profite de certains espaces dédiés à d'autres usages en journée (espaces de stationnement par exemple) ; un couloir de bus central à circulation alternée ou encore un couloir de bus réversible, profitant au bus dans le sens entrant ou sortant aux heures de pointe. Ces aménagements s'accompagneront de pistes cyclables et piétonnes de part et d'autre de la voie,
- s'appuyer sur les développements à venir pour mettre en œuvre une dynamique / Travailler l'image de la zone d'activité (qualité architecturale du bâti, conception d'ensemble de la signalétique et du mobilier urbain, éclairage, aménagements, etc.). L'implantation ou le changement d'usage de nouveaux bâtiments dans la zone de Lavallot est l'occasion de redonner une image plus dynamique en travaillant sur la qualité architecturale qui lui fait défaut actuellement,
- travailler sur l'intégration paysagère des espaces publics et privés de la zone d'activité à la fois en extension (nouvelles constructions) et requalification : la qualité du paysage repose sur plusieurs éléments (le traitement des clôtures, des espaces verts, des stationnements, de la signalétique, des cheminements, etc.).





DYNAMISER LA COMMUNE

Consolider la centralité :







-  - Requalifier les places Saint Herbot et Saint Eloi et les abords de l'église
-  - Requalifier et diversifier les usages de l'espace public : valoriser les façades y compris commerciales, se déplacer (à pieds, à vélo), développer de nouvelles activités (terrasses, manifestations événementielles, etc.)
-  - Renforcer l'urbanité des entrées Est et Ouest de l'hypercentre et profiter de la proximité des équipements, commerces, services et activités.
-  - Profiter d'opérations de renouvellement urbain pour diversifier les typologies d'habitat
-  - Mutualiser, déplacer, reconfigurer certains équipements. Accompagner ces mutations par du renouvellement urbain le cas échéant

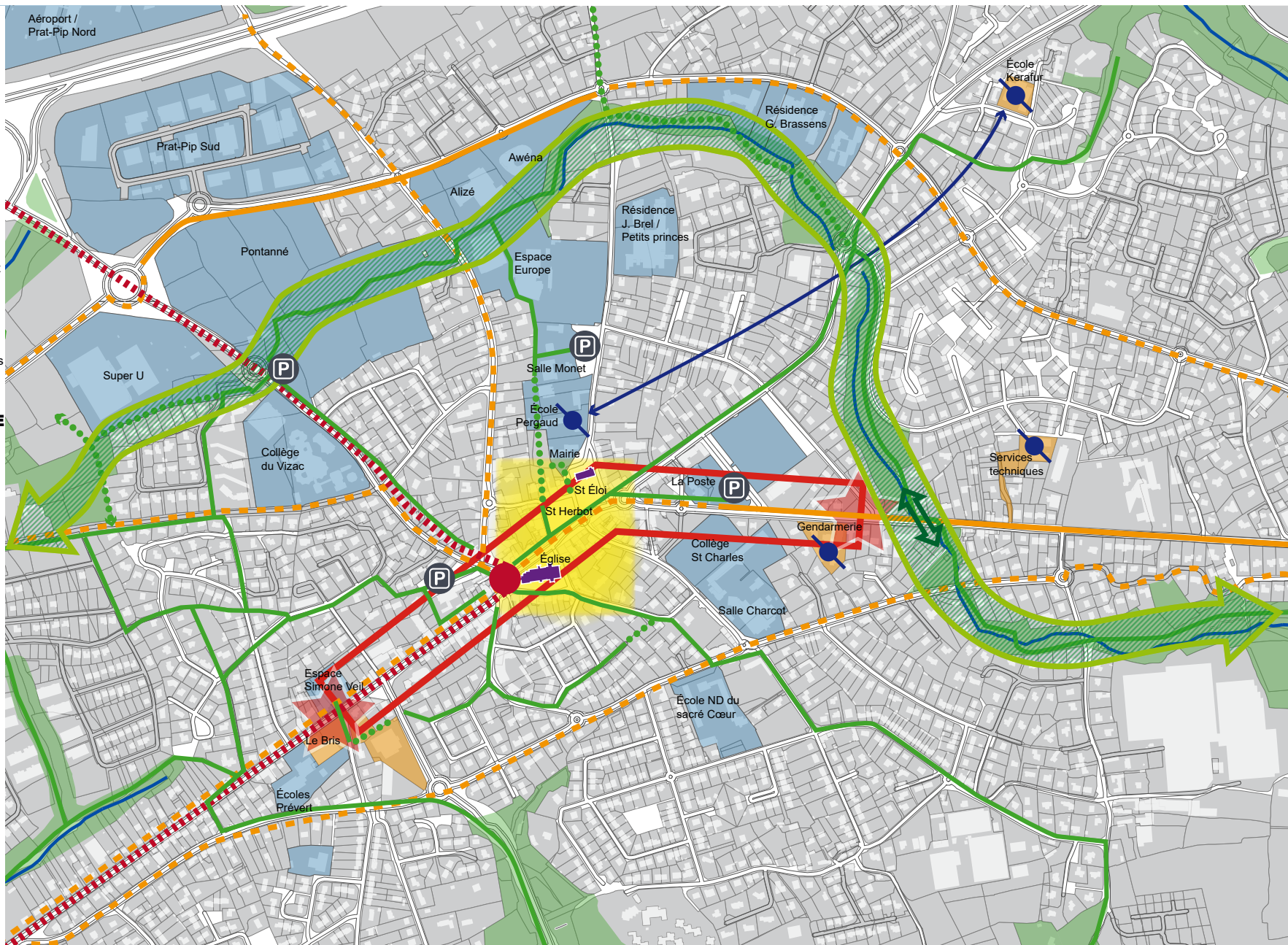
 Relier et articuler entre-eux les générateurs de flux existants et à venir (commerces, équipements, zones d'activité)

VALORISER LE CADRE DE VIE

-  Préservier les vallons, principaux supports de biodiversité, améliorer les continuités
-  S'appuyer sur le réseau hydrographique et les espaces de nature en ville pour relier l'Est et l'Ouest de la commune, proposer de nouveaux usages dans ces espaces en complément de l'existant
-  Renforcer la continuité du vallon de part d'autre de la rue de Paris
-  Mettre en valeur le patrimoine bâti de la commune

AMÉLIORER LA MOBILITÉ

-  **En transports en commun**
Développer un transport en commun performant
-  **En vélo / à pieds**
Valoriser les itinéraires vélo existants
-  Compléter les itinéraires vélo
-  Valoriser les chemins piéton
-  Compléter les chemins piéton
-  **En automobile**
Indiquer les principaux espaces de stationnement et flécher les parcours vers le centre-ville, les rendre agréables pour inciter à la marche



IMPULSER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE

- DIVERSIFIER LES USAGES
- REQUALIFIER ET RENFORCER L'URBANITÉ
- VALORISER LE CADRE DE VIE ET LE PATRIMOINE
 - DIVERSIFIER LA MOBILITÉ (PIÉTONS, VÉLOS)
- S'APPUYER SUR LES PROJETS D'ÉQUIPEMENTS COMME LEVIER DE TRANSFORMATION URBAINE

Le diagnostic et le travail réalisé en ateliers ont montré que le centre-ville est perçu comme peu attractif et trop linéaire. Malgré tout, les commerces y sont encore nombreux, appréciés et actifs. Un effort de valorisation / requalification est nécessaire pour le faire perdurer. Pour cela les atouts existants serviront de base au processus d'amélioration : à savoir les chemins piétons et vélos, les zones de stationnements de proximité, la coulée verte et les nombreux équipements qu'il rassemble.

Il s'agit donc de s'appuyer sur les potentialités existantes au travers de plusieurs actions :

- la requalification et la diversification des usages de l'espace public,
- le renforcement de l'urbanité des entrées de ville,
- la valorisation du cadre de vie et du patrimoine,
- la diversification de la mobilité (piétons, vélos),
- la mise à profit des projets d'équipements (réhabilitation ou créations) comme levier de transformation urbaine.

Requalifier l'espace public et diversifier ses usages

Le réaménagement des places Saint Herbot et Saint Éloi ainsi que les abords de l'église est un élément prioritaire pour l'attractivité du centre-ville. Ce réaménagement passe par une action à plusieurs niveaux :

- la diversification des usages de ces espaces,
- la lisibilité des parcours de desserte du centre, la mise en scène de la place (façades, patrimoine bâti et végétal, etc.),
- la simplification de l'écriture (aménagement de la topographie, matériaux et mobilier urbain),
- enfin, le lien avec les abords de l'église est également à traiter dans le même cadre.

Il s'agit prioritairement de rendre moins routier l'aménagement du centre en partageant l'espace entre les différents modes de déplacements et ainsi donner l'envie de flâner.

Ce nouveau partage permettra également dans certains cas le développement d'usages conviviaux avec l'installation de terrasses de café sur l'espace public ou la possibilité de manifestations événementielles par exemple.

Les liens avec les espaces de stationnements de proximité sont également à travailler afin de les rendre plus fluides et permettre leur traversée. Ils s'agit également de mettre en valeur des équipements.

La valorisation des façades participera aussi à cette nouvelle écriture de l'espace. Elle se fera par l'action sur les façades elles-mêmes ainsi que par des plantations mettant en perspective des éléments de patrimoine par exemple.

Renforcer l'urbanité des entrées de ville

Le deuxième axe prioritaire du réaménagement du centre-ville est le travail sur son entrée ouest. Il s'agit de marquer l'entrée de ville en proposant un aménagement ouvrant l'espace Simone Veil sur la rue. Cet aménagement est à mettre en lien avec le projet de renouvellement urbain prévu en face. Il marquera un seuil sur la voie signifiant l'entrée dans la zone 30 du centre et permettra de sécuriser les traversées piétonnes.

À l'est de la commune, les projets en cours aux abords de la coulée verte marqueront l'entrée de ville. Ces aménagements seront renforcés lors du renouvellement urbain du site de l'actuelle gendarmerie. Les opérations de renouvellement urbain devront permettre une diversification des typologies d'habitat de la commune.

Valoriser le cadre de vie et le patrimoine

Le centre-ville de Guipavas profite du prolongement de la Trame verte et bleue par une coulée verte passant par le vallon de Champagne et Pontanné. Cet espace participe du cadre de vie agréable de la commune. Sa mise en valeur ainsi que de nouveaux usages renforceront son attractivité.

Dans le cadre du réaménagement des places Saint Herbot, Saint Éloi et des abords de l'église, la mise en valeur de l'église Saint Pierre et Saint Paul, récemment inscrite en totalité aux Monuments Historiques ainsi que la chapelle Notre Dame du Reun également classée Monument Historique sont des éléments majeurs de ce champ d'action.

GUIPAVAS
SCHÉMA DE RÉFÉRENCE

Directeur de la publication
Benjamin Grebot

Directeur d'étude
Jérôme de Crignis

Réalisation
Jérôme de Crignis
Johane Colloc

Maquette et mise en page
Johane Colloc

Crédits photographiques
ADEUPa Brest-Bretagne
Sauf mention contraire

Tirage
50 exemplaires
Cloître Imprimeurs

Dépôt légal
Premier trimestre 2020



AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE
18, rue Jean Jaurès, 29200 Brest
02 98 33 51 71 • www.adeupa-brest.fr