



EXPO les villes en mouvement – 2<sup>ème</sup> édition

« BREST : HABITAT, URBANISME ET QUALITE DE VIE »

Débat du 28 mai 2008  
Mairie de Brest

En présence de

- **Jean-Pierre CAROFF**, Vice-Président de Brest métropole Océane (Bmo), chargé de l'urbanisme et de l'habitat
  - **Claire GUIHENEUF**, Directrice de l'ADEUPA
  - **Jean-Philippe LAMY**, Directeur du pôle urbanisme et déplacement de Bmo
- et la participation de
- **Michel MOUILLART**, Expert de l'économie du logement, professeur à Paris X

Animé par **Hedwige de PENFENTENYO**, EXPO les villes en mouvement.

### INTRODUCTION

**Jean-Pierre CAROFF**

Je voudrais tout d'abord évoquer rapidement l'état de la réflexion à Brest puis ouvrir le débat sur les mondes urbains en général et les enjeux du 21<sup>ème</sup> siècle.

Il est très clair que notre ville doit franchir une nouvelle étape **en contrecarrant l'étalement urbain** qui menace les espaces naturels et agricoles du pays de Brest.

En se faisant de manière attrayante, nouvelle, variée, respectueuse de l'environnement et bien évidemment à des coûts maîtrisés, le développement urbain de notre agglomération est ici une manière d'affirmer haut et fort le **droit au logement pour toutes les catégories de population**.

On parle aujourd'hui de qualité environnementale, mais aussi de qualité émotionnelle pour exprimer l'habitat de demain... comment peut-on faire à Brest ?

L'objectif est assez simple : une ville pour tous ! C'est-à-dire **une ville accessible, un logement abordable et une urbanisation équilibrée !**

La rénovation d'immeubles vétustes, la création de logements où cela est possible et l'ouverture de nouveaux espaces à urbaniser sont les outils à notre disposition :

- **Création de nouveaux quartiers** à l'Ouest, la Fontaine Margot, aussi au nord de Lambézellec, ou au Rody à l'Est.
- **Rénovation des quartiers anciens** à St Martin et sur la rive droite en soutenant les propriétaires d'immeuble et en veillant à l'intégration du plateau de capucins
- **L'extension maîtrisée de l'urbanisation** sur toutes les communes de Brest métropole océane.

Ces dernières années, **nous avons actualisé nos outils réglementaires**, pour assurer ces trois axes de travail :

- **le PLU** qui structure et régleme les utilisations du sol de la métropole occidentale de la Bretagne.
- **le 4<sup>ème</sup> Plan Local de l'Habitat** pour les années 2008/2013 qui veut :
  - Assurer une plus grande diversité de l'habitat sur notre territoire
  - S'engager dans une démarche environnementale systématique pour les logements
  - Améliorer la qualité urbaine et résidentielle des implantations
  - Renforcer la solidarité à travers l'habitat et le logement.

Les moyens que nous nous donnons ne sont pas simplement des outils réglementaires, il y a aussi et surtout **la concertation et la réflexion collective**.

Comprenons bien que si les aspects réglementaires sont des sortes de « garde-fous », la concertation ouvre la voie à une contractualisation entre les acteurs. Il s'agit d'une

*Pour toute information*

Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39  
expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com

**fimbacte**  
EXPO

contractualisation par projet qui intègre l'objectif de 50 % de l'offre nouvelle à un prix de sortie abordable par nos concitoyens plus modestes. L'actualisation en commun, que nous avons inscrite dans le PLH, de ce coût « abordable » est à mon sens un des aspects les plus importants du mode de construction de la ville de demain et de la réflexion qui doit émerger.

**Notre réflexion est de savoir quelle ville nous proposons pour les générations futures.**

Je crois que la ville en général, le monde urbain, est à un moment charnière de son développement.

Se loger, se chauffer, s'éclairer, se déplacer dans un contexte d'évolution vers l'irrationnel du coût du pétrole, éliminer ses déchets, vivre avec l'autre, sont autant de traces de la vie en ville.

Il faut pouvoir envisager le pire qui serait par exemple des cités ou des quartiers sous une cloche de verre, sécurisés à outrance et isolés du reste du monde ou encore d'autres quartiers devenant des zones de non droit, sans âme ni règles. Le risque existe, il ne faut pas l'ignorer. La ville perdrait alors sa qualité première : le lieu du « vivre ensemble ».

Il n'est pas toujours aisé de faire comprendre que **la lutte contre l'étalement urbain, est indispensable pour préserver notre environnement et assurer l'avenir de notre planète.** Cela nécessite de **concilier densité et préservation de l'intimité.**

Car il est certain qu'il faut **redonner envie de vivre en ville** et de ne plus la désirer comme seul lieu du travail et de l'échange commercial.

**Il faut une pensée globale de l'urbanisation** au service de laquelle il faut s'interroger sur les formes urbaines, les couleurs de la ville, et sans doute s'affranchir de quelques carcans liés à une vision trop traditionaliste de l'habitat.

Ainsi **la création d'éco quartier ou le retour d'immeubles de grande hauteur ne peuvent en être dissociés.** La ville n'est pas un lieu d'expérimentation de l'urbanisme, elle doit être un espace réfléchi, cohérent sans pour autant être nécessairement homogène. Elle doit rester un espace mutable en capacité de s'adapter aux sollicitations de l'avenir. C'est la condition même d'un développement durable de nos villes. Cette vision globale ne peut être l'addition de politiques particulières mais une politique dont la globalité constitue la condition même de l'efficacité.

Cette vision globale nécessite-t-elle plus d'audace dans les constructions ? Moins de contraintes architecturales ? Est-elle compatible avec une approche qui ferait de l'exceptionnel et de l'originalité un principe d'urbanisation ?

Voilà quelques éléments pour ouvrir le débat et partager la réflexion qui, comme je vous le disais en introduction, doit être collective pour être le véritable moteur de notre ambition.

## **BREST : DIAGNOSTIC ET ENJEUX**

### **LE PAYS DE BREST** **Claire GUIHENEUF**

Au cours de ces trente dernières années, une des évolutions majeures est la conception même de ce que l'on appelle la ville et qui va désormais au-delà de la ville physiquement constituée ; la ville de Brest est au centre d'un espace géographique qui s'appelle le Pays de Brest. **La périurbanisation est en route depuis 30 ans et se poursuit aujourd'hui**, 40% des 380 000 habitants vivent à l'extérieur de l'agglomération brestoise.

Le pays de Brest est aujourd'hui un véritable espace de vie, très large, qui compte : 89 communes, 7 Etablissement Publics de Coopération Intercommunal dont 1 communauté urbaine et 6 communautés de communes.

Il existe depuis longtemps à Brest, une réflexion sur la politique de l'habitat qui évolue au fil du temps et des outils d'urbanisme. Depuis une dizaine d'années, une démarche collective est engagée à l'échelle du Pays : une association s'est constituée qui réunit les intercommunalités.

La mise en place d'un document réglementaire et de projet, le schéma de cohérence territoriale, pour l'ensemble des 7 intercommunalités, de taille et ancienneté diverses, a été un véritable défi. L'échelle choisie a donc été le Pays de Brest.

Le schéma de cohérence territoriale va déterminer à l'échelle du Pays un certain nombre de grands objectifs, une démarche collective notamment dans le domaine de l'habitat.

Le Pays de Brest est en bonne santé et **croissance démographique régulière** : +26 000 habitants entre 1986 et 2005. On observe également une **croissance économique régulière** par **l'augmentation du nombre d'emplois**.

Le Pays de Brest est un pays jeune mais cela peut être sa fragilité, **il faudrait que demain sa croissance démographique repose sur son solde migratoire et donc sur son attractivité**.

En raison de la diminution du nombre d'habitants par ménage, nous avons une forte demande de logements, donc une augmentation importante de la construction neuve. Mais, de plus en plus, en dehors de Brest Métropole, ce qui représente une grande difficulté pour le développement durable. Actuellement, on constate que **40% de la construction est faite dans Brest métropole et 60% au-delà**.

Les raisons de ce constat :

- **Le foncier**, les ménages sont prêts, pour acquérir une maison individuelle à aller assez loin, en raison du coût du foncier.
- **L'enrichissement des ménages** a fait que l'on s'accordait une voiture, puis deux voitures, les déplacements n'étaient pas un problème.
- **Le désir d'une maison individuelle**
- **La proximité du littoral**.

Nous sommes au cœur de la question du développement durable et face à des problèmes de déstructuration d'espace rural et agricole importants et qui sont porteurs de risques pour l'activité agricole de demain. A cela s'ajoute, aujourd'hui, les problèmes de transport, notamment avec la montée des coûts du pétrole.

Quelques éléments de la conjoncture du marché immobilier :

- En **construction neuve, l'activité était toujours en hausse** en 2007 mais on observe une première baisse des autorisations à construire (-20%). L'augmentation très forte de la construction était liée à une poussée du collectif.
- **Les prix du foncier ont beaucoup augmenté** mais moins rapidement en 2007.
- De même sur le prix du collectif neuf on était à une augmentation de 5% entre 2006 et 2007 ce qui représente un ralentissement de la hausse.
- En revanche, le point plus inquiétant sur le marché immobilier c'est une **baisse du nombre des transactions dans l'ancien**, peut être lié aux niveaux de prix atteints au cours des dernières années.
- On observe donc une **progression des prix moins rapide depuis 2006** ; en 2007, progression inférieure à 10% pour les appartements et quasi stabilité pour les maisons.

## **BREST METROPOLE OCEANE**

### **Jean-Philippe LAMY**

Lors de l'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable de Brest métropole océane, on a pu mettre en évidence les **atouts et points de vigilance pour la mise en œuvre d'une politique urbaine de l'agglomération**.

#### **Les atouts**

- **une vraie dynamique de métropolisation**

Parler de Brest en tant que Métropole est devenu aujourd'hui banal et reconnu par les partenaires, comme le confirme le changement de nom : Communauté Urbaine de Brest à Brest Métropole Océane.

Cette dynamique de métropolisation est liée à un positionnement historique et géographique de Brest. Brest ville portuaire et navale a permis de développer des compétences au niveau national et international. Brest est aussi positionnée clairement comme capitale de la Bretagne occidentale au sein d'un bassin de rayonnement d'un peu plus d'un million d'habitants. C'est aussi le résultat d'une volonté continue de l'ensemble des acteurs locaux en termes de positionnement et en termes de réalisation d'équipement structurant, on peut citer le CHU, la technopole universitaire et plus récemment le positionnement d'acteurs privés comme IKEA et un certain nombre d'équipements qui sont également prévus pour l'avenir (par exemple la grande salle de spectacle sportif, le projet de grand stade etc...)

Cette stratégie de métropolisation est le socle moteur du développement économique de l'agglomération mais aussi de notre projet urbain.

- **un cadre de vie de qualité et préservé**

On peut le mesurer avec le littoral mais aussi plus globalement sur tout l'arrière pays, ce qu'on appelle dans notre jargon la « trame verte et bleue » qui irrigue et structure l'agglomération. Cela apporte un certain nombre d'exigences, notamment l'obligation de produire un projet qui soit vertueux en termes de préservation de cet environnement, en termes de préservation d'espace et de rejets pour l'environnement.

- **Un mode de développement équilibré, solidaire et multipolaire**

Il s'agit souvent d'un objectif affiché dans de nombreuses agglomérations dans leur projet de développement. A Brest, c'est une réalité avec un vrai équilibre au sein de la ville, entre la ville et ses quartiers, au sein de la communauté urbaine, entre la ville et les autres villes de Brest métropole océane et au sein du pays entre l'agglomération et ses pôles relais.

Ce modèle de développement multipolaire est remis en question ces dernières années à travers le phénomène de périurbanisation galopant.

- **dynamique forte de la construction de logements, malgré les tassements constatés au niveau régional et national**

En 2007, on a observé un tassement au niveau des autorisations d'urbanisme au niveau national avec moins 20%, alors que Brest métropole océane a atteint le plus haut niveau historique avec plus de 1550 logements autorisés sur le territoire de la communauté urbaine. Ça marque peut être, on peut l'espérer, le début d'un rééquilibrage au sein du pays de Brest.

### Les points de vigilance

- **une attractivité insuffisante**

Cette faiblesse de l'attractivité naturelle de l'agglomération résulte à la fois de données objectives et d'une image à conforter.

A l'échelle nationale, c'est notre problème d'éloignement et d'accessibilité, et aussi un problème d'image, pour quelqu'un qui ne connaît pas Brest ou qui n'en entend parler que rarement, Brest est encore considérée comme une ville grise, une ville repliée sur sa rade et sur sa base navale, une ville moyenne de l'ouest breton.

A l'échelle du Pays de Brest, c'est la capacité de la ville centre et de l'agglomération à retenir ou à attirer une population vis-à-vis du reste du Pays de Brest. Et cela nous amène à se poser la question de la qualité et de la quantité de notre offre résidentielle. Ces dernières années, on n'a pas été en mesure d'offrir des produits en termes de logement qui évitent ce phénomène d'étalement urbain.

- **une fragilité des modes de déplacements alternatifs à la voiture**

Notamment les transports en commun : on a un bon réseau de bus, mais c'est un réseau qui plafonne et qui ne tient pas la concurrence vis-à-vis d'un très bon réseau routier et donc au développement de l'automobile. Cela nous a amené à proposer un changement d'échelle de la politique de transport avec la proposition de mise en œuvre d'un tramway. A l'échelle du Pays de Brest nous réfléchissons avec notre partenaire, le Conseil Général, au développement d'un réseau structurant de transports collectif en complément du réseau de tramway.

- **un mode de déplacement consommateur d'espace et coûteux**

On observe un mode de développement par extension urbaine et non par renouvellement urbain, qui se faisait sous forme de lotissement ou de ZAC avec une faible densité de l'ordre de 10 à 15 logements par hectare ; ce qui pose un véritable problème de consommation et d'utilisation de l'espace sur le territoire communautaire.

- **des indicateurs montrant une ségrégation spatiale croissante**

Ils sont liés directement au phénomène d'étalement urbain. Brest perd de la population : reste à Brest, à la fois, une population qui a choisi d'y rester parce qu'elle en a les moyens et qu'elle a les moyens de profiter pleinement de la ville, et une population captive qu'on va trouver principalement dans le logement social puisque la majorité du logement social est à Brest.

Dans la première couronne on va trouver plutôt des ménages aisés et en deuxième couronne des ménages aux conditions modestes qui ont fait le choix d'habiter plus loin de Brest pour pouvoir trouver réponse à leur besoin d'habitat.

Une projection de l'INSEE à l'horizon 2020 des populations actives des différents pays montre le potentiel d'attractivité des différentes agglomérations. Elle montre l'effort constant à faire dans l'agglomération Brestoise pour attirer et maintenir une population active par rapport à des métropoles comme Rennes ou Nantes qui ont cette attractivité naturelle.

Entre 2000 et 2010, on a réussi à faire démentir les chiffres de ce fil de l'eau annoncé par l'INSEE car on observe un accroissement fort, qu'il s'agit de poursuivre à l'horizon 2020, c'est un encouragement.

#### **TOUJOURS MIEUX VIVRE EN VILLE**

##### **Michel MOUILLART**

La ville de Brest est une ville en mouvement, mieux qu'un mouvement c'est plus une chorégraphie dont il s'agit. Une chorégraphie a pour **objectif de donner du sens à l'espace par l'intermédiaire du mouvement**. Ce qui fait la cohérence dans ce mouvement, ce n'est pas l'esthétique de la chorégraphie, c'est **la permanence de la recherche du lien social**. C'est la première idée forte qu'on retire lorsqu'on parcourt l'espace, on est face à une unité.

Avec derrière cette unité, une préoccupation : faire que l'espace urbain de Brest soit exclusif, loin des risques de l'étalement urbain ou des conséquences habituelles de l'expansion des villes...

Le modèle brestois, c'est donc celui de l'unité des espaces : de l'espace d'habitat, du bassin d'emploi, du bassin de chalandise.

Et même s'il est nécessaire de trouver des relais pour passer du mode de développement actuel à un développement plus rapide par attraction de nouvelles activités, les perspectives du développement sont encore, pour plusieurs années devant nous : il sera porté à l'avenir par le développement démographique. Le développement économique accompagne cette croissance démographique.

En outre, si Brest a connu des augmentations de prix, elles sont restées moindres dans le neuf car il y a eu véritable volonté d'action des décideurs locaux. On observe à Brest une volonté, mais aussi une stratégie qui inscrit les actions dans la durée. C'est ce qui fait le caractère singulier, intéressant, attachant de cette stratégie. C'est une stratégie qui repart de l'histoire, qui s'inscrit dans un projet inclusif, un projet de développement équilibré du territoire, c'est un projet visiblement qui a la capacité à poursuivre le développement, mais le poursuivre en l'améliorant.

L'introduction du tramway dans les villes répond alors à un besoin de se mouvoir dans la ville et la nécessité d'organiser l'espace pour répondre à l'étalement urbain et au développement des transports individuels. Le tramway a cette formidable capacité de fluidifier l'espace en le rendant accessible à tous. Il y a longtemps quelques esprits avancés avaient imaginé un droit à la ville et il est clair que le droit à la ville c'est aussi la capacité pour tous de pouvoir accéder à la ville, qu'ils soient en proche périphérie, en lointaine périphérie, sans pour autant devoir chercher à y résider. C'est donc pouvoir en permanence et de manière fluide aller dans tous les points de l'espace urbain et le tramway offre cette perspective.

Les grandes perspectives du futur, c'est alors la **poursuite de l'unification de l'espace** en faisant que cet espace **soit accessible** tout en luttant contre les mouvements de ségrégation de cet espace.

##### **Jean Pierre CAROFF**

L'offre sur Brest était insuffisante, parce que le PLU existant a été prolongé pendant 3 ans, ce qui a entraîné une rareté de l'offre foncière. De ce fait, ne trouvant pas sur Brest, les citoyens ont cherché ailleurs, et cela a contribué à faire monter les prix. Suite à la défaillance d'un acteur immobilier dominant, il a fallu le temps que la relève soit prise par d'autres. Dans le même temps on voyait remonter les prix du foncier sur le littoral. Le différentiel de prix entre la communauté urbaine et le littoral n'est plus le même aujourd'hui. Donc il me semble qu'avant même qu'il y ait ces contraintes sur les déplacements, la situation avait commencé à s'inverser sur Brest, en effet ces deux dernières années le nombre de nouvelles résidences principales dans la communauté urbaine a repris sa croissance.

On voit bien que si on en est là aujourd'hui, c'est qu'il y a un certain nombre d'éléments qui concourent à une phase extrêmement importante de l'évolution de notre agglomération.

Je suis persuadé qu'un **élément essentiel** pour réussir l'évolution de notre ville c'est la **confrontation des points de vues**, c'est une **démarche collective de tous les acteurs** et en respectant ce qui est la spécificité, la motivation de chacun.



## **BREST : QUEL PROJET, QUELLE PERSPECTIVE ?**

### **Claire GUIHENEUF**

Il y a une croissance démographique sur l'ensemble du pays Breton, on verra que l'objectif c'est qu'elle soit maintenue. Toutes les communes profitent de ce développement.

Aujourd'hui, sur cette question de l'étalement urbain, on parle plus d'émiettement, de développement dit en « peau de léopard », le développement de la maison individuelle s'est fait d'une manière parfois anarchique.

Pour conserver une population suffisante, il faut qu'il y ait des équipements, des écoles, des aménagements (canalisations...) et la ville centre doit rester dynamique et garder la capacité d'offrir une image de ville qui bouge.

### **Michel MOUILLART**

Brest est une ville qui a été reconstruite et malheureusement dans 15 ou 20 ans, tout aura vieilli en même temps : il est grand temps qu'on prenne conscience des travaux de modernisation qui sont à venir. Si aujourd'hui la population se dirige vers l'extérieur de Brest c'est pour le neuf. Il va donc falloir proposer du neuf et aussi moderniser les immeubles de centre ville.

### **Jean Philippe LAMY**

Sur les immeubles centre ville, qui sont pour beaucoup en co-propriété, il est effectivement nécessaire que les co-proprétaires se préoccupent de l'entretien et du développement de leur patrimoine. Les parties communes contribuent beaucoup à l'attractivité.

On peut déjà constater du changement dans le centre Siam et le quartier Saint Martin.

Un certain nombre d'opportunités se sont libérées depuis quelques temps en centre ville : l'îlot Foucault sur Saint Martin, St Joseph en haut de la rue Jean Jaurès...

On constate également, dans certains quartiers, des arbitrages entre la remise à niveau de certains immeubles et les remplacements par de nouveaux logements en les intégrant dans le tissu urbain.

On cherche à avoir une offre qui corresponde à toutes les catégories de population d'une ville. Il faut que l'on se pose la question de la solvabilisation : que peuvent payer ceux qui jusqu'à présent partaient vers l'extérieur ? Il y en a aussi un certain nombre qui partaient parce qu'ils ne pouvaient pas accéder à la propriété s'ils restaient sur l'agglomération.

En fonction de cette problématique, la collectivité propose que, sur toutes les nouvelles constructions dans l'agglomération, la moitié soit abordable par des gens aux ressources modestes et ainsi permettre une alternative au fait d'aller vivre à la campagne par manque de moyens.

Pour cela, il faudra aussi que les gens ne soient pas captifs dans l'agglomération mais qu'ils y soient par choix, qu'ils s'y épanouissent, parce qu'ils y trouvent des qualités, des conditions de vie qu'apporte la ville et que n'apporte pas un habitat dispersé.

### **Claire GUIHENEUF**

Avec les moyens de déplacements proposés (ex : le tramway), on va avoir une redistribution de l'habitat. Lors d'un achat, les personnes sont très attentives au temps de parcours et moyens de déplacements disponibles. Mais, effectivement, aujourd'hui avec cette notion de transport en commun qui se bâtit, avec des projets de constructions neuves bientôt mis en place, est-ce qu'il n'y a pas un risque de perdre de vue la rénovation du cœur de la ville ? Près de l'Hôtel de Ville, on a encore des immeubles qui ont besoin de rénovation et on construit sur une première couronne, sur une deuxième avec un temps de trajet qui va être modifié considérablement par le transport en commun. Ne perdons pas de vue la qualité du centre ville parce qu'on veut être une ville attractive, être une ville qui donne envie d'y venir.

### **Michel MOUILLART**

**Aménager c'est créer des liens**, les liens entre les lieux, les liens entre les personnes. Donc un des enjeux est de savoir si la poursuite du projet d'aménagement va conserver les liens, s'il faudra réinvestir sur la ville. L'habitat est un des leviers de l'intégration urbaine. Il faut réfléchir sur la manière dont les opérations de réhabilitation, de réinvestissement, d'extension de constructions nouvelles vont s'articuler entre elles puis vont s'articuler dans la diversité des formes architecturales, des populations, des statuts d'occupation, des gestionnaires. Cela permettra de voir comment créer ces partenariats indispensables pour que les liens puissent continuer à remplir leur rôle. Si les partenariats n'existent pas ou s'il y a une discontinuité dans l'action qui fait qu'il y a des territoires qui se disjointent, là l'échec est retentissant, et il est d'autant plus retentissant que

l'espace est un espace qui est délimité. Si à un moment donné ou à un autre les liens se distendent s'il n'y a plus cette possibilité d'intégrer et bien il y a des frustrations qui se créent, il y a des rejets et puis au-delà, il y a des révoltes. Je crois que l'histoire de Brest est quand même riche de ses révoltes ouvrières.

### **Claire GUIHENEUF**

Nous sommes à un moment assez particulier où finalement les coûts collectifs qui ont été générés par ce système de développement urbain se rejoignent ; nous avons tous conscience depuis longtemps du coût des déplacements en voiture ; aujourd'hui ces coûts sont aussi des coûts pour les particuliers.

On est arrivé à une limite sur le plan de la consommation d'espace agricole, or dans la région l'agriculture c'est une vraie activité économique.

Donc nous sommes dans un pays qui doit préserver un certain nombre de ces espaces.

De plus, désormais le coût des carburants est un vrai budget pour les ménages, donc bien sûr le foncier coûte moins cher, mais quand on habite à 30 kms et qu'on a deux véhicules et que les deux actifs font chacun 30 kms, on rajoute 30% au coût de l'investissement dans l'habitat.

Alors, par rapport à toutes ces questions, le pays de Brest au travers de son SCOT a énoncé quelques grands principes. Le premier, il faut **maintenir le développement démographique**. Les périodes où l'on créait des emplois pour faire venir la population sont finies, aujourd'hui **il faut attirer la population pour demain avoir des emplois**. Parce que la question dans 15 ou 20 ans va être : avons-nous la population active qu'il nous faut pour maintenir nos emplois. Pour ce développement démographique, il faut garder un volume de production de logements élevé, et diversifier notre offre d'habitat.

Il nous faut donc **économiser l'espace**. Le pays de Brest a une originalité : une organisation multipolaire ancienne avec des centres structurés, et sur lesquels il faut que l'on s'appuie. Il faut que le développement de l'habitat demain il se fasse d'abord, dans et autour ces centralités et il est indispensable que nous mettions un coup de frein au mitage et à la dispersion urbaine sur des espaces qui ont vocation à rester des espaces naturels ou agricoles. Evidemment si nous renforçons les centres, on doit pouvoir mieux articuler l'urbanisation autour des transports collectifs et puis, enfin, il faut travailler à l'échelle de l'ensemble du Pays de Brest sur la question de la **qualité urbaine**. C'est-à-dire que si nous voulons demain être un pays attractif et maintenir cette qualité de vie avec un niveau de production de logement élevé, il faut absolument qu'on travaille avec une qualité de l'habitat et une qualité urbaine.

### **Jean-Philippe LAMY**

Ces objectifs peuvent être déclinés à l'échelle de Brest Métropole Océane puisqu'il s'agit d'un diagnostic commun entre l'ensemble des acteurs qui a été posé ces dernières années.

**L'objectif du projet urbain Brestois** peut être résumé en une phrase : **conforter l'attractivité de la Métropole en développant et en diversifiant durablement l'offre d'habitat**.

Durablement sur la durée, d'une part, mais aussi sur un modèle de développement durable.

C'est d'abord un **enjeu quantitatif** de production de logements, pour pouvoir maintenir le poids de l'agglomération en cohérence avec le reste du pays. Pour cela, sur les 15 ans à venir, il faut produire environ 1300 à 1500 logements par an.

C'est un objectif réaliste car depuis 2 ans on a atteint ces 1500 logements tandis qu'il y a quelques années on était à un étiage qui était de 700 ou 800 logements par an.

De plus, il faut prendre en compte le phénomène du desserrement, de la diminution de la taille des ménages et le vieillissement global de la population. Donc si l'on veut maintenir ou augmenter légèrement la population active dans une dynamique de développement, c'est bien 1300 à 1500 logements par an qu'il faut produire sur l'agglomération.

C'est aussi un **enjeu social**, c'est la question de la ville solidaire, de la ville pour tous. On a inscrit un objectif clair dans notre programme local de l'habitat : 50% de la production doit être abordable pour des ménages à ressources modestes, soit sous forme de logement social, soit sous forme d'accession à la propriété.

C'est un **enjeu environnemental** et de qualité de vie, il nous faut inventer de nouveaux types de qualité de vie et d'habitat, de nouvelles formes urbaines, de nouvelles formes d'habitat pour le 21<sup>ème</sup>

siècle avec l'enjeu de l'attractivité, de donner envie de vivre en ville. Il ne s'agit pas de produire une offre, il faut que cette offre réponde à un désir pour les ménages.

Et c'est un **enjeu de pilotage** pour nous parce qu'il s'agit de produire avec l'ensemble des acteurs de l'agglomération. Un projet urbain ça ne se décrète pas c'est quelque chose qui se construit avec l'ensemble des acteurs de l'agglomération.

Notre objectif est de poursuivre, d'amplifier, dans les prochaines années, le dialogue existant entre l'ensemble des acteurs en étant plutôt dans une logique de contrat que de réglementations.

Pour atteindre ces objectifs on s'appuie sur **3 leviers complémentaires** qui vont assurer chacun un tiers de cette production de logement.

Le premier levier, avant de penser extension urbaine, pensons **renouvellement urbain**, reconstruire la ville sur la ville à travers de multiples opérations (Europe, Capucins, Saint Martin...). Cela concerne des grandes opérations emblématiques mais aussi de nombreuses micro-opérations. S'agissant de tissu existant, on dialogue avec les habitants à proximité et l'on réfléchit à la densité.

Deuxième levier de production, c'est **la réalisation de nouveaux quartiers**, situés dans des environnements exceptionnels, proposer un cadre de vie renouvelé dans des quartiers à « haute qualité de vie » aux portes de Brest, bien desservis par les transports en commun.

On pourrait utiliser le terme d'éco-quartier. Quand on dit à Brest Haute Qualité de Vie on veut indiquer que l'on se préoccupe de la question environnementale mais aussi de la question sociale et de la question économique.

Le dernier levier du développement, c'est **l'extension maîtrisée des communes et des quartiers**, sous forme de lotissements en général, plutôt d'initiatives privées. On porte aujourd'hui une attention particulière sur le type de forme urbaine notamment et sur la densité. On était dans les dernières années sur des densités de l'ordre de 10 à 12 logements à l'hectare. Très couramment maintenant, en accord avec les communes et les professionnels, les nouveaux lotissements de l'agglomération sont produits avec des densités globales de l'ordre de 20 à 30 logements par hectare et mixent les différents types de forme urbaine qu'on peut y rencontrer : de l'habitat pavillonnaire sur de petites parcelles et du collectif ou de l'habitat intermédiaire.

C'est globalement un projet en rupture qualitative, quantitative assez considérable avec les choix qui avaient pu être faits précédemment, mais aussi en termes de priorité et de méthodes.

Quelques exemples, qui symbolisent cette politique :

- Le **projet des Capucins**, c'est un enjeu, bien sûr de productions de logements, mais aussi un grand quartier d'ambition métropolitaine, un nouveau morceau de ville en plein cœur du centre ville dans un site extraordinaire. 14 hectares libérés par la Marine. C'est un grand projet avec différentes dimensions : culturelle, économique, habitat. La dimension habitat étant non négligeable puisque c'est au moins 500 logements dans une logique de mixité urbaine complète.
- Une autre opération importante en centre ville : **St Joseph**. C'est une opération privée d'un promoteur national, Kaufman and Broad, avec lequel on a eu un dialogue extrêmement constructif, long et fructueux pour arriver à un projet de grande qualité. L'architecte est Edith GIRARD. On est sur une production en plein centre d'environ 200 logements avec une diversité des formes urbaines, du collectif, mais aussi de l'individuel, du logement intermédiaire, du social, du privé, de l'accession, du locatif. Deux espaces publics, avec de superbes espaces verts au cœur de ces espaces. Il s'agit de qualité urbaine en plein centre de la ville et aux portes du tramway.
- Quelques petites opérations de greffes auprès de communes : un lotissement d'une quarantaine de lots à **Kernabat** et la réalisation d'une ZAC publique qu'on mène à **Guilers**. Tous les principes de mixité des espaces sont présents.
- Pour finir le **projet tramway**, qui est au cœur de ces enjeux, est vraiment le catalyseur et un outil de cohérence de l'ensemble de ces projets : la zone de l'Ermitage, le projet de rénovation urbaine de la zone de l'Europe, la reconfiguration complète de l'entrée de ville que constitue la place de Strasbourg, le projet St Martin, les 3kms de rue piétonne en centre ville, le projet des halles St Louis, le bas de Siam, toute la réflexion autour du projet Capucins, plus globalement le projet Rive Droite et pour finir la fontaine Margot.

La grande majorité des projets à la fois de renouvellement urbain et de développement métropolitain de Brest se positionne le long de cette ligne de tramway.



### **Michel MOUILLART**

L'urbanisme à Brest est caractérisé par la **diversité des projets et l'intervention sur tous les espaces**. L'ensemble des espaces sera exploité, ce qui évitera l'anarchie créatrice qui se fait au détriment de l'équilibre social de l'occupation de l'espace.

Le développement nécessite la plupart du temps de s'appuyer sur des formes différentes. On est, aujourd'hui, capable de réfléchir sur la manière de constituer des villes avec diversité : ce sera le point de départ du développement futur, pouvoir accueillir les habitants et assurer le développement démographique.

De même il faudra prendre en compte le vieillissement de la population, or Brest est une ville où les ascenseurs se font rares dans les immeubles, ce qui rend la ville moins accessible.

Or, un des enjeux actuels est la lutte pour l'accessibilité. Elle se traduit d'abord par la recherche dans l'espace urbain de rupture de niveaux et par la linéarité de l'accès aux immeubles. Heureusement, à la différence de nombreuses villes françaises, l'histoire de la ville fait que Brest restera longtemps une ville jeune.

### **CONCLUSION : BREST EN 2025/2030 ?**

#### **Claire GUIHENEUF**

Dans 20 ans, Brest sera une ville qui aura profondément mutée sur le plan des transports, de son organisation.

J'espère que dans 20 ans Brest se sera complètement approprié son port, que nous aurons un port urbain complètement dans la ville. Peut être que dans 25 ans le port sera aussi partie intégrante du centre de Brest.

#### **Jean-Philippe LAMY**

J'espère simplement que Brest sera une ville dont les Brestois seront fiers de parler à l'extérieur.

#### **Michel MOUILLART**

Je rappellerais simplement que le travail de l'urbaniste, l'aménagement de l'espace, c'est un travail de patience car nouer les fils, créer, constituer les liens ça prend un temps considérable surtout s'il s'agit de liens humains et sociaux. Et donc dans 20 ans on verra probablement l'aboutissement de ce projet, en espérant que d'ici là, le TGV arrive à Brest en 3h.

#### **Jean-Pierre CAROFF**

Dans 20 ans, j'espère que l'on aura des brestois qui seront brestois par choix et non par contraintes, qu'ils auront trouvé à s'y épanouir et pourront se déplacer facilement quelque soit leur âge. Ils auront aussi pris conscience de l'évolution de leur espace public et qu'ils se le seront appropriés

Je souhaite un Brest où on est heureux de vivre, et de vivre ensemble, un Brest rendu accessible à tous sans le segmenter.

Un autre enjeu est à prendre en compte désormais : le développement durable. Il ne faut pas oublier que la ville est faite pour les habitants, et donc se donner des objectifs par rapport à ce qui est à la portée de chacun, réflexion que nous avons eu en proposant le logement abordable. Il faut partir du résultat que l'on souhaite obtenir pour créer une ville qui réponde aux attentes de tous.

Alain MAUGARD disait hier « Vous croyez vraiment qu'on va pouvoir construire une ville durable, abordable en continuant à dire que sur chaque immeuble, chaque production, on cherche avant tout l'originalité ? ». Est-ce que l'on ne va pas être obligé d'avoir un minimum de standardisation pour maîtriser les enjeux, ce qui ne veut pas dire que pour autant empêcher l'individualisation de chaque immeuble, mais faire la part entre ce qui relève de l'appropriation, qui est la signature de chacun et une partie qui risque d'être incontournable pour tous. Comment s'y prend-on pour, collectivement, relever les enjeux de demain ? C'est donc cela qui nous attend tous sur les années à venir.

Il y a donc un enjeu formidable pour une nouvelle évolution de la ville, cet enjeu aucun de nous ne peut l'atteindre s'il travaille seul. Les élus s'ils ne travaillent pas avec tous les acteurs, tous les professionnels, mais inversement chacun de vous en tant qu'acteur si vous ne travaillez pas avec les autres professionnels, avec les élus, je ne vois pas comment on réussira cette ville que nous voulons. Mais, par contre, je suis sûr qu'on y arrivera parce que dans notre agglomération, savoir travailler ensemble, ce n'est pas une découverte, on le fait depuis longtemps, mais il faut encore aller plus loin. En tout cas, c'est à cela que je nous invite collectivement.