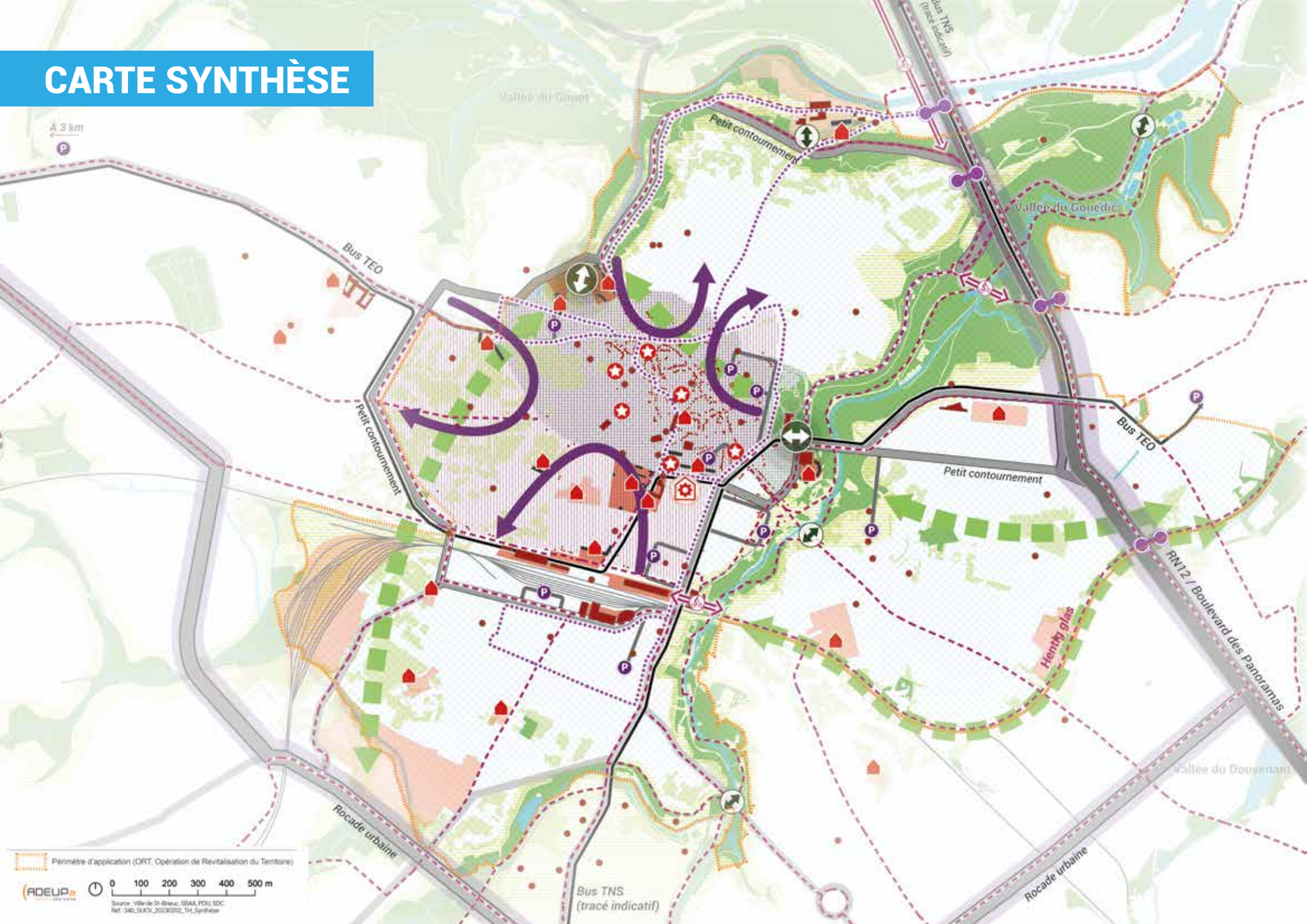




SAINT-BRIEUC 2040

STRATÉGIE URBAINE DE SAINT-BRIEUC ARMOR
AGGLOMÉRATION POUR SA CENTRALITÉ
Septembre 2023

CARTE SYNTHÈSE



À 3 km



0 100 200 300 400 500 m

Source: Ville de St-Brevin, SBAU, PDU, SDC
Ref: 140_SUCV_20230201_TH_Synthese



0 100 200 300 400 500 m

Source: Ville de St-Brevin, SBAU, PDU, SDC
Ref: 140_SUCV_20230201_TH_Synthese

Périmètre d'application (ORT, Opération de Revitalisation du Territoire)

Bus TNS
(tracé indicatif)

Rocade urbaine

Rocade urbaine

Bus TEO

Bus TEO

Petit contournement

Petit contournement

Petit contournement

Hentty glas

Vallée du Douvrant

Vallée du Gouet

Vallée du Gouet

Bus TNS
(tracé indicatif)

RN12 / Boulevard des Panoramas

SAINT-BRIEUC 2040

STRATÉGIE URBAINE DE SBAA POUR SA CENTRALITÉ

AXE 1 | DES MOBILITÉS RECOMPOSÉES POUR UNE VILLE APAISÉE

Orientation 1.1 | Limiter les flux automobiles en centre-ville



Orienter les flux automobiles sur les radiales, boucles de contournement existantes, puis vers les parkings

Instaurer une zone à trafic limité (ZTL, 105 ha) dans l'hypercentre

Orientation 1.2 | Constituer un réseau de places publiques accessibles et confortables



Rendre prioritaire piétons et vélos au sein de la ZTL (l'aire piétonne existante est pour sa part maintenue)

Associer la navette centre-ville au fonctionnement de la ZTL et faciliter les liens ville-port

Orientation 1.3 | Assurer des continuités piétonnes et cyclables sécurisées



Étoffer le maillage d'itinéraires dédiés aux modes actifs

Franchir en beauté les vallées : aménager des passerelles pour modes actifs

Orientation 1.4 | Apaiser les accès à la centralité



Boulevards urbains : gommer la logique routière des aménagements

Faciliter l'intermodalité en raccordant la RN12/Boulevard des Panoramas au territoire traversé

AXE 2 | VILLE ET NATURE ENTRELAÇÉES

Orientation 2.1 | Protéger les espaces naturels existants



Préserver les espaces de respiration en contrepoint de la ville

Diffuser la nature sur les franges des vallées

Orientation 2.2 | Déployer la nature en ville



Favoriser la renaturation des espaces publics et prendre appui sur les cœurs d'îlot paysagers

Orientation 2.3 | Mieux relier ville et vallées



Faciliter les connexions ville/vallées (interfaces majeures et accès principaux)

Orientation 2.4 | Prendre en compte et tirer parti du cycle de l'eau



Révéler la présence de l'eau, en ville et dans les vallées. Engager une déconnexion progressive des eaux pluviales. Mettre en œuvre la gestion intégrée des eaux pluviales (Giep).

AXE 3 | UNE CENTRALITÉ ATTRACTIVE

Orientation 3.1 | Conforter et étoffer les fonctions de centralité



Maintenir les fonctions de ville-centre en centre-ville. Implanter les fonctions urbaines manquantes.

Créer une maison du projet urbain

Orientation 3.2 | Renouveler l'offre de logements en centre-ville



Poursuivre et développer le renouvellement urbain

Proposer une offre de logements neufs en ville

Orientation 3.3 | Maximiser la qualité de ville par de nouveaux usages des espaces publics



Révéler les qualités spatiales des principales places du centre-ville

Orientation 3.4 | Capitaliser sur l'éventail d'opportunités foncières stratégiques en centralité et au-delà



Investir en priorité les sites stratégiques en centralité

Considérer les autres sites notables en cohérence



Le centre-ville de Saint-Brieuc avec, au premier plan, la place de la Résistance et, à l'horizon, la baie de Saint-Brieuc

À quoi ressemblera le cœur de l'agglomération de Saint-Brieuc en 2040 ?

C'est la question à laquelle souhaite répondre la stratégie urbaine Saint-Brieuc 2040, fruit d'une réflexion collective approfondie, initiée à l'amorce du mandat en 2020 par l'Agglomération et la Ville, avec leurs partenaires, et l'appui de l'Adeupa, Agence d'urbanisme Brest-Bretagne.

Quelle vision avons-nous du centre-ville à l'horizon d'une vingtaine d'années ? Comment y vivront les Briochines et Briochins ? Quelles qualités de ville y trouveront les nouveaux habitantes et habitants ainsi que les visiteurs ? Quelles activités et quels types d'espaces y rencontrera-t-on ? Suivant quelles modalités accéderons-nous au centre-ville ? Avec quelle facilité s'y déplacera-t-on ?

Ce grand projet de développement pour la centralité d'agglomération s'inscrit d'une part dans le droit fil du projet de territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération, qui souhaite renforcer le rôle de l'agglomération et celui de Saint-Brieuc comme fers de lance du développement de la Bretagne Nord et d'autre part en réponse aux urgences climatique, sociale et démocratique, à l'aune desquelles sont aujourd'hui forgées nos politiques publiques.

Nous avons tous une bonne raison d'aimer Saint-Brieuc et chacune reconnaissons volontiers à la ville son formidable potentiel. Mais ce n'est pas avec du potentiel que l'on vit, c'est avec des réalités. Favoriser le passage vertueux de l'un à l'autre est l'objet même de la présente stratégie urbaine.

Saint-Brieuc est aujourd'hui une ville en transition.

Le regard sur la ville change. Il change tant et si bien qu'elle commence à regagner des habitantes, séduit-e-s notamment par l'irréfutable qualité de vie locale et notre enviable horizon maritime.

Dispositifs Cœur de ville et de revitalisation du territoire, mise en œuvre de la concession d'aménagement et de la foncière commerce, etc. : les outils sont en place et les leviers déclencheurs de la redynamisation commencent à produire leurs effets. Bien sûr, il faudra du temps, plusieurs années, avant de recouvrer un centre-ville métamorphosé, correctement équilibré, dans lequel chacun-e pourra se reconnaître et se retrouver. Refabriquer la ville sur la ville, réhabiliter des centaines de logements, commerces et locaux d'activités ne s'improvise pas et supporte d'autant moins l'approximation, que c'est une ville au goût du jour qu'il s'agit de faire advenir : accueillante, conviviale, familiale, permettant l'accès aux services comme à la nature, mais aussi respectueuse de l'environnement, économe en énergie et en ressources.

Avec le projet Saint-Brieuc 2040, nous y œuvrons collectivement, avec l'aide de nos partenaires institutionnels, État, Banque des territoires, Région Bretagne, Département des Côtes d'Armor et de l'ensemble des parties prenantes.

La présente stratégie urbaine est notre feuille de route.

Recouvrer une centralité pleinement attractive, recomposer les mobilités au bénéfice d'une ville apaisée, entrelacer ville et nature afin d'en recueillir les multiples bienfaits pour toutes et tous : tels sont les principaux axes de notre stratégie. Ils sont déclinés en orientations et actions précises qui permettent d'ores et déjà de conforter l'image de la ville et de l'agglomération, d'affirmer son identité bretonne et de consolider la dynamique positive enclenchée.

Hervé Guihard

Maire de Saint-Brieuc
Vice-Président de Saint-Brieuc
Armor Agglomération

Joël Le Borgne

Conseiller délégué de Saint-Brieuc
Armor Agglomération en
charge du suivi des documents
d'aménagement du territoire



Le siège de Saint-Brieuc Armor Agglomération et la chapelle Lamennais, aux abords de la petite place du Perroquet Vert

| | |
|----------------------|---|
| Carte synthèse | 3 |
| Éditorial | 5 |

Avant-propos 9

| | |
|--|----|
| Une stratégie pour la centralité | 11 |
| Saint-Brieuc, une ville en transition | 13 |
| De l'attractivité | 15 |
| Petit vade-mecum pour une stratégie urbaine opérante | 19 |

État des lieux.....23

1.1 | Les réflexions et engagements existants 25

| | |
|---|----|
| Un faisceau de documents-cadres intéressant le contexte général | 28 |
| De nombreux documents thématiques ou sectoriels | 30 |
| Des documents spécifiques à la centralité | 36 |
| Focus : Études produites par le CAUE 22 | 41 |
| Synthèse | 43 |

1.2 | Un portrait composite de la centralité 47

| | |
|--|----|
| Développement urbain et mutation de la ville | 49 |
| Développement urbain et évolution des modes de vie | 51 |
| Démographie et habitat : La ville de Saint-Brieuc | 53 |
| Démographie et habitat : Focus sur le centre-ville | 55 |
| Économie | 57 |
| Commerces (1/3) | 59 |
| Culture | 65 |
| Tourisme | 67 |
| Équipements | 69 |
| Patrimoines : Génie des lieux | 71 |
| Patrimoines : Ouvrages d'art | 73 |
| Patrimoines : Chapelles | 75 |
| Mobilités : L'accessibilité à grande échelle | 77 |
| Mobilités : L'accessibilité du centre-ville | 79 |
| Mobilités : Espaces publics | 81 |
| L'Hentig glas | 83 |
| Paysages | 85 |
| Environnement : La biodiversité | 87 |
| Environnement : L'eau | 89 |
| Environnement : Énergies | 91 |

1.3 | Bilan des enjeux 93

| | |
|---|----|
| Les enjeux génériques : À l'ère de l'Anthropocène | 95 |
| Les enjeux spécifiques : La centralité briochine | 97 |
| Le diagramme concept | 99 |

Saint-Brieuc 2040 101

| | |
|--|-----|
| Un jour à Saint-Brieuc en 2040 | 103 |
| Un inventaire programmatique désinhibé des idées d'aménagement | 105 |
| Carte synthèse | 117 |

AXE 1 - Des mobilités recomposées pour une ville apaisée 119

| | |
|--|-----|
| Carte thématique | 121 |
| Orientation 1.1 : Limiter les flux automobiles en centre-ville | 123 |
| Orientation 1.2 : Constituer un réseau de places publiques accessibles et confortables | 125 |
| Orientation 1.3 : Assurer des continuités piétonnes et cyclables sécurisées | 127 |
| Orientation 1.4 : Apaiser les accès à la centralité | 129 |
| Focus : La zone à trafic limité (ZTL) | 131 |
| Focus : La place Poulain-Corbion | 137 |
| Focus : La passerelle de l'Hentig glas | 143 |
| Focus : Le boulevard des Panoramas | 149 |

AXE 2 - Ville et Nature entrelacées 155

| | |
|--|-----|
| Carte thématique | 157 |
| Orientation 2.1 : Protéger les espaces naturels existants | 159 |
| Orientation 2.2 : Déployer la nature en ville | 161 |
| Orientation 2.3 : Mieux relier ville et vallées | 163 |
| Orientation 2.4 : Prendre en compte et tirer parti du cycle de l'eau | 165 |
| Focus : Le goulet dégagé de Gouédic | 167 |
| Focus : L'interface centre-ville/Vallée de Gouët | 173 |
| Focus : L'interface centre-ville/Vallée de Gouédic | 179 |
| Focus : Le chaînon manquant du Légué | 185 |

AXE 3 - Une centralité attractive 191

| | |
|---|-----|
| Carte thématique | 193 |
| Orientation 3.1 : Conforter et étoffer les fonctions de centralité | 195 |
| Orientation 3.2 : Renouveler l'offre de logements en centre-ville | 197 |
| Orientation 3.3 : Maximiser la qualité de ville par de nouveaux usages des espaces publics | 199 |
| Orientation 3.4 : Capitaliser sur l'éventail d'opportunités foncières stratégiques en centralité et au-delà | 201 |
| Focus : Le pôle gare intensifié | 205 |
| Focus : L'ilot jardin habité | 211 |
| Focus : La maison du Projet Urbain | 217 |
| Focus : La porte hypercentrale | 223 |

Mise en œuvre 229

| | |
|----------------------------------|-----|
| Le court terme (2020-2026) | 231 |
| Le moyen terme (2026-2032) | 233 |
| Le long terme (2032-2038) | 235 |



La cathédrale Saint-Étienne et l'Hôtel de Ville, en bordure de la place du Général de Gaulle

STRATÉGIE URBAINE DE SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMÉRATION POUR SA CENTRALITÉ

AVANT-PROPOS

Avant-propos

Stratégie urbaine pour le centre-ville de Saint-Brieuc

Périmètres de l'étude

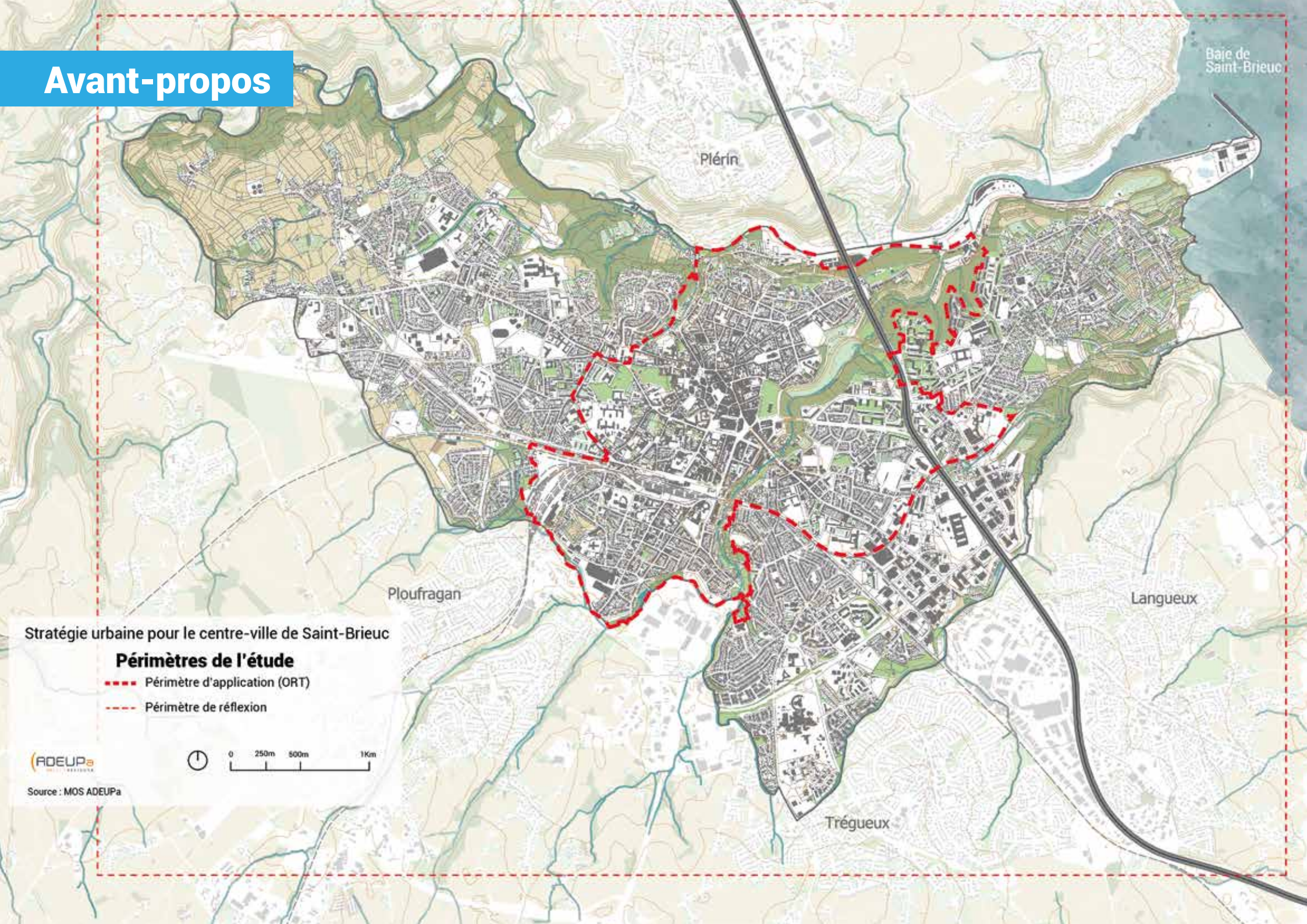
- Périimètre d'application (ORT)
- Périimètre de réflexion

RDEUPa



0 250m 500m 1Km

Source : MOS ADEUPa



Une stratégie pour la centralité

Saint-Brieuc Armor Agglomération et la Ville de Saint-Brieuc ont sollicité l'accompagnement de l'Adeupa Brest-Bretagne, agence d'urbanisme, dans l'élaboration d'une stratégie urbaine pour le centre-ville de Saint-Brieuc.

Un intérêt communautaire

Par définition, une telle démarche intéresse directement l'agglomération, celle-ci étant par exemple compétente dans les domaines de l'habitat, du développement économique, des mobilités, etc. Dès lors, c'est à elle qu'il reviendra de traduire, dans les politiques communautaires, les conclusions de la réflexion et de mobiliser les outils d'intervention ad hoc, étant entendu que :

- consolider les fonctions urbaines à l'échelle du pôle urbain est un enjeu d'attractivité du territoire ;
- certains projets ont vocation à être singulièrement mis en œuvre sur la ville-centre, « produit d'appel » et « point d'entrée » sur l'agglomération (que ce soit en termes de parcours touristique, résidentiel, de mobilités...);
- en ce sens, l'Agglomération a porté et porte des investissements et politiques majeures sur la ville-centre, en termes de mobilité par exemple, d'habitat ou d'économie, qui gagneront à être structurants pour l'agencement des projets urbains que la Ville souhaitera déployer ;
- la ville-centre, par sa position et sa densité, fait face aujourd'hui à des problématiques d'ampleur en termes de vacance, de fragilité commerciale, qui peuvent déjà ou pourraient demain, concerner d'autres centralités, à une moindre échelle. Elle est un territoire d'expérimentation de nouveaux outils qui pourront bénéficier demain à d'autres communes, voire même être mis au service de la coopération avec les territoires voisins.

Ce qu'est une stratégie urbaine

Dans son acception habituelle, une stratégie urbaine est un document-cadre prospectif, d'aménagement et de

développement appliqué à un territoire porteur d'enjeux et de problématiques complexes et soumis à l'interférence de logiques d'acteurs multiples.

Conformément aux modalités usuelles de ce type de démarches, la stratégie urbaine du centre-ville de Saint-Brieuc s'attache donc prioritairement à questionner les qualités et les potentialités de la centralité briochine, dans une perspective d'adaptation méliorative.

Pourquoi une stratégie urbaine ?

- doter la centralité briochine d'une **vision** stratégique urbaine, en articulant étroitement la dimension prospective à une analyse objective du présent ;
- proposer et partager un **récit** appropriable, apte à porter le projet urbain et à produire l'adhésion et la mobilisation collective nécessaires à sa concrétisation ;
- disposer d'un support de **référence** en matière d'aménagement urbain, à la fois indispensable à l'action publique et propice à l'initiative privée ;
- compléter en **cohérence** le chaînage entre les documents de planification supérieurs (Scot, PLUI) et les études sectorielles pré-opérationnelles.

Une stratégie phasée dans le temps

À travers cette mission, il s'agit spécialement de conduire pour le centre-ville, une démarche de type schéma de référence (voir [la collection](#) dans laquelle s'inscrit cette démarche sur le site de l'agence d'urbanisme), tout en autorisant l'enclenchement rapide de réalisations opérationnelles, aptes à produire une dynamique de transformation qui puisse être tangible au terme du mandat ouvert en 2020. Il importe ici, par conséquent, de conjuguer le court-terme – y compris celui de l'immédiate actualité – et le long terme stratégique à horizon 2040.

En resituant dans le temps le lancement de cette démarche de stratégie urbaine, il est à constater que la centralité a toujours été au centre de l'attention, sur différents aspects (bâti, espaces publics, commerces, attractivité, mobilités...). Sa mise en relation avec le territoire apparaît comme un point essentiel à prendre en considération. Saint-Brieuc, en tant que ville-centre, dialogue nécessairement avec ses territoires voisins. Les actions à envisager doivent être multiscales, prendre en compte sa périphérie proche et ses relations plus lointaines,

avec l'arrière-pays, le littoral et la région. C'est pourquoi, le périmètre de cette stratégie urbaine est à géométrie variable, avec un périmètre d'application qui est celui de l'opération de revitalisation de territoire (ORT) mais un périmètre de réflexion qui s'intéresse à un prisme plus large, que ce soit l'aire urbaine ou bien la relation ville-port.

Cette stratégie urbaine est fondée d'une part, sur une lecture systémique de la ville, d'autre part, sur l'énoncé d'un récit.

Elle tient compte dans ses modalités, du riche matériel d'études, de projection et de planification dont dispose déjà la ville de Saint-Brieuc.

Une démarche de terrain, co-construite

La démarche a été structurée autour de 3 actes : l'acte I « Reconnaître » achevé en janvier 2022, l'acte II « Transformer » finalisé en juillet 2022 et l'acte III « Transmettre », aboutissement de la stratégie, restitué en février 2023. La mission s'est appuyée d'une part, sur une cellule projet, d'autre part, sur la réunion à intervalles réguliers alternant : un groupe de travail, un comité technique et un comité de pilotage. Au fil de la mission, ce ne sont pas moins de quinze journées de terrain qui ont été menées, composées variablement d'élus, de techniciens et de l'équipe projet de l'agence d'urbanisme. Au total, ce sont plus de 1 500 kilomètres d'arpentage à pied de la ville et ses vallées qui ont été réalisés.

Les huit cellules projets ont assuré le bon déroulement de la démarche avec les référents de l'équipe projet côté SBAA, Ville de Saint-Brieuc et Adeupa. Les 4 groupes de travail ont eu pour fonction le recueil critique et constructif des contenus, conclusions et orientations avec les élus de la Ville. Les quatre comités techniques, réunissant les services techniques de SBAA et de la Ville, ont permis d'apprécier les matériaux proposés à l'issue des trois actes de la mission, et préalablement aux comités de pilotage. Enfin, les quatre comités de pilotage ont été le garant de la conduite de la démarche dans le sens de l'intérêt général. Ils étaient composés des élus référents de la démarche côté SBAA et Ville de Saint-Brieuc et ont eu pour fonction la validation des conclusions et orientations proposées, à l'issue de chacun des actes de la démarche. C'est à ses membres qu'est revenue in fine l'approbation de la stratégie urbaine, autorisant les délibérations en conseils municipal et communautaire, puis la publication, valant entrée en application du document.

Avant-propos

ÉVÈNEMENT CONFÉRENCE EXCEPTIONNELLE! **25 SEPT 2021 18h00**

ROB HOPKINS - L'initiateur du mouvement des Villes en Transition vient à votre rencontre!

ACCÉLÉRONS LA TRANSITION !

France Bleu : « En pleine urgence climatique, Rob Hopkins apporte les solutions possibles pour faire évoluer et transformer nos villes et nos territoires. »

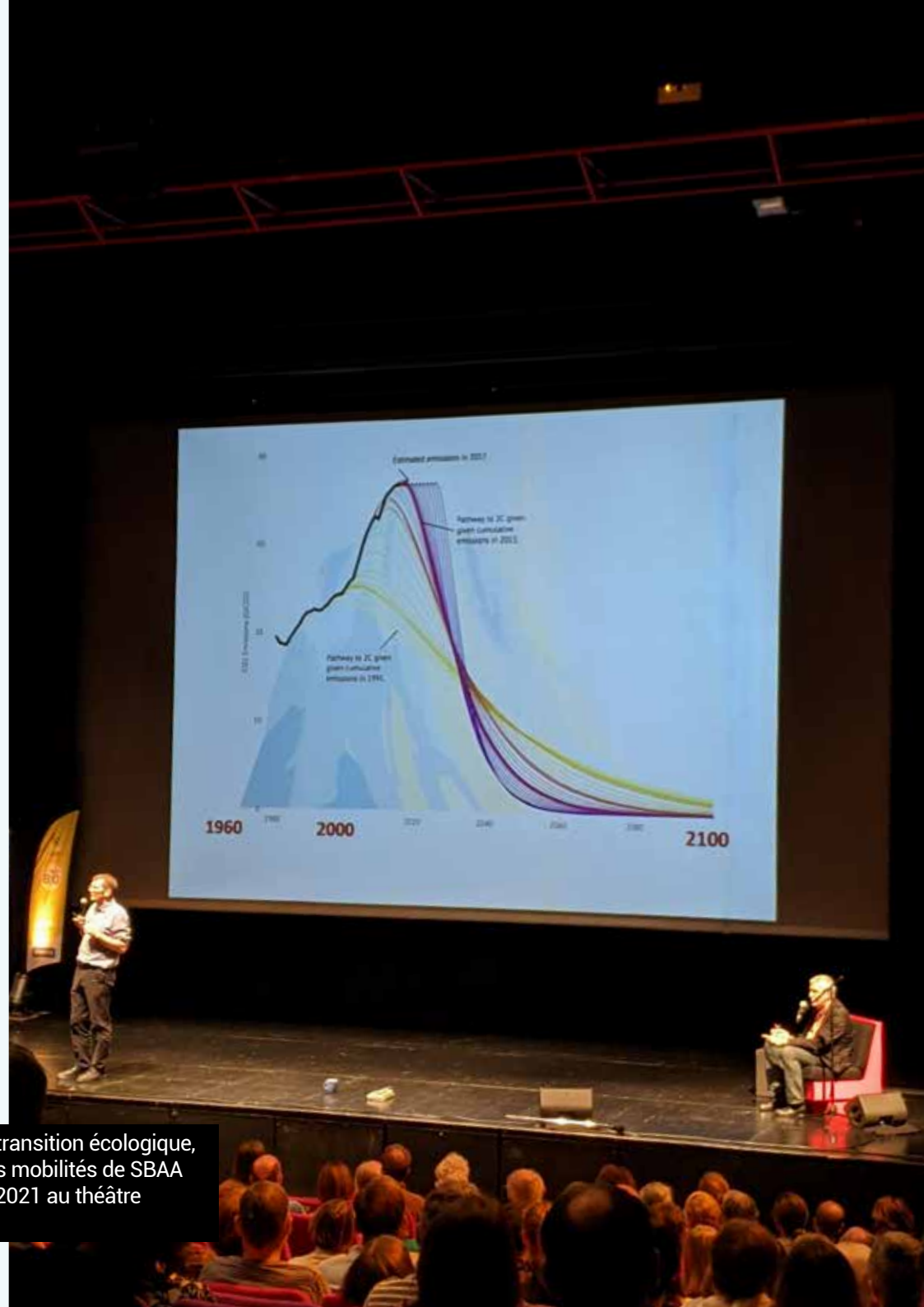
SAINT-BRIEUC - SALLE PASSERELLE

INFOS ET INSCRIPTIONS / www.sans-transition-magazine.info

Organisé par **Villes en Transition!** Avec le soutien de



À gauche : introduction de la conférence par Blandine Clæssens, 1ère adjointe chargée de la transition écologique, des mobilités et de l'aménagement à la Ville de Saint-Brieuc, et vice-présidente en charge des mobilités de SBAA
À droite : Rob Hopkins présentant sa conférence "Accélérons la transition !" le 25 septembre 2021 au théâtre La Passerelle de Saint-Brieuc



LIBÉRER NOTRE IMAGINATION POUR CRÉER LE FUTUR QUE NOUS VOULONS

- ◎ ROB HOPKINS, INITIATEUR DU MOUVEMENT DES VILLES EN TRANSITION, À SAINT-BRIEUC
- ◎ UN NOUVEAU CAP IMPOSÉ PAR L'URGENCE DES TRANSITIONS À ENTREPRENDRE
- ◎ DES DÉCLENCHEURS POUR ACTIONNER LA MISE EN MOUVEMENT

"Accélérons la transition", tel était l'intitulé de la conférence donnée par Rob Hopkins, initiateur du mouvement des **Villes en transition** au Théâtre La Passerelle-Scène Nationale de Saint-Brieuc. Cet événement était l'occasion pour la ville et ses habitantes d'échanger sur le nouveau cap qui s'esquisse et de confronter aspirations et idées.

Les transitions au cœur du projet politique du territoire

En propos introductif à la conférence, Blandine Clæssens a souligné les liens entre le mouvement des *Villes en transition* et les actions menées, tant au niveau de SBAA que de la Ville de Saint-Brieuc.

Au niveau de SBAA, la lutte contre l'artificialisation des terres et la requalification des friches sont au cœur des réflexions dans le cadre de l'élaboration du PLUI. L'arrêt des projets de lotissements est également visé. L'expérimentation en permaculture à la Ville-Jouha ou le développement des mobilités douces avec le Schéma directeur cyclable ont également été évoqués.

Côté Ville de Saint-Brieuc, l'état d'urgence climatique décrété en Octobre 2020 par le Conseil municipal a entraîné la mise en place de mesures concrètes comme la végétalisation des espaces urbains avec des variétés utiles aux insectes pollinisateurs, la création d'une régie écopâturage...

Les actions actuelles et à venir convergent vers la prise en compte des transitions écologiques, sociales et démocratiques sur le territoire. Mais comment poursuivre et fédérer davantage autour de ces thématiques ?

"Nous ne pouvons réaliser ce qu'il nous est impossible d'imaginer"

Plutôt que "de terrifier les gens en leur montrant la chute vertigineuse de nos émissions de CO₂ qu'il est nécessaire d'engager pour limiter la hausse des températures sous le seuil des 2°C fixé lors des Accords de Paris", Rob Hopkins partage la nécessité de "cultiver le désir d'un meilleur avenir pour amener les gens à vouloir collectivement tendre vers ce même destin."

Comment cultiver ce désir, pour une société meilleure ? Grâce à l'art, à la narration : "Il nous faut raconter des histoires" précise-t-il. A la question posée par Rob Hopkins à l'auditoire : "Imaginez que vous êtes en 2030. Quelle ville voyez-vous ? Quelle ville désirez-vous ?", l'auditoire briochin a notamment répondu :

- « *J'ai vu une ville où on entendait davantage les oiseaux.* »
- « *J'ai vu une autoroute à vélos de Binic à Saint-Brieuc.* »
- « *En 2030, j'aimerais avoir moins de travail, plus de temps pour moi et ma famille.* »
- « *En 2030, j'ai vu une rue du Gouédic verte, avec des enfants, des oiseaux. Nous n'entendions plus les voitures.* »

Pour composer la ville en transition selon Rob Hopkins (voir sa Rosace de l'imagination), il faut :

- de **l'espace** pour être imaginatif. Il est nécessaire de rendre de l'espace au citoyen en ville ;
- imaginer **des lieux** de rassemblement, favorables à la rencontre et à l'échange ;
- engager **des pratiques** qui ouvrent le champs des possibles ;
- **des pactes** de collaboration qui transforment l'imagination en réalisation.

Cet appel à la narration ainsi que cet engagement en faveur des transitions infusent dans la présente stratégie urbaine de Saint-Brieuc, en proposant une mise en action spatiale (localisée dans la ville) et temporelle (phasée dans le temps).

Avant-propos



Le port de plaisance, en amont du port du Légué, surplombé par le viaduc du Gouët qu'emprunte la RN12

LA "RECETTE-MIRACLE" DE L'ATTRACTIVITÉ N'EXISTE PAS

- ⊙ L'ATTRACTIVITÉ PROCÈDE DE L'INTÉGRATION DE NOTIONS COMPLEXES ET MULTIPLES
- ⊙ Y INTERVIENNENT NOTAMMENT LES PRINCIPES :
 - D'HOSPITALITÉ
 - DE JUSTE ÉCHELLE
 - D'ÉCOLOGIE
 - DE RELATION AVEC SON ARRIÈRE-PAYS
- ⊙ MAIS AUSSI, SA CAPACITÉ À SE PROJETER DANS UNE VISION PROSPECTIVE

Les multiples opportunités de renouvellement urbain que présente la centralité briochine sont potentiellement attractives aux yeux d'investisseurs. Mais il est entendu que l'attractivité d'une friche aux yeux d'un investisseur ne concourt pas nécessairement, à l'arrivée, à celle de la ville. Pour autant, en quoi leur reconquête contribuerait-elle, effectivement, à accroître significativement l'attractivité de la centralité ?

De nombreuses villes se posent la question de « l'attractivité », avec parfois l'idée qu'il existerait peut-être une forme de « recette-miracle », pour acquérir ou renforcer cette attractivité. S'il devait y en avoir une, ce serait sans aucun doute, de s'appliquer à rechercher ce qui est bon pour la ville et ses habitant-es, et qui ne converge pas toujours avec ce qui est essentiel aux yeux d'investisseurs potentiels.

Les ingrédients d'une ville attractive

Ce qui fait « ville » et conditionne son attrait, c'est l'intégration de notions complexes et multiples : d'hospitalité, de spatialité, de valeur d'usage, de capacité d'appropriation (celle de l'espace public notamment), de respect du contexte au sens large (environnemental, socioculturel, patrimonial, estime des lieux...), de recherche d'équilibre (entre ville et campagne), etc. : toutes notions qu'on aurait tort de faire passer pour des vieilleries, au prétexte qu'elles ont été si souvent négligées ces dernières décennies, au travers d'une urbanisation, sinon insensée, très souvent impensée.

Les critères d'attractivité des investisseurs ne sont ordinairement, pas ceux-là. Bien sûr, qu'ils interviennent dans le domaine de l'immobilier ou qu'il s'agisse d'entreprises qui souhaiteraient s'installer, on ne parle pas du même type d'investisseurs et les critères des uns ne sont pas nécessairement ceux des autres. Les premiers recherchent la rentabilité. Ils obéissent à des approches financières et recherchent les territoires favorables à celles-ci, ou qui leur opposent le moins d'entraves. Les seconds sont avant tout soucieux de la viabilité et de la pérennité du modèle économique sur lequel s'appuient leurs activités. Tous deux, à leur manière, façonnent la chose urbaine. Mais il en faut plus pour faire « ville ».

Dès lors, ainsi qu'il est parfois permis de le constater, envisager le développement de la ville en s'en remettant aux seuls critères d'attractivité d'investisseurs potentiels, c'est prendre le risque de produire autre chose que ce qu'on désigne respectablement par le mot ville. Et c'est s'exposer à ce qui majoritairement caractérise l'urbain contemporain : une production relativement informelle et générique, partout la même, faite de lotissements pavillonnaires, de locaux d'activités banalisés, de zones commerciales désordonnées, de nappes de parkings et de ronds-points en séries, etc., comme autant de produits standardisés répliqués à l'envie.

Une ville attractive, dans l'absolu, ce serait quoi ?

Il n'en demeure pas moins qu'on observe d'une part des villes plus ou moins attractives et, qu'en outre, les critères qui fondent leur attrait ne sont pas forcément immuables.

Bien qu'il n'y ait pas de « recette-miracle de l'attractivité », mais qu'il s'agisse plutôt d'envisager celle-ci au cas par cas, en s'appuyant autant que faire se peut sur les spécificités locales, quels pourraient être dans l'absolu, les critères d'attractivité d'une ville, a fortiori de la ville de demain prenant en compte les transitions réputées nécessaires ?

Avant-propos



La prairie centrale du parc de la vallée de Gouédic et les émergences de la tour d'Armor et du lycée Ernest Renan

Une ville authentiquement écologique

Autrement-dit, une ville résolument engagée dans les transitions écologiques, où l'objectif de neutralité carbone représenterait la nouvelle donne majeure et structurante.

Une ville où le respect de l'environnement constituerait un commandement incontesté ; où la biodiversité regagnerait du terrain, où le déchet serait déchu et le recyclage – y compris celui du bâti existant – serait une réalité.

Une ville où la pacification des modes de déplacement au bénéfice de la marche et du vélo se doublerait, plus fondamentalement, d'une recherche délibérée de modération des transports.

Une ville où parler « d'architecture bioclimatique » serait pléonastique.

Une ville encore, où la désartificialisation et la renaturation prospéreraient plutôt que le bétonnage et l'asphaltage.

Une ville à dimension humaine

On l'observe bien actuellement, suite à la crise sanitaire, le credo de la métropolisation connaît un revirement notable, au moins dans les esprits. Une ville à dimension humaine permet l'organisation des échanges en proximité. Elle facilite notamment, les mobilités dites actives (piétons, cyclistes).

Une ville à dimension humaine, c'est aussi une ville où la question du temps elle-même est requestionnée, redimensionnée : de nouveaux rythmes et temporalités y sont possibles, notamment alternatifs aux migrations pendulaires et aux phénomènes de congestion qui leur sont associés aux « heures de pointe » comme on dit communément.

Une ville à dimension humaine ce serait surtout, une ville qui place l'Humain au cœur de son action et aurait, par exemple, décidé de faire des lieux de culture et d'éducation, ses espaces symboliques majeurs et ses pièces urbaines maîtresses.

Une ville biorégionale

C'est-à-dire, une ville placée dans une relation de bonne intelligence avec son environnement.

Une ville où la périurbanisation galopante aurait cessé et dont le périmètre et les limites seraient clairement établis.

Une ville où l'approvisionnement alimentaire en circuits-courts ne serait plus réduit à une portion marginale, complémentaire d'un ravitaillement massif, à longue distance et avec force logistique : une ville partenaire d'une agriculture locale, régénérée, où permaculture et agroforesterie auraient toute leur place.

Une ville encore, où le respect des paysages serait une valeur à la fois commune et cardinale.

Une ville conviviale et hospitalière

En d'autres termes, une ville où l'espace public, délesté de l'automobile envahissante, connaîtrait une forme de renaissance ; une ville où, sur cet espace public, activités et festivités témoigneraient d'une nouvelle vitalité et où les dimensions du collectif seraient favorisées.

Une ville où l'accès au logement décent et hospitalier serait garanti pour tous.

Une ville où l'air serait respirable et où la sérénité aurait remplacé le tohu-bohu des moteurs thermiques.

Une ville encore, où les espaces de nature seraient soigneusement préservés, où bâti et végétal seraient conçus et entrelacés en harmonie.

Une ville dotée d'une authentique vision d'avenir

Plus précisément, une ville pourvue d'une vision prospective pour elle-même, appuyée sur son présent, reliée à son histoire : une ville effectivement engagée dans un projet pour ses habitant·es, ses acteurs et leurs visiteurs.

Une ville, il va sans dire, dotée d'une solide politique foncière. Une ville aussi, où l'acclimatation technique du bâti anticiperait l'emballlement climatique que l'on sait.

Une ville encore davantage confiante dans le potentiel des low-techs que dans le techno-solutionisme béat.

Une ville enfin et peut-être surtout, où le *logos* précéderait le *topos* : une ville qui se pense avant de s'édifier.

Avant-propos

« Rome ne s'est pas faite en un jour ». Cet adage populaire connaît quelques variantes nationales : « Paris, ne s'est pas fait en un jour ». Il pourrait fort bien s'appliquer à Saint-Brieuc et à la métamorphose de la centralité qu'ambitionne la présente stratégie urbaine Saint-Brieuc 2040 : elle ne se fera pas en un jour.

La transformation volontariste d'une ville est une entreprise éminemment complexe. Elle convoque nécessairement de nombreuses dimensions, champs d'expertises et acteurs. Elle exige du temps, réclame de multiples ressources. Elle nécessite pour commencer, de la réflexion, suivant un impératif notoirement plus pressant aujourd'hui qu'hier, eu égard précisément, à l'enjeu d'épuisement accéléré des ressources et de dépassement des limites planétaires, chaque jour un peu plus documenté. En somme, penser plus pour consommer moins ; réfléchir davantage afin d'impacter le moins possible.

Entreprendre un projet urbain requiert donc du temps, celui de la mise en œuvre, mais plus encore ceux de la cogitation et de la conception, à l'heure où cette notion d'inscription dans la durée renvoie à une autre notion en vogue : celui de ville durable. Ce vocable de « ville durable » est entré, sinon dans le langage courant, du moins dans les vocabulaires médiatique et du marketing. Mais qu'est-ce qu'une ville durable dès lors que l'on entend ce terme en tant que « soutenable » ou acceptable pour l'environnement, et

considérant que les villes consomment 80 % de l'énergie produite à l'échelle mondiale et engloutissent quelques 40 milliards de tonnes de matériaux chaque année ? Réduire leur empreinte écologique constitue un authentique défi, auquel on ne saurait répondre sans réviser quelques habitudes et paradigmes.

Voilà pourquoi, bien sûr, élaborer une stratégie urbaine est essentiel, au-delà de la revendication usuelle et légitime du plan ou de la feuille de route, ne serait-ce que pour anticiper les inévitables contretemps, revirements et remises en cause qui, de tous temps et en tous lieux, caractérisent l'édification de la ville et le fait urbain. Pour que cette stratégie urbaine soit efficiente certaines dispositions sont donc nécessaires, au premier rang desquelles sans doute, et ainsi qu'on vient de le voir, l'humilité, mais aussi, la recherche d'équilibre entre certaines formes de permanence et, a contrario, obligations de ruptures. En voici quelques-unes en forme de vade-mecum, sans prétention aucune à l'exhaustivité, pas d'avantage qu'à l'universalité.



Conduire la réflexion et le projet à l'aune de **l'urgence climatique et écologique** ;
Accepter les transitions et ruptures que ces circonstances et impératifs vitaux exigent



Repeupler le centre-ville et encourager son appropriation effective autant qu'affective (plaisir de résider au centre-ville ou d'y venir), en travaillant à l'affirmation distinctive de **son identité**

Petit vade-mecum pour une stratégie urbaine opérante



Procéder avec méthode : poser et **promouvoir une vision**, prérequis indispensable à l'élaboration du projet et **s'assurer de l'adhésion collective**, apte à produire la mobilisation nécessaire à sa concrétisation



Promouvoir, au-delà du strict enjeu de redynamisation du centre-ville, **la consolidation du cœur structurant** d'un bassin de vie de plus de 150.000 habitant-es



Régénérer en se gardant des « solutions toutes faites », celle de la ville d'autrefois, souvent idéalisée, comme celle du « clé en main » qui banalise la ville en l'assimilant à un produit de consommation



Consolider et associer en synergie **les fonctions essentielles et complémentaires** qui font **la vitalité d'un cœur de ville** : habitat, activités, services, mobilités, mixité sociale, caractère et identité des lieux



Valoriser les patrimoines (architectural, urbain, paysager) et promouvoir auprès du grand public, le travail réalisé dans le cadre de l'Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (Avap-SPR)



Instaurer **une relation de complémentarité** et non de concurrence entre centre-ville et périphérie, attendu que les fonctions de centralité ne sont plus, depuis longtemps, l'apanage des centralités historiques

Avant-propos



Reconsidérer fondamentalement **les modes de déplacement** et comprendre le rôle décisif de **l'hypermobilité automobile** dans la mutation et le fonctionnement urbains contemporains



Considérer les différents **sites mutables** conjointement et à l'échelle pertinente (îlot, quartier, etc.) en mettant pleinement à profit **leurs capacités de transformation et d'apport qualitatif pour la ville**



Réfléchir avant de démolir : le recyclage existe aussi en architecture et peut donner en ce domaine des résultats à la fois supérieurs au neuf et moins coûteux, dès lors qu'appréciés en coût global



Soigner « l'accessoire » et veiller à la qualité des architectures légères : kiosques, abris, édicules techniques, etc. sont aussi pourvoyeurs d'image, fussent-ils d'échelle modeste



Contingenter rigoureusement et sélectionner en cohérence **le mobilier urbain** (signalétique, éclairage, etc.) ; rechercher **sa limitation et sa sobriété** au bénéfice de l'essentiel : l'identité intrinsèque des lieux



Ne pas se contenter d'aménager : associer à la vision statique de l'aménagement urbain, souvent surestimée dans sa portée, **une vision dynamique** ; approche par **les usages et l'animation protéiforme**

Petit vade-mecum pour une stratégie urbaine opérante



Réhabiliter la notion d'espace public, reconquérir celui-ci dans son étendue, et rééquilibrer son partage à la faveur des modes de déplacement actifs et de la polyvalence d'usage



Promouvoir l'action sur la ville ordinaire au moyen d'une architecture à la fois singulière et vivante, mais plus soucieuse de son contexte et d'altérité que de sa capacité à faire le buzz



Rechercher la simplicité des aménagements au bénéfice de leur polyvalence et de la valeur d'usage ; ne pas avoir peur du vide



Envisager la programmation d'un événement exceptionnel en tant que levier et générateur supplémentaires du projet urbain (manifestation ou célébration marquante de portée internationale, etc.)



Se doter des outils ad hoc permettant la mise en œuvre d'une opération de dynamisation et de renouvellement urbain multiforme et diffuse (zone d'aménagement concertée multisite, appel à projet urbain innovant, chartes, labels, etc.)



Partager la vision, entretenir l'adhésion autour de celle-ci et établir au-delà de la production de la stratégie urbaine, les conditions durables d'une réflexion partagée et d'une mobilisation collective



Le pavillon de Bellescize, vu depuis la rue de la Préfecture, entre la cathédrale Saint-Étienne et l'Hôtel de ville



STRATÉGIE URBAINE DE SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMÉRATION POUR SA CENTRALITÉ

ÉTAT DES LIEUX

1 | État des lieux



CESSON EN DEVENIR

VILLE DE SAINT-BRIEUC
PLAN LOCAL D'URBANISME

Présentation de la stratégie commerciale
Ville de Saint-Brieuc
Pour une expérience d'achat différenciée en centre-ville

Projet de territoire
Saint-Brieuc Agglomération
Plan du Projet de Territoire

Plan Climat Air Energie Territorial
Saint-Brieuc Agglomération
Imaginer aujourd'hui l'aménagement commercial de demain

PROJET DE TERRITOIRE

PROJET DE TERRITOIRE

Document d'approboration du POU
VILLE DE SAINT-BRIEUC
VOLUME 1 : LA POU

Document d'approboration du POU
VILLE DE SAINT-BRIEUC
VOLUME 1 : LA POU

Document d'approboration du POU
VILLE DE SAINT-BRIEUC
VOLUME 1 : LA POU

Étude sur le commerce du centre-ville
Étude de la structure de l'offre commerciale
Étude d'usage et des comportements

Imaginer aujourd'hui l'aménagement commercial de demain

ATelier DES TERRITOIRES
Réunion COPIL 1
Élaboration d'un schéma de gestion durable du foncier économique de Saint-Brieuc Agglomération
Jeudi 30 septembre 2021

AREP
agence d'architecture interdisciplinaire
synopter
ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIQUE, OUTIL DE COMPREHENSION DU QUARTIER

Action Coeur de Ville
SAINT-BRIEUC COEUR BATTANT
Partenariat de Proximité et de Territoire

Saint-Brieuc
Coeur battant
Coeur de ville
Horizon 2030

CONVENTION PLURISANIMALE DU PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN DE SAINT-BRIEUC
COPURANCE PAR L'ANNU
DANS LE CADRE DU NPNRU

REGLEMENT
SAINT-BRIEUC
SAINT-BRIEUC

Convention d'Opération Programmée d'Amélioration de l'habitat de l'ancien centre-ville de Saint-Brieuc, visant à améliorer la cohésion Action Coeur de Ville

ATelier DES TERRITOIRES

À ROBEN
LE QUARTIER SE REINVENTE AVEC SES HABITANTS

RADIALES

FRANGES DU PLATEAU

PROMENADES RÉSIDENTIELLES

SECTEUR PIÉTON

PIED DE CATHÉDRALE

CHAI - RÉSISTANCE

semaest
REVISUALISATION COMMERCIALE DU CENTRE VILLE
Stratégie de mixité foncière et de mixité d'usage
Phase 1 - J+1

BLATRAU PIÉTON
SEUIL DU CENTRE-VILLE

L'ÉQUARTIER DE ROBEN

ATELIER DES TERRITOIRES
SAINT-BRIEUC
Le charme discret de l'îlot

ATELIER DES TERRITOIRES
SAINT-BRIEUC
FLG
ORNA RE - OBSERVATIONS STRATÉGIQUES
SECTION DE LA RUE DES TROIS FRÈRES LE GAY
17 JANVIER 2020

MOBILITÉS

Eaux & VOIES

CLIMAT

VÉGÉTAL

OBJETS

PATRIMOINE & REPERES

USAGES

PLACES PUBLIQUES

MORPHOLOGIE URBAINE

Commanditaire(s) de l'étude
Saint-Brieuc Agglomération
D&T M22

ATL 3
rapport de synthèse
AGGLOMÉRATION
PAYSAGÈRE
MISE

Atlas de la Biodiversité de Saint-Brieuc

SAINT-BRIEUC
CENTRE VILLE / LAGUN
DE LA TERRE À LA MER

SAINT-BRIEUC
CENTRE VILLE / LAGUN
DE LA TERRE À LA MER

SAINT-BRIEUC
CENTRE VILLE / LAGUN
DE LA TERRE À LA MER

SAINT-BRIEUC
CENTRE VILLE / LAGUN
DE LA TERRE À LA MER

SAINT-BRIEUC
CENTRE VILLE / LAGUN
DE LA TERRE À LA MER

SAINT-BRIEUC
CENTRE VILLE / LAGUN
DE LA TERRE À LA MER

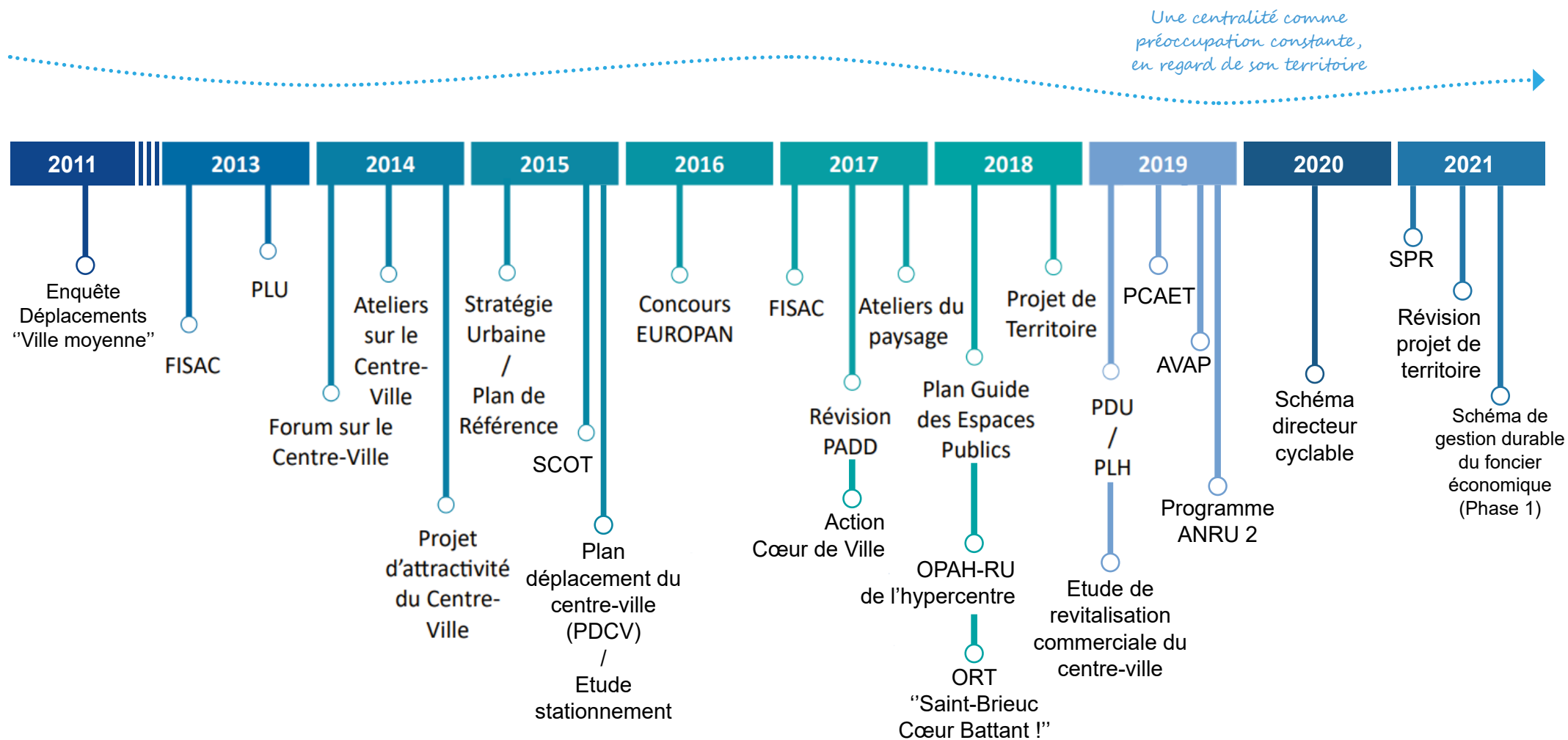
SAINT-BRIEUC
CENTRE VILLE / LAGUN
DE LA TERRE À LA MER

SAINT-BRIEUC
CENTRE VILLE / LAGUN
DE LA TERRE À LA MER

1.1 | Les réflexions et engagements existants

Ce qui est déjà écrit

1 | État des lieux



Chronologie des études et documents-cadres antérieurs à la stratégie urbaine pour le centre-ville de Saint-Brieuc

UNE VILLE REMARQUABLEMENT DOCUMENTÉE SUR ELLE-MÊME

- ⊙ UN FAISCEAU DE DOCUMENTS-CADRES INTÉRESSANT LE CONTEXTE GÉNÉRAL
- ⊙ DE NOMBREUX DOCUMENTS THÉMATIQUES OU SECTORIELS QUI PRODUISENT UNE CONNAISSANCE AVISÉE
- ⊙ DES DOCUMENTS SPÉCIFIQUES À LA CENTRALITÉ QUI, AU-DELÀ DU CONSTAT, ESQUISSENT DES PISTES D'ACTION

Un récit déjà bien esquissé

À la lumière du riche matériel d'études déjà existant sur la ville, Saint-Brieuc est mieux armée comparativement à d'autres agglomérations, pour produire une vision prospective d'elle-même et à partir de celle-ci, pour conduire un projet pour ses habitants, ses acteurs et leurs visiteurs.

Il est à constater que Saint-Brieuc est dotée d'un récit dont la page est loin d'être blanche, comme le montre la liste non exhaustive des documents de cadrage et réflexions disponibles, s'intéressant ou s'adressant à la centralité. Ceux-ci ont été analysés dans le cadre de cet état des réflexions et des engagements. Leur lecture croisée montre que la ville est remarquablement consciente d'elle-même et s'inscrit dans une perspective de transitions.

Documents-cadres intéressants le contexte général

- Projet de territoire 2018-2030 et sa révision en 2021
- Schéma de cohérence territoriale (Scot) du pays de Saint-Brieuc approuvé en 2015
- Plan local d'Urbanisme Ville de Saint-Brieuc adopté en 2013
- Plan local d'urbanisme Intercommunal de SBAA (PLUI) en cours
- Plan de référence de Saint-Brieuc, livré en janvier 2014
- Stratégie urbaine de la Ville de Saint-Brieuc de 2015

Documents thématiques ou sectoriels

- Plan climat air-énergie territorial (PCAET) adopté en 2019
- Plan de déplacement urbain (PDU) adopté en 2019
- Plan de déplacement du centre-ville, validé en 2010, actualisé en 2015
- Schéma directeur cyclable, de juillet 2020
- Étude stationnement de 2015
- Enquête déplacements "Ville moyenne", de novembre 2011

- Programme local de l'habitat (PLH) adopté en 2019
- Programme de rénovation urbaine « ANRU 2 » 2019-2024
- Plan de paysage de Saint-Brieuc Armor Agglomération, lancé en 2017 (ateliers paysage) et livré en 2021
- Atlas de la biodiversité communale, de 2015
- Le site patrimonial remarquable (SPR) adopté en juillet 2021 (anciennement, aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine, Avap)
- Études du fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce (Fisac) en 2013 et 2017
- Schéma de gestion durable du foncier économique, phase 1 en novembre 2021, restitution finale S1 2022
- Stratégie commerciale de Saint-Brieuc, L&A!, 2021
- Concours Europan 13 « La ville adaptable 2 » en 2016, et la thématique proposée à Saint-Brieuc « Centre-ville / Légué. De la terre à la mer »

Des documents spécifiques relatifs à la centralité

- Action cœur de ville, en 2017
- Opération de Revitalisation du Territoire (ORT) « Saint-Brieuc, Cœur Battant ! », 2018
- Plan-guide des espaces publics du centre-ville, 2018
- Étude de revitalisation commerciale SEMAEST, 2018
- Étude sur le commerce de centre-ville, Cible & Stratégie, 2011
- Opération programmée d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain de l'hypercentre (OPAH-RU), 2018

1 | État des lieux

UN FAISCEAU DE DOCUMENTS-CADRES INTÉRESSANT LE CONTEXTE GÉNÉRAL

Le projet de territoire 2018-2030 (juillet 2021)

Le projet de territoire de SBAA revisite sa version antérieure réalisée en 2018 en tenant compte des évolutions du contexte, du changement d'élu-es, et des impacts de la crise Covid-19. L'ambition des élus est de faire de SBAA un territoire attractif, solidaire et durable. En ce sens, les élus souhaitent :

- être un acteur anticipant les transitions ;
- développer la qualité de vie au service de tous et au profit du rayonnement et de l'attractivité de l'agglomération ;
- renforcer le rôle de l'agglomération et celui de la ville de Saint-Brieuc, comme fer de lance du développement de la Bretagne-Nord ;
- promouvoir un développement équilibré, dynamique et harmonieux des espaces urbains, ruraux, littoraux tenant compte des spécificités de chacun ;
- établir des coopérations avec les intercommunalités voisines pour répondre aux défis communs ;
- se fixer des objectifs réalisables, atteignables en cohérence avec leurs moyens.

Le projet de territoire se subdivise en quatre orientations, elles-mêmes subdivisées en quatre priorités listant des actions suggérées. Les orientations sont :

- mobilisation générale pour la transition écologique et l'emploi ;
- mailler le territoire par les services aux publics ;

- rebondir après la crise et agir pour la qualité de vie ;
- porter collectivement notre ambition.

Le schéma de cohérence territoriale du pays de Saint-Brieuc (Scot, 2015-2030)

Le Scot actuellement en vigueur a été approuvé en 2015 et est mis en application depuis 2017. Le Pays de Saint-Brieuc, constitué des EPCI de SBAA et de Lamballe Terre et Mer (LTM), regroupe 70 communes. Il s'est engagé depuis le 21 décembre 2018 dans l'élaboration d'un nouveau Scot afin notamment d'intégrer les 13 communes supplémentaires, relevant anciennement du périmètre du Scot de Dinan, et qui depuis l'arrêt préfectoral du 1^{er} février 2017 sont membres de la communauté d'agglomération de LTM. L'élaboration du nouveau Scot va durer 4 ans.

| | 2019 | | | | 2020 | | | | 2021 | | | | 2022 | | | | 2023 | | | | 2024 | | | |
|---|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|
| | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 |
| démarrage | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etudes phase de diagnostic | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elaboration du PADD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| début sur le PADD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elaboration du DOO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Arrêt du projet de SCOT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Arrêt bilan concertation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| phase administrative : consultation PPA et recensement des communes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Approbation du SCOT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Calendrier prévisionnel du nouveau Scot en cours d'élaboration du pays de Saint-Brieuc

Les principaux objectifs formulés dans le Scot mettent l'accent sur le renforcement des centralités et notamment celle de Saint-Brieuc qui joue un rôle structurant pour le territoire. Il s'agit notamment d'y renforcer les fonctions urbaines en y privilégiant le développement économique et tertiaire, en y affirmant le rôle d'enseignement supérieur pour le territoire et le département, en confortant son rôle d'intermodalité pour

l'accessibilité du territoire et en favorisant le développement et la réhabilitation de logements dans une approche d'urbanisme maîtrisé en préservant et en valorisant la qualité urbaine du territoire, les vallées, le port, le patrimoine... Il est également indiqué la nécessité de modérer la consommation d'espace, de préserver les richesses écologiques, de respecter l'identité paysagère du territoire, de promouvoir une exploitation durable des ressources en limitant les besoins en énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Les trois axes stratégiques du document d'orientation et d'Objectifs (DOO) sont :

- accompagner l'accueil de 30 000 habitants supplémentaires d'ici 2030 et garantir une vie de qualité aux 225 000 habitants du territoire ;
- créer les conditions du développement économique valorisant les ressources du territoire ;
- respecter les équilibres environnementaux du territoire.



Carte de synthèse du PADD

Source : Scot du pays de Saint-Brieuc, 2015

Les réflexions et engagements existants

Le plan local d'urbanisme intercommunal (en cours)

Le conseil d'agglomération du 31 mai 2018 a prescrit l'élaboration d'un plan local d'urbanisme Intercommunal (PLUI) à l'échelle des 32 communes de SBAA. Ce premier PLUI permet de poser les bases d'une stratégie territoriale communautaire et de penser une politique globale d'attractivité du territoire.

Les ambitions et objectifs du PLUI en cours d'élaboration se résument en cinq orientations-cadres qui structurent le PADD :

- équilibrer les dynamiques territoriales à l'échelle de l'agglomération et au sein de chaque commune ;
- adopter une nouvelle stratégie de développement, adapter le développement aux enjeux de demain ;
- affronter les défis climatiques et conforter la capacité de résilience du territoire ;
- planifier un aménagement cohérent, solidaire et proposer un cadre de vie sain et équilibré ;
- renforcer le rayonnement de l'agglomération à l'échelle de la région Bretagne.

Le plan de référence de Saint-Brieuc (2014)

L'étude a été réalisée pour le compte de la Ville de Saint-Brieuc par un groupement constitué de F.au (architecture et urbanisme), Emma Blanc (paysage), Idea Recherche (sociologie et concertation), FutUrbain (programmation) et Inddigo (développement durable) en 2014. La démarche a inclus 10 rencontres avec les habitants sous forme d'un séminaire, d'un forum citoyen et d'ateliers participatifs.

La finalité du plan de référence est de « mettre en cohérence des visions de la ville de Saint-Brieuc afin d'agir ensemble dans le futur ».



Le viaduc de la RN12 augmenté et connecté au port

Source : Plan de référence de Saint-Brieuc, 2014

Une liste d'orientations assez générales est déclinée en 12 fiches actions :

- Fabriquer les relations à la mer.
- Construire le quotidien maritime briochin.
- Valoriser la géographie et la trame verte et bleue.
- Valoriser les liens aux espaces naturels de proximité.
- Fabriquer un maillage de déplacement doux à l'échelle de la ville.
- Fabriquer la relation qualitative de la ville aux coteaux et à la campagne.
- Faire des paysages briochins des hauts lieux du commun accessible à tous.
- Rendre visible l'eau, de la ville à la mer.
- Passer du « tout-auto » au partage multimodal.
- Faire des transports collectifs un support de renouvellement urbain.
- Redévelopper et mailler le centre-ville pour l'attractivité.
- Valoriser et investir l'oublié, le confisqué.

La stratégie urbaine (2015)

Il s'agit d'une feuille de route réalisée sur la base du Plan de Référence de 2014 ainsi que du PLU de la Ville de Saint-Brieuc de 2013. Cet outil doit permettre de guider la décision des élus dans une cohérence d'ensemble avec une mise en perspective à 20-30 ans.

Les ambitions urbaines de cette stratégie sont les suivantes :

- habiter la ville pour une ville vivante, afin d'accueillir et maintenir des habitants sur la ville pour soutenir la dynamique et l'attractivité ;
- penser les usages de la ville pour une ville de bien-être, autrement dit créer les conditions pour une bonne santé physique et mentale des citoyens ;
- innover la ville pour une ville en mouvement, c'est-à-dire se donner un temps d'avance pour adapter la ville.



Un support de diffusion de la stratégie urbaine à destination du grand public

1 | État des lieux

DE NOMBREUX DOCUMENTS THÉMATIQUES OU SECTORIELS PRODUCTEURS D'UNE CONNAISSANCE AVISÉE

Le plan climat air-énergie territorial (PCAET, 2019-2025)

Le PCAET est un document qui cadre, pour six ans, la politique énergétique et climatique d'un territoire afin de répondre à des objectifs nationaux fixés pour 2030 tout en tenant compte des spécificités locales. Les actions et objectifs du PCAET doivent être pris en compte dans l'élaboration d'autres plans comme le programme local de l'habitat (PLH) ou le plan de déplacement urbain (PDU), et concernent tous les secteurs : le parc de logements, les bâtiments tertiaires, les activités économiques et productives, la mobilité...

D'ici 2030, trois objectifs principaux doivent être atteints :

- réduire de 40 % les émissions de gaz à effet de serre du territoire par rapport à 2010 et augmenter de 5 % la séquestration carbone des sols, des forêts et des matériaux d'origine végétale ou animale ;
- baisser de 20 % les consommations d'énergies par rapport à 2010 et augmenter de 20 % la production d'énergies renouvelables ;
- lutter contre la pollution atmosphérique en réduisant notamment les oxydes d'azote et les particules.

Pour atteindre ces objectifs, le PCAET comprend un programme de 48 actions concrètes regroupées en 6 orientations :

1. Un aménagement territorial prenant en compte la réduction des consommations d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques ;
2. L'efficacité énergétique et la réduction des impacts pour des activités économiques compétitives ;
3. Le développement des énergies renouvelables et de récupération pour la sécurité et l'attractivité du territoire ;
4. Un territoire stockant du carbone et s'adaptant au changement climatique ;
5. L'exemplarité des collectivités ;
6. L'implication de tous pour un territoire sobre et innovant.

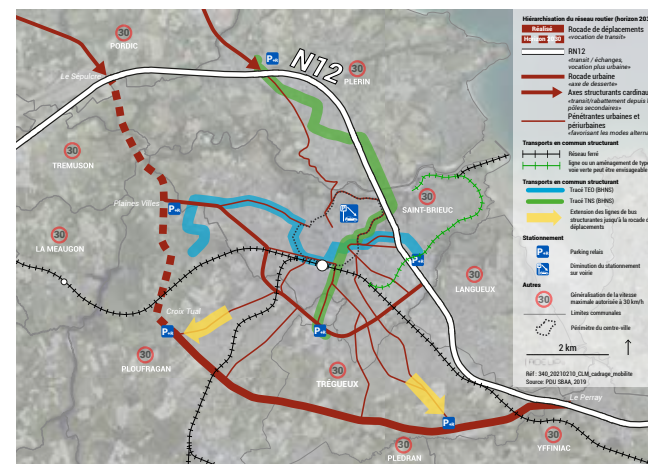
De plus, ces actions sont hiérarchisées par priorité et sont évaluées sur leur impact gaz à effet de serre, énergie et qualité de l'air.

Le plan de déplacement urbain (PDU, 2020-2029)

L'objectif de ce document est de concevoir une politique cohérente en matière de transports à l'échelle des 32 communes de l'agglomération. Le plan d'action comporte 34 actions réparties en 6 thématiques :

- accompagner la restructuration du réseau TUB (transports urbains briochins) sur le pôle urbain dans le cadre du projet TEO (transport est-ouest) ;
- développer les solutions intermodales dans les secteurs périurbains et ruraux ;
- accroître la pratique cyclable ;
- renforcer les centralités du territoire ;
- anticiper le bouleversement des circulations induit par la rocade de déplacements ;

- Des actions d'accompagnement à la mise en œuvre du PDU.



Synthèse du plan d'action du PDU 2020-2029

Source : PDU 2020-2029 - Traitement : Adeupa

La future rocade de déplacements, dont la portion allant du lieu-dit « Le Perray » au secteur de la « Croix Tual » est déjà réalisée, va impliquer une réorganisation du réseau routier. Ce nouvel axe a pour vocation de délester la route nationale 12 d'une partie de son transit. Dans le PDU, il est mentionné que celle-ci pourra acquérir une vocation « plus urbaine », tout comme l'axe D700/D712 qui prendra une vocation principale de desserte. Par ailleurs, des pénétrantes urbaines et interurbaines devront « favoriser les modes alternatifs ».

Le réseau de transport collectif sera affecté par cette nouvelle infrastructure. Des parkings relais (P+R) seront créés à l'interface des axes de transit et des principales lignes structurantes. À terme, certaines seront étendues

Les réflexions et engagements existants

jusqu'à la rocade de déplacements. Après la mise en service du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) TEO, les réflexions seront engagées autour d'un second axe fort en transport en commun : le TNS (Transport Nord-Sud). Conjointement au développement d'une capacité de stationnement articulée avec le réseau TUB, le volume de places de parking en voirie tendra à la baisse.

La pratique cyclable sera encouragée. Dans cette optique, le Schéma directeur cyclable de 2020 a été étendu à l'ensemble des communes de SBAA, avec un budget dédié (voir "Schéma directeur cyclable" ci-après).

La marche sera également favorisée via une extension du secteur piétonnier de Saint-Brieuc. Elle devrait également bénéficier de la volonté de réduire du stationnement en voirie et la volonté de modérer la vitesse de circulation automobile, avec la généralisation du 30 km/h dans les communes (mesure approuvée par le conseil municipal de Saint-Brieuc le 09/05/2022 et mise en place à partir du 30/06/2022).

Le plan de déplacement du centre-ville (2011)

Le plan de déplacements du centre-ville de Saint-Brieuc est une étude datant de 2011 qui a été réalisée par SCE, bureau d'études en aménagement et environnement. L'étude se positionne à l'horizon 2020 et vise à « développer l'offre des modes de déplacements alternatifs à l'automobile, tout en améliorant l'accessibilité globale au centre pour conforter sa vitalité. »

Le plan devait permettre d'anticiper et d'accompagner les projets d'urbanisme et de déplacements existants : PEM gare, TEO, Charner, Grand Brézillet, rocade d'agglomération, rocade urbaine, projets immobiliers La Providence et Corderie, parc des Promenades.

Le modèle de trafic prévoyait un engorgement des accès au centre-ville en 2020. Le scénario retenu vise à modérer le stationnement en centre-ville avec le principe d'un contournement de celui-ci, une restructuration des carrefours, un développement de la marche (qui se cantonne à l'hypercentre). Le vélo reste succinctement abordé et, globalement, le plan de circulation est abordé essentiellement sous un angle automobile.

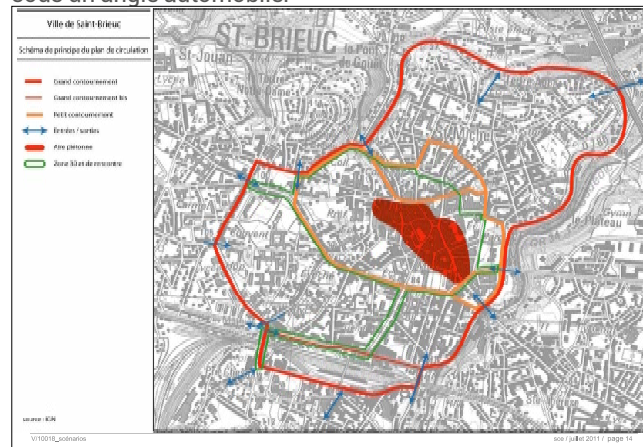


Schéma de principe du plan de circulation

Source : Plan de déplacement du centre-ville, 2011

Le schéma directeur cyclable (2020)

L'objectif de ce schéma est de constituer un maillage d'aménagements cyclables et de services liés à l'échelle du nouveau territoire composé de 32 communes, en s'appuyant notamment sur des itinéraires comme l'EuroVélo 4 et la Véloroute 8. Les objectifs du programme sont les suivants :

- faciliter en priorité les déplacements vers les lieux d'emplois et les établissements scolaires ;

- développer des services comme le stationnement, la location, la signalétique ;
- accompagner le développement du vélo à assistance électrique ;
- valoriser une solution de déplacement écologique, économique et vertueuse pour la santé ;
- réunir les 32 communes du territoire et les partenaires institutionnels autour des questions de déplacements en vélo ;
- se doter d'un document qui a vocation à être un véritable outil opérationnel.

Étude stationnement (2015)



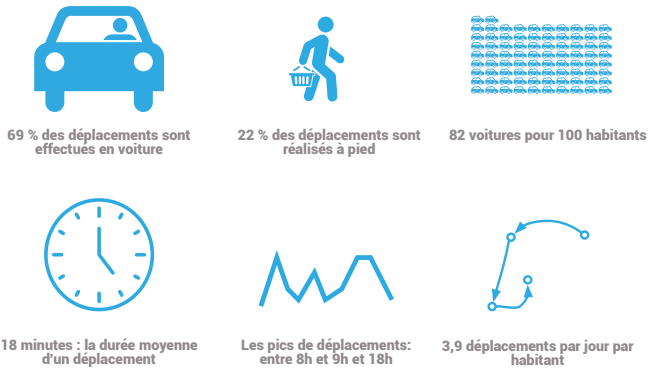
Réalisée par Luc Dupont, ingénieur conseil parking et stationnement, cette étude propose un état des lieux du stationnement à Saint-Brieuc ainsi qu'un plan d'action détaillé. L'étude met en avant :

- une offre de stationnement généreuse qui encourage l'utilisation de la voiture (1 354 places sur voirie) ;

1 | État des lieux

- des parkings en ouvrage nombreux, proches voire en centre-ville et sous-utilisés : les réserves de capacité sont confortables : Poulain-Corbion est fréquenté à 82 %, Saint-Benoît à 60 %, Gouédic à 62 %, Raoul Poupard à 40 %, Les Champs 34 %, Charner 27 % ;
- une offre peu lisible du point de vue de l'automobiliste.

Enquête déplacements « Ville moyenne » (2011)



Une photographie des déplacements des habitants en quelques chiffres

Source : EDVM 2011 - Traitement : Adeupa

Une « enquête déplacements de type ville moyenne » (EDVM) a été réalisée de septembre à novembre 2011, sur le périmètre de Saint-Brieuc Agglomération qui comptait alors 14 communes. 3 795 personnes ont été enquêtées, ce qui représente un total de 14 556 déplacements. Ces résultats obtenus à l'échelle de l'échantillon ont été ensuite extrapolés pour reconstituer tous les déplacements effectués par l'ensemble des résidents de

Saint-Brieuc Agglomération. À retenir :

Le programme local de l'habitat (PLH, 2019-2024)

Le programme local de l'habitat (PLH) est un document de programmation établi sur 6 ans, qui concerne toutes les composantes de l'habitat. Il fixe notamment les objectifs de production de logements pour répondre aux besoins estimés au regard des projections démographiques.

Le PLH 2019-2024 de SBAA propose 4 orientations qualitatives :

- affirmer la gouvernance du PLH à 32 ;
- contribuer à l'équilibre territorial au sein de l'agglomération ;
- satisfaire les besoins en logements et favoriser les parcours résidentiels en développant une offre de produits logements adaptée à la diversité des parcours résidentiels et à l'impératif durable, en poursuivant et amplifiant la lutte contre la vacance, pour revitaliser les centres et lutter contre l'étalement urbain, en améliorant la qualité du parc occupé pour répondre aux enjeux climatiques et maintenir son attractivité ;
- répondre aux besoins spécifiques en accompagnant le vieillissement et le handicap, en logeant et accompagnant les jeunes.

Le PLH 2019-2024 propose également des orientations quantitatives et territoriales :

- un objectif de production de 850 logements par an (dont une partie sont des logements sociaux aidés) avec 61 % en extension urbaine, 33 % en renouvellement urbain, 4 % en remise sur le marché de logements vacants et 2 % en transformation d'usage ;

- mobiliser le potentiel de l'existant ;
- territorialiser sur la base de caractéristiques communes ;
- territorialiser sur des objectifs globaux de production ;
- territorialiser sur des objectifs de logements locatifs sociaux.

Au-delà, le PLH oriente plus de la moitié de ses efforts sur l'intervention dans le parc existant, la lutte contre la vacance et le renforcement de l'information et de l'accompagnement des ménages de l'agglomération (espace info habitat, plateforme locale de rénovation de l'habitat, opération programmée de renouvellement urbain du centre-ville de Saint-Brieuc, aides à la réhabilitation et d'acquisition amélioration aux bailleurs HLM etc.).

Le plan paysage de SBAA (2016-2021)

Dès 2016, des ateliers ont été organisés sur le territoire par SBAA avec les élus et techniciens pour débattre des enjeux d'aménagement du territoire à l'échelle intercommunale avec une approche par les paysages. Saint-Brieuc Armor Agglomération a souhaité poursuivre la dynamique et l'ambition collective en candidatant à l'appel à projet plan de paysage 2017, auquel elle a été lauréate. Il a été lancé fin 2018.

L'élaboration du plan de paysage est menée par le paysagiste Michel Collin. Il s'agit d'un processus pour agir sur les qualités paysagères et qui a pour but de :

- nourrir l'élaboration du PLUI ;
- poursuivre le mode atelier entre élus et ouvrir la concertation aux habitants ;
- formuler un plan d'actions opérationnel.

Les réflexions et engagements existants

Un des points saillants de l'état des lieux est la mise en avant de la présence sur l'agglomération d'une superbe « charpente naturelle », formée par les rivages, les vallées, la forêt, les reliefs, qui se déploie sur l'ensemble du territoire, lui donne une cohérence paysagère et un fort potentiel de cadre de vie naturel. Mais celle-ci est faiblement articulée aux lieux de vie. Les plateaux agricoles et urbains, où l'on vit principalement, ne sont que faiblement articulés au réseau des vallées où se concentrent davantage, et par essence, les espaces de nature.



Mise en avant de la charpente paysagère

Source : Plan paysage de SBAA

La banalisation (qui affaiblit les capacités d'attachement des habitants à leur territoire) affecte beaucoup d'espaces développés au 20^e siècle. Pour y répondre, une plateforme d'actions en 3 axes (déclinées en 17 fiches actions) est proposée :

- affirmer la place de la charpente naturelle dans le territoire vécu ;

- accompagner le devenir des paysages agricoles et agro-industriels ;
- concevoir les évolutions urbaines par le projet de paysage.

L'atlas de la biodiversité communale (ABC, 2015)

L'ABC de Saint-Brieuc, confié à VivArmor Nature, est un document de portée à connaissance permettant de savoir quelles sont les richesses naturelles du territoire communal mais également un outil d'aide à la décision qui donne les grandes orientations en matière de gestion de ces richesses naturelles. Saint-Brieuc est l'une des premières communes en Bretagne à bénéficier de ce type de protocoles standards très complets et reproductibles dans le temps sur l'ensemble de son territoire.

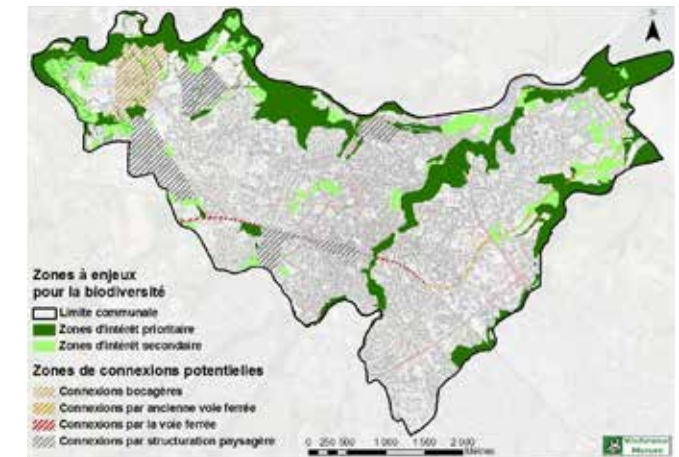
Les trois principaux objectifs pour ce programme sont de synthétiser toutes les données existantes sur la faune et la flore de Saint-Brieuc, de réaliser un diagnostic des enjeux de protection, de gestion et de valorisation de la biodiversité et d'intégrer ces enjeux dans les politiques d'aménagement de la commune.

De fait, cet atlas va permettre d'éclairer, de compléter et d'enrichir les différents documents de portée à connaissance et les documents d'aménagement du territoire (PLUI, Scot...). La carte des zones à enjeux pour la biodiversité et les mesures de gestion associées doivent être intégrées au PLUI et permettront ainsi d'en affiner les zonages.

À noter que les limites de ce travail se situent dans le lien écologique avec les communes aux alentours, non étudiées dans le cadre de cet atlas communal. En effet, les zones prioritaires et secondaires identifiées sur la commune ne seront pleinement efficaces que si elles sont en lien direct avec les zones naturelles potentiellement riches des communes

limitrophes.

Les inventaires réalisés dans les divers domaines naturalistes étudiés permettent de réaliser des cartes de répartition des espèces observées sur le territoire communal. Ces cartes ont été croisées avec la cartographie des habitats d'intérêt communautaire et de l'occupation du sol de la commune, afin de mettre en évidence des zones d'intérêt prioritaire et des zones d'intérêt secondaire pour chaque groupe étudié. La carte synthèse (ci-dessous) est accompagnée de diverses préconisations de gestion permettant une meilleure protection de la biodiversité communale.



Zones à enjeux pour la biodiversité

Source : ABC 2015

Le site patrimonial remarquable (SPR, 2021)

Par délibération du Conseil d'Agglomération du 08 juillet 2021, l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) de Saint-Brieuc a été approuvée. La loi LCAP (relative à la

1 | État des lieux

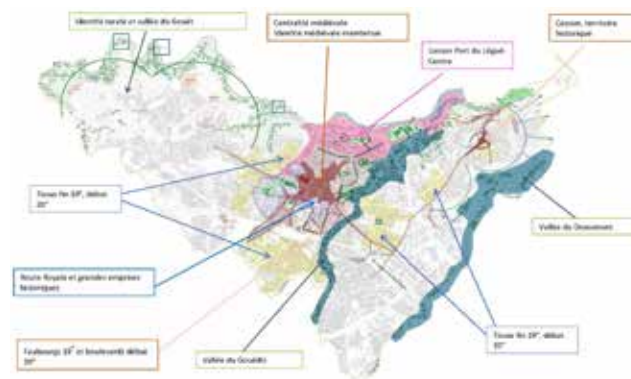
liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine) de 2016 a transformé les AVAP en sites patrimoniaux remarquables (SPR). Le SPR briochin est une servitude d'utilité publique, annexée au document d'urbanisme, visant à garantir la qualité du cadre de vie, la pérennité et la mise en valeur du patrimoine architectural, urbain, paysager et archéologique en y associant les enjeux environnementaux et une prise en compte de la question des économies d'énergie.

Le premier des objectifs du SPR briochin est d'adapter les abords des monuments historiques qui ne prennent pas en compte la géographie du territoire et les ensembles cohérents de la ville. Le second objectif est la réévaluation de certains éléments du patrimoine briochin, non classés ou inscrits, qui mériteraient d'être protégés et mis en valeur en raison de leur qualité architecturale ou en tant que témoignage de la mémoire de la ville. Enfin, il s'agit de prendre en compte les richesses paysagère et environnementale qui contribuent à l'identité du territoire et à la qualité du cadre de vie.

Le SPR liste les différents bâtiments historiques classés et inscrits de la ville de Saint-Brieuc, ainsi que les éléments paysagers et environnementaux remarquables. Dans le cadre du règlement graphique du SPR des cartes des qualités architecturales et paysagères ont été établies ainsi qu'une carte des perceptions (cônes de vue). Les monuments classés sont soumis à un régime d'autorisation relevant de l'administration du bâtiment pour toute modification ou destruction de l'état ou de l'aspect du monument. Les monuments inscrits sont ceux qui interdisent de procéder à des travaux sans en avoir avisé l'administration quatre mois à l'avance (exception faite des travaux d'exploitation courante et de l'entretien normal). Sont également listés les patrimoines exceptionnels, remarquables et d'intérêt ainsi que les ensembles d'intérêt formant continuité. Côté paysage et espaces publics, un repérage équivalent a

été mené mettant en avant les parcs et jardins ainsi que les boisements remarquables.

L'architecte des Bâtiments de France et le maire assurent le contrôle du respect des règles du SPR et de ses prescriptions. Quel que soit le régime de l'autorisation de travaux (permis de construire ou déclaration préalable), elle doit avoir recueilli l'avis conforme de l'architecte des Bâtiments de France, tel que prévu par l'article L. 642-6 du Code du patrimoine.



Synthèse des enjeux patrimoniaux couverts par le SPR

Source : SPR, 2021

Le schéma de gestion durable du foncier économique de SBAA (2021)

L'agglomération a lancé l'élaboration d'un schéma de gestion durable du foncier économique ayant pour périmètre le territoire des 32 communes de SBAA où se développent près de 1200 ha de ZAE (zones d'activités économiques) et près de 200 ha de Zacom (zones d'activités commerciales). L'objet est de faire de l'optimisation foncière un véritable levier de création de valeur dans les ZAE.

L'objectif est d'identifier les potentiels de densification, de renouvellement urbain économique et de renaturation du territoire afin de mieux positionner et dimensionner les zones d'activités à créer ou étendre. Et ce, pour sortir d'une logique de mitage urbain et s'inscrire dans les exigences de sobriété foncière et d'ambition "zéro artificialisation nette" (ZAN) mais aussi dans l'ambition du programme "Territoires d'Industrie" (stratégie de reconquête industrielle par les territoires avec des réponses concrètes avec une allocation de fonds : développement des compétences dans le bassin d'emploi, mobilité des salariés, disponibilité du foncier pour s'implanter ou s'agrandir).

Les enjeux de la mission doivent s'inscrire dans les orientations du Projet de loi Climat et Résilience qui vise à réduire de moitié l'artificialisation des sols sur 10 ans, ainsi que dans les orientations du Srdadet (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) adopté en décembre 2020 qui prévoit de limiter la consommation des terres agricoles et naturelles de 50 % à horizon 2030 sur le foncier économique et habitat avec un objectif de zéro artificialisation nette pour 2040.

Ce schéma doit permettre de se positionner stratégiquement sur le foncier économique et alimenter les réflexions en cours sur le Scot (révision lancée fin 2018), sur le PLUI (qui prévoit de couvrir la moitié des besoins de foncier sur des zones déjà urbanisées et de réduire de moitié la consommation foncière à horizon 2032). Il permet également d'accompagner le processus de concertation avec les élus et d'adopter une méthodologie objective, ayant fait ses preuves pour d'autres collectivités, dans la perspective d'un partenariat entre l'agglomération et l'EPF Bretagne (Établissement public foncier).

Les réflexions et engagements existants

Concours European 13 "La ville adaptable 2" (2016)

European (Europe Programme Architecture Nouvelle) est un concours biennal de jeunes architectes de moins de 40 ans, invités à présenter des projets urbains et architecturaux innovants sur différents sites à l'échelle européenne.

Pour European 13, qui s'est déroulé en 2015, dix sites d'étude ont été proposés en France sur le thème « La ville adaptable », dont Saint-Brieuc. A l'issue de ce concours, trois lauréats par site ont été retenus. Une soixantaine de propositions ont été réalisées sur les sites de Saint-Brieuc. Les propositions qui se sont distinguées à Saint-Brieuc ont été :

- « Focale paysagère » d'Iris Chervet (gagnante du concours) ;
- « Boulevard de la mer » de Studio ITA + MG URBA (lauréat du concours) ;
- et « Versants versatiles » de Nicolas Pineau (projet mentionné).

La réflexion stratégique attendue porte sur les parcours et les interfaces « terre / mer » et « ville / port ». Les trois entités urbaines et paysagères qui composent le site de réflexion permettent d'appréhender plusieurs types de continuités, à la fois urbaines (centre-ville / Légué) et naturelles (vallée du Gouédic, vallée du Gouët).

/ « Focale paysagère », Iris Chervet

La proposition gagnante du concours met en avant la proximité de Saint-Brieuc à la mer et la multiplicité des paysages qui composent la ville.

Plusieurs natures de sites ont été identifiées : les "belvédères" (en balcon sur les vallées), les "bouchons" (lieux impénétrables bloquant les transitions entre vallées et littoral), le site réticulaire des espaces publics du centre-ville et les micro-sites (points de vue remarquables, existants ou potentiels).

La stratégie propose des actions concrètes :

- donner place au grand paysage en ouvrant les milieux, en défrichant, en développant une gestion des espaces ouverts et en valorisant certains sites belvédères ;
- pour l'armature verte du centre-ville, associer un réseau de porosité tout en envisageant les usages de chaque espace en considérant le statut de celui-ci ;
- pour créer une liaison entre plateau et vallées, insérer le paysage sur le linéaire pour guider le piéton dans sa traversée ;
- revoir des sites ayant un impact environnemental lourd (friches EDF-GDF, station d'épuration, friche de la Grève des Courses). L'ancienne voie ferrée peut contribuer à relier ces 3 sites pour une gestion locale des déchets produits par la gestion du végétal et l'accueil du public.



Vision globale : Déployer les paysages briochins

Source : Iris Chervet, European 13, 2016

/ « Boulevard de la mer », Studio ITA + MG URBA

La seconde proposition, lauréate, ambitionne de réorienter la ville vers la mer en s'appuyant sur l'ancienne voie ferrée de fret qui possède de nombreuses opportunités foncières voisines

et des identités maritimes variées.

Une déclinaison d'outils architecturaux et urbains est alors envisagée : « des sols actifs » réinterprétant les langages granitiques, « un archipel des vides » dégagant vues et circulations douces le long du Boulevard de la mer, « un réseau d'urgences connectées » avec une succession de bâtiments aux programmations mixtes, « le parcours multimodal » créant une grande boucle de mobilités de la gare au Légué en passant par le centre-ville et incluant l'ancienne voie ferrée...



Retrouver le lien ville-mer avec une boucle de mobilités

Source : Studio ITA + MG URBA, European 13, 2016

/ « Versants versatiles », Nicolas Pineau

Le dernier projet mentionné, porte sur la connexion entre les espaces urbanisés et les vallées, sur le maillage et le mélange de ces paysages, tout cela au travers de l'expression de la ligne des 80 mètres NGF d'altitude.

En ce sens, deux projets complémentaires sont proposés :

- un projet de mobilité proposant : une boucle "gare-mer" complémentaire de TEO, des vallées devenant davantage

1 | État des lieux

des *connexions* que des *mises à distance*, et des usages mobiles comme autant d'animations de l'espace public (camionnettes « bibliothèque », « cinémathèque », « ludothèque » ou « guinguette/foodtruck ») ;

- un projet de paysage proposant une plus grande diffusion des espaces naturels dans l'espace bâti.

DES DOCUMENTS SPÉCIFIQUES À LA CENTRALITÉ QUI, AU-DELÀ DU CONSTAT, ESQUISSENT DES PISTES D'ACTION

Action cœur de ville (2017)

À partir de décembre 2017, le ministère de la Cohésion des territoires a lancé le plan Action Cœur de Ville pour revitaliser les villes moyennes. La majorité des villes retenues au programme ont une population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants (44 372 habitants à Saint-Brieuc en 2017). Il s'agit d'un plan partenarial d'investissement public d'ampleur qui vise à faciliter et à soutenir le travail des collectivités locales, à inciter les acteurs du logement, du commerce et de l'urbanisme à réinvestir les centres-villes.

Trois objectifs clairs sont retenus pour Saint-Brieuc :

- agir sur le cœur de ville et réhabiliter massivement les espaces publics, les logements et locaux anciens pour le repositionner, le rendre attractif et accessible pour y vivre,

y travailler, y flâner, y attirer la créativité ;

- conforter, densifier et connecter le cœur de ville en s'appuyant sur les transformations de la société pour répondre aux nouvelles attentes des habitants et sur une reprise économique articulant économie présentielle et économie productive ;
- assurer une réciprocité entre les espaces ruraux et littoraux et les espaces urbains avec une centralité qui s'appuie sur des pôles qui assument des fonctions de services à la population, des centre-bourgs vivants et une ruralité et des espaces littoraux porteurs d'ambition.

Le plan d'action mature décline sous forme de fiches les opérations à mener, en les budgétisant. Celles-ci sont réparties en 7 grandes catégories : habitat, énergie nature ; commerce, tertiaire ; services publics ; espaces publics ; fonctions supérieures ; gestion de projets.

L'opération de revitalisation du territoire « Saint-Brieuc, cœur battant ! » (ORT, 2018)

L'opération de revitalisation du territoire est un outil à disposition des collectivités locales créé par la loi Elan de novembre 2018 (loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique) qui a pour objectif de faciliter le portage et la mise en œuvre d'un projet de territoire dans les domaines urbain, économique et social, pour lutter prioritairement contre la dévitalisation des centres-villes. L'opération de revitalisation du Territoire (ORT), « Saint-Brieuc, Cœur Battant ! », est une candidature à projet qui a été soumise suite à « Action Cœur de Ville ». Le 25 juin 2018, le conseil municipal de la Ville de Saint-Brieuc a approuvé les termes de la convention cadre Action cœur de ville dont elle est lauréate.

L'instauration de cette convention d'ORT confère de nouveaux droits juridiques et fiscaux, notamment pour :

- renforcer l'attractivité commerciale en centre-ville grâce à la mise en place d'une dispense d'autorisation d'exploitation commerciale et la possibilité de suspension au cas par cas de projets commerciaux périphériques ;
- favoriser la réhabilitation de l'habitat par l'accès prioritaire aux aides de l'Anah et l'éligibilité à l'aide fiscale Denormandie dans l'ancien ;
- faciliter les projets à travers des dispositifs expérimentaux comme le permis d'innover ou le permis d'aménager multi-sites ;
- mieux maîtriser le foncier, notamment par le renforcement du droit de préemption urbain et du droit de préemption dans les locaux artisanaux.



Un des secteurs de projet ORT : Reconnecter la ville à sa vallée, son port et son littoral

Source : ORT, 2018

Les réflexions et engagements existants

Le projet Cœur Battant s'articule autour de secteurs d'intervention et décline un programme d'actions qui se divise en 5 actions majeures :

- de la réhabilitation à la restructuration : vers une offre attractive de l'habitat ;
- favoriser un développement économique et commercial équilibré ;
- développer l'accessibilité, la mobilité et les connexions ;
- mettre en valeur les formes urbaines, l'espace public et le patrimoine ;
- fournir l'accès aux équipements et services publics.

Le plan guide des espaces publics (2015)

Le plan guide des espaces publics mené par l'Atelier Chervet Chastel architectes-urbanistes s'inscrit dans l'axe majeur de la stratégie urbaine de Saint-Brieuc de 2015 : ancrer le centre-ville de Saint-Brieuc dans l'axe terre-mer, entre gare et port, et amplifier la relation ville-paysage. L'étude fait suite au concours Européen de 2015 sur le thème de la ville adaptable où Iris Chervet a été désignée lauréate.

Ce plan guide est un document évolutif qui a pour objectif de présenter un état des lieux transversal des espaces publics, de projeter une vision globale, de proposer un outil de gestion adaptable et de donner une visibilité des actions à entreprendre sur 15 ans en mobilisant tous les acteurs. Il est composé de plusieurs livrets : un diagnostic transversal, la stratégie, les préconisations d'aménagement et les projets pilotes.

La stratégie d'ensemble consiste à affirmer l'identité du centre, en rendant lisible l'imbrication des différentes échelles de ce centre, et en traitant les interfaces, les transitions entre le centre et ses franges. Pour ce qui est du paysage, sont évoqués : la nécessité de constituer une trame paysagère publique, de créer des porosités visuelles vers les cœurs d'îlots, de diversifier

les ambiances et d'enrichir le vocabulaire végétal, et enfin, de replacer les vallées au cœur de la ville.

Globalement, dans les propositions qui sont faites, il est question de donner de l'espace supplémentaire aux piétons et aux mobilités douces, de changer le revêtement des sols, de réduire les différences de niveaux (comme les bordures de trottoirs) ainsi que les panneaux de signalétique directionnelle, de redonner une attractivité nocturne à la ville, de reconquérir le grand paysage pour passer d'une ville grise à une ville verte.



Synthèse des intentions

Source : Plan guide des espaces publics

Étude de revitalisation commerciale du centre-ville (2018)

L'étude de revitalisation commerciale du centre-ville « Stratégie de maîtrise foncière et de mutation » a été réalisée par la Semaest en novembre 2018. Elle a été réalisée dans un

périmètre relativement restreint correspondant à l'hypercentre de Saint-Brieuc. Parmi les enjeux et objectifs de l'étude, il s'agissait notamment d'évaluer la vacance commerciale, d'évaluer l'impact sur le centre-ville des centres commerciaux (de Plérin et Languoux) ainsi que de la nouvelle polarité du Légué. Enfin, l'étude identifie les pistes d'amélioration de l'attractivité commerciale et touristique du centre-ville.

En synthèse de l'étude, un plan de marchandissage et programmation définit des sous-secteurs du parcours marchand de centre-ville en précisant des actions ciblées sur chacun de ces sous-secteurs (voir carte ci-après).



Plan de marchandissage et programmation :
Des stratégies par secteur

Source : étude de revitalisation commerciale du centre-ville, 2018

Quelques-unes des pistes d'amélioration de la commercialité proposées :

- densifier et rénover l'habitat de centre-ville avec une mixité

1 | État des lieux

- sociale et générationnelle ;
- développer le potentiel touristique par une offre commerciale et de loisirs adaptée, un vrai marketing territorial et une offre hôtelière rénovée en milieu de gamme ;
- capter les flux amenés par la LGV et la gare routière dès leur arrivée en gare (office de tourisme, navettes hôtels, packages de services) ;
- créer une synergie avec le Légué et la mer, via un système de navettes et des animations.

Étude sur le commerce de centre-ville (2011)

L'étude sur le commerce du centre-ville a été réalisée en 2011 pour le compte de la Ville de Saint-Brieuc et propose une analyse prospective du tissu commercial et des scénarii de développement déclinant des solutions d'organisation commerciale, d'aménagement urbain, de dynamisation de l'offre et de conquête de clientèle. L'étude est divisée en deux phases : une étude de la structure de l'offre commerciale et une étude d'image et des comportements d'achat.

L'analyse de la structure de l'offre commerciale montre un centre-ville en recomposition mais fragilisé par un contexte concurrentiel tendu et un déficit d'attractivité marketing.

A l'issue de l'étude de l'image du centre-ville et des comportements d'achat, les enjeux stratégiques suivants sont formulés :

- reconquérir la partie Nord de centre-ville pour freiner l'accélération des taux de mitage (avec des actions au niveau de l'accessibilité, du stationnement et de la convivialité) ;
- redonner de l'ampleur au parcours marchand en centre-

ville en atténuant la ligne de césure « place Glais-Bizoin / place de la Résistance » (situer des relais d'attraction) ;

- renforcer la promotion et améliorer l'accueil de clients en centre-ville pour renforcer l'emprise hors agglomération (renforcer la notoriété de l'offre et favoriser le plaisir d'achat).

Enfin, des enjeux opérationnels en termes d'accessibilité, de qualité du centre-ville et de promotion et notoriété de l'offre sont développés. Pour ce qui est de l'accessibilité du centre-ville notamment, il s'agit de proposer une politique tarifaire incitative pour créer une habitude d'usage des parkings fermés, d'améliorer le circuit shopping et la signalétique piétonne en centre-ville, de faciliter le lien gare-centre-ville (vélo, navette...) ou bien d'installer une signalétique interactive.

La stratégie commerciale de Saint-Brieuc : « Imaginer aujourd'hui - L'aménagement commercial de demain » (2021)

Afin de resituer les dynamiques de l'aménagement commercial de demain, Saint-Brieuc Armor Agglomération et la Ville de Saint-Brieuc ont mandaté en 2021 le Cabinet Lestoux & Associés qui leur a permis d'établir une vision commune de la stratégie commerciale de Saint-Brieuc.

Les 4 axes qui composent la stratégie commerciale de la Ville de Saint-Brieuc sont :

- observer et analyser les dynamiques commerciales ;
- affirmer un parcours commercial attractif ;
- construire une identité commerciale différenciante et équilibrée ;
- encourager les transitions du commerce.

La remise en contexte de la fonction commerciale sur le territoire à l'aune des enjeux contemporains montre que :

- le commerce pré-crise de la Covid-19 montre des signes évidents de saturation, fragilisant progressivement la rentabilité en centre-ville ainsi qu'en périphérie ;
- la montée en puissance du e-commerce bouleverse petit à petit la situation du commerce territorial ;
- des pratiques nouvelles émergent (ressourceries, marchés de l'occasion, business hors magasin...) ;
- de nouveaux lieux d'implantation s'affirment, liés aux hubs (axes de flux, rond-points, hubs de transport...) ;
- les dépenses des ménages liées à la restauration et aux loisirs augmentent, malgré le poids croissant des dépenses contraintes, ce qui en fait des moteurs de fréquentation majeurs des commerces ;
- la question du temps – entre horaires d'ouverture et temps disponible – est devenue un marqueur majeur des évolutions du commerce ;
- la sur-offre de commerces est à bout de souffle.

Une série de « défis », nouveaux fondamentaux pour demain, est dressée :

- défi n°1 : S'adapter aux nouveaux marqueurs sociologiques (composition des ménages qui évoluent et bouleversement des modes de vie) ;
- défi n°2 : Améliorer la prise en compte des centres-villes et centres-bourgs (agir sur les facteurs de commercialité, c'est-à-dire la variété des fonctions inhérentes aux centres) ;
- défi n°3 : Recomposer la fonction commerciale de périphéries (certaines zones devront fermer, d'autres

Les réflexions et engagements existants

trouver des usages complémentaires ou de nouvelles formes urbaines...);

- défi n°4 : Intégrer le commerce digital dans les stratégies (dépasser le binarisme « petits commerces versus grands commerces » et cultiver de nouvelles relations de proximité);
- défi n°5 : Stimuler la transformation environnementale (pour un commerce plus responsable);
- défi n°6 : Repenser la gouvernance et l'outillage.

Le centre-ville de demain sera théâtralisé (imaginer autrement la place de l'enfant, le parcours marchand...), responsable, interactif (une expérience centre-ville en ligne) et serviciel (en intégrant la nouvelle dimension logistique : livraison, conciergerie, click and collect... mais aussi des services non marchands).

L'opération programmée d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain 2019-2023 (OPAH-RU)

Dans le cadre du plan Action cœur de ville, une opération programmée d'Amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain (OPAH-RU) est engagée sur l'hypercentre. L'OPAH-RU, dont la durée est de cinq ans, est un dispositif qui permet au territoire de bénéficier d'accompagnement incitatif majoré à destination des bailleurs et des propriétaires occupants. Ce dispositif permet également la mise en place d'outils spécifiques de résorption de l'habitat indigne ou très dégradé.

L'OPAH-RU est une opération d'ensemble sous maîtrise d'ouvrage SBAA pour agir globalement, c'est-à-dire :

- allier incitation, coercition et substitution ;

- agir en cohérence avec les autres dispositifs engagés sur le centre-ville (opération de ravalement de façades incitative, projets d'aménagements des espaces publics, actions de renforcement de l'attractivité commerciale);
- une coordination partenariale avec la Ville de Saint-Brieuc et les autres financeurs (Anah, État, Banque des Territoires).

Et, afin d'accompagner au mieux les opérations de revitalisation du centre-ville, un partenariat est établi avec Action Logement. La convention est signée le 2 janvier 2019 entre Action Logement, SBAA et la Ville de Saint-Brieuc.



Un périmètre défini pour l'OPAH-RU : l'hypercentre de Saint-Brieuc

L'OPAH-RU amène à la mise en œuvre d'une opération de restauration immobilière (ORI). Cette opération est une procédure d'aménagement autonome définie par le Code de l'urbanisme. Il s'agit de l'outil coercitif principal de l'OPAH-RU, visant à obliger les propriétaires à réaliser des travaux d'amélioration des conditions d'habitabilité.

L'ORI est nécessairement déclarée d'utilité publique (DUP) par arrêté préfectoral. La Ville de Saint-Brieuc est titulaire de la DUP pendant 5 ans (2019-2023, renouvelable une fois). 9 immeubles ont été ciblés DUP ORI. Par ailleurs, afin de valoriser au mieux l'OPAH-RU, un plan de communication a été mis en place avec notamment des permanences tenues par le prestataire Urbanis au sein de l'Espace info habitat dès juillet 2020. Cet espace s'inscrit également dans l'ambition du territoire qui s'engage à soutenir la rénovation énergétique des bâtiments en facilitant les démarches des particulier, en les orientant et en les conseillant.

L'OPAH-RU fixe des objectifs ambitieux tels que :

- réhabiliter 280 logements sur 5 ans
- générer 15 millions d'euros de travaux sur 5 ans
- avoir une ingénierie financée par SBAA et la Ville de Saint-Brieuc (conseil et accompagnement des particuliers).



L'Espace info habitat pour orienter et conseiller les particuliers

Source : SBAA

1 | État des lieux

Un abondant matériel à valoriser et à partager

Saint-Brieuc bénéficie d'une grande quantité d'études qualitatives réalisées dans le contexte universitaire (École nationale supérieure d'architecture de Bretagne, École d'architecture de la ville & des territoires de Marne-la-Vallée...) notamment accompagnées par le CAUE22. La Ville dispose également, de longue date, de l'appui du CAUE22 et des multiples études directement réalisées par ses professionnel·les.

La présente stratégie urbaine se fait l'écho de quelques-uns de ces travaux, au travers des focus. Ces travaux trouveraient toute leur place au sein de la Maison du Projet Urbain.



CAUE22

Les réflexions et engagements existants

Focus : études produites par le CAUE 22



De documents-cadres en expertises thématiques : L'esquisse d'une feuille de route



VITALITÉ

Consolider, étoffer et panacher les fonctions pour dynamiser le centre-ville et souligner l'identité de ville-centre

"Conforter le centre-ville de Saint-Brieuc en intensifiant ses fonctions stratégiques et supérieures pour accompagner le développement des secteurs économiques d'avenir et pour faire vivre la dynamique de la Bretagne Nord."



ENVIRONNEMENT

Réconcilier nature et ville pour satisfaire aux enjeux de transitions

"Anticiper les transitions en modérant la consommation d'espace, en préservant les richesses écologiques, en respectant l'identité paysagère du territoire et en limitant les besoins en énergie et les émissions de gaz à effet de serre."



MOBILITÉS

S'émanciper de l'hypermobilité automobile pour instaurer un environnement pacifié

"Passer du tout-auto au partage multimodal, mailler les espaces publics, désengorger le centre-ville et anticiper le bouleversement des circulations créées par le nouvel axe de contournement sud."



PATRIMOINES

Prendre soin des lieux et singularités pour mieux transmettre et différencier

"Des patrimoines riches et variés (paysager, bâti, minéral, culturel, gastronomique) à mettre en valeur et à réinvestir."



HABITABILITÉ

Reconquérir et développer l'habitat pour accueillir de nouveaux Briochin-es

"Accueillir de nouvelles populations et améliorer les conditions de vie en centre-ville en réhabilitant massivement et en créant une offre nouvelle attractive."

Les réflexions et engagements existants

Synthèse

L'ESQUISSE D'UNE FEUILLE DE ROUTE

⊙ SAISIR LES ENJEUX SUPÉRIEURS, LEVIERS INDISPENSABLES POUR LA REVITALISATION DU CENTRE-VILLE

La synthèse du riche matériel d'études disponible permet d'esquisser une trajectoire territoriale qui intéresse la centralité au travers de cinq clés de lecture principales.

LA VITALITÉ



Le Centre Inter-Administratif (CIA) de SBAA

À Saint-Brieuc, 1 emploi sur 2 est lié à l'administration publique, l'enseignement, la santé ou l'action sociale

⊙ **Schéma de cohérence territoriale (Scot), 2015** : Renforcer les centralités et notamment celle de Saint-Brieuc par l'accentuation des fonctions urbaines.

⊙ **Projet de territoire, 2021** : Développer de façon équilibrée, dynamique et harmonieuse la qualité de vie au service de tous.

⊙ **Plan local d'urbanisme (PLU), 2013** : Dynamiser et étendre le centre-ville mais aussi conforter les zones d'activité.

⊙ **Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI), 2024** : Proposer un cadre de vie sain et équilibré.

⊙ **Plan de référence, 2014** : Redévelopper et mailler le centre-ville pour l'attractivité.

⊙ **Stratégie urbaine, 2015** : Penser les usages de la ville pour une ville de bien-être et innover la ville pour une ville en mouvement.

⊙ **European « Boulevard de la mer », 2016** : Libérer les vides, existants ou à créer, de toutes entraves aux vues et aux circulations.

⊙ **Action cœur de ville, 2017** : Réhabiliter massivement les espaces publics et créer de nouveaux services publics.

⊙ **Opération de revitalisation du territoire (ORT), 2018** : Fournir l'accès aux équipements et services publics, et favoriser un développement économique et commercial équilibré.

⊙ **Plan-guide des espaces publics, 2018** : Redonner une attractivité nocturne à la ville notamment par le biais de l'éclairage et lier la ville au port.

⊙ **Étude de revitalisation commerciale, 2018** : Développer, diversifier et concentrer le potentiel commercial du centre-ville pour attirer les consommateurs.

⊙ **Étude sur le commerce de centre-ville, 2011** : Reconquérir la partie Nord du centre-ville et redonner de l'ampleur au parcours marchand en centre-ville.

1 | État des lieux

L'ENVIRONNEMENT



La Villa et le Parc de Rohannec'h

Un écrin de verdure en surplomb de la ville de Saint-Brieuc, ouvert sur le port, la mer et l'horizon

Ⓞ **Projet de territoire, 2021** : Anticiper les transitions dans la limite d'objectifs réalisables, atteignables et en cohérence avec les moyens de la Ville.

Ⓞ **Schéma de cohérence territoriale (Scot), 2015** : Modérer la consommation d'espace, préserver les richesses écologiques, respecter l'identité paysagère du territoire et limiter les besoins en énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Ⓞ **Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI), 2024** : Affronter les défis climatiques et conforter la capacité de résilience du territoire en adaptant la stratégie de développement aux enjeux de demain.

Ⓞ **Plan de référence, 2014** : Valoriser la trame verte et bleue brioquine par la mise en scène du paysage et des circuits d'eau.

Ⓞ **Plan climat air-énergie territorial (PCAET), 2019** : A la fois réduire les émissions de GES et augmenter la séquestration carbone. A la fois réduire les consommations d'énergie du

territoire et augmenter la production d'énergie renouvelables. Lutter contre la pollution atmosphérique.

Ⓞ **Plan paysage, 2021** : L'agglomération dispose d'une remarquable « charpente paysagère » dont la place doit être affirmée. Accompagner le devenir des paysages agricoles et agro-industriels.

Ⓞ **Atlas de la biodiversité communale, 2015** : Poursuivre une politique globale de développement durable et de préservation de l'environnement avec notamment un recensement de la faune et de la flore.

Ⓞ **Schéma de gestion durable du foncier économique, 2022** : Identifier les potentiels de densification, de renouvellement urbain économique et de renaturation du territoire afin de s'inscrire dans les exigences de sobriété foncière et d'ambition « zéro artificialisation nette » (ZAN).

Ⓞ **European « Focale paysagère », 2016** : Donner sa place au paysage en ouvrant les milieux, en défrichant certains belvédères, en créant un réseau de porosités et en l'insérant sur le linéaire entre le plateau et les vallées.

Ⓞ **Action cœur de ville, 2017** : Réinvestir les vallées et favoriser le renouvellement urbain.

Ⓞ **Opération de revitalisation du territoire (ORT), 2018** : Reconvertir le gisement des friches et zones mutables.

Ⓞ **Plan-guide des espaces publics, 2018** : Reconquérir le grand paysage pour passer de l'image d'une ville grise à une ville verte.

LES MOBILITÉS



Gare de Saint-Brieuc

Seconde plus belle gare de France en 2020 et 2021

Ⓞ **Plan local d'urbanisme (PLU), 2013** : Des axes urbains à conforter.

Ⓞ **Plan de référence, 2014** : Passer du tout-auto au partage multimodal en s'appuyant sur les transports en commun.

Ⓞ **Plan de déplacement urbain (PDU), 2019** : Développer les solutions intermodales par le développement du réseau de transports en commun et la modération de la vitesse automobile qui va favoriser la marche et le vélo. Anticiper le bouleversement des circulations créé par le nouvel axe de contournement sud.

Ⓞ **Plan de déplacement du centre-ville, 2015** : Désengorger le centre-ville par des actions centrées sur la circulation automobile, notamment par le contournement de celui-ci, la restructuration des carrefours, le développement des modes doux, la requalification des espaces publics et une meilleure organisation du stationnement.

Ⓞ **Schéma directeur cyclable, 2020** : Construire un maillage à l'échelle de l'agglomération et développer des services et

Les réflexions et engagements existants

Synthèse

aménagement cyclables afin de favoriser la pratique du vélo.

⊙ **Étude de stationnement, 2015** : Une offre généreuse de stationnements en centre-ville invitant à l'usage de la voiture et des parkings en ouvrage à la périphérie du centre-ville sous-occupés.

⊙ **Enquête déplacements "Ville moyenne", 2011** : 69 % des déplacements sont faits en voiture contre 22 % à pieds et 3 % à vélo. Les principaux utilisateurs des transports en commun sont les scolaires, et les principaux utilisateurs du vélo sont les seniors et les mineurs.

⊙ **European « Boulevard de la mer », 2016** : Réinterpréter les langages granitiques par l'instauration de sols actifs, et créer une grande boucle de mobilités de la gare au Légué.

⊙ **European « Versants versatiles », 2016** : Compléter TEO (Transport Est-Ouest) par un lien gare-mer, faire des vallées des espaces de connexions et proposer des usages mobiles.

⊙ **Action cœur de ville, 2017** : Créer un axe Nord-Sud en complémentarité de TEO et proposer un système de vélos électriques en libre-service.

⊙ **Opération de revitalisation du territoire (ORT), 2018** : Développer l'accessibilité, les mobilités et les connexions.

⊙ **Plan-guide des espaces publics, 2018** : Valoriser les enchaînements des espaces ouverts pour favoriser les mobilités douces. Apaiser la ville en passant d'un espace automobile à un espace partagé entre les différents modes de déplacements et en réparant les discontinuités des sols et voiries.

⊙ **Étude sur le commerce de centre-ville, 2011** : Améliorer les accessibilités au centre-ville pour tous les modes de déplacements afin de favoriser le parcours marchand.

LES PATRIMOINES



Ancienne gare Saint-Brieuc-Centrale

Édifice emblématique réalisé par Harel de la Noë dans le cadre des aménagements du petit train des Côtes-du-Nord (1905-1956)

⊙ **Plan local d'urbanisme (PLU), 2013** : Un paysage, entre mer et vallées, à mettre en valeur.

⊙ **Site patrimonial remarquable (SPR ; anciennement, Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine, AVAP), 2021** : Révéler et protéger les patrimoines remarquables architectural, urbain, paysager et archéologique briochins, notamment au sein du cœur historique de la ville.

⊙ **European « Boulevard de la mer », 2016** : Créer un patrimoine hybride en réinvestissant les lieux patrimoniaux avec de nouveaux usages.

⊙ **Opération de revitalisation du territoire (ORT), 2018** : Mettre en valeur les formes urbaines, l'espace public et le patrimoine.

⊙ **Opération programmée d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain de l'hypercentre (OPAH-RU), 2018** : Valoriser le bâti et l'immobilier, au travers notamment de la mise en place d'une ORI (opération de restauration immobilière).

L'HABITABILITÉ



Habiter Saint-Brieuc

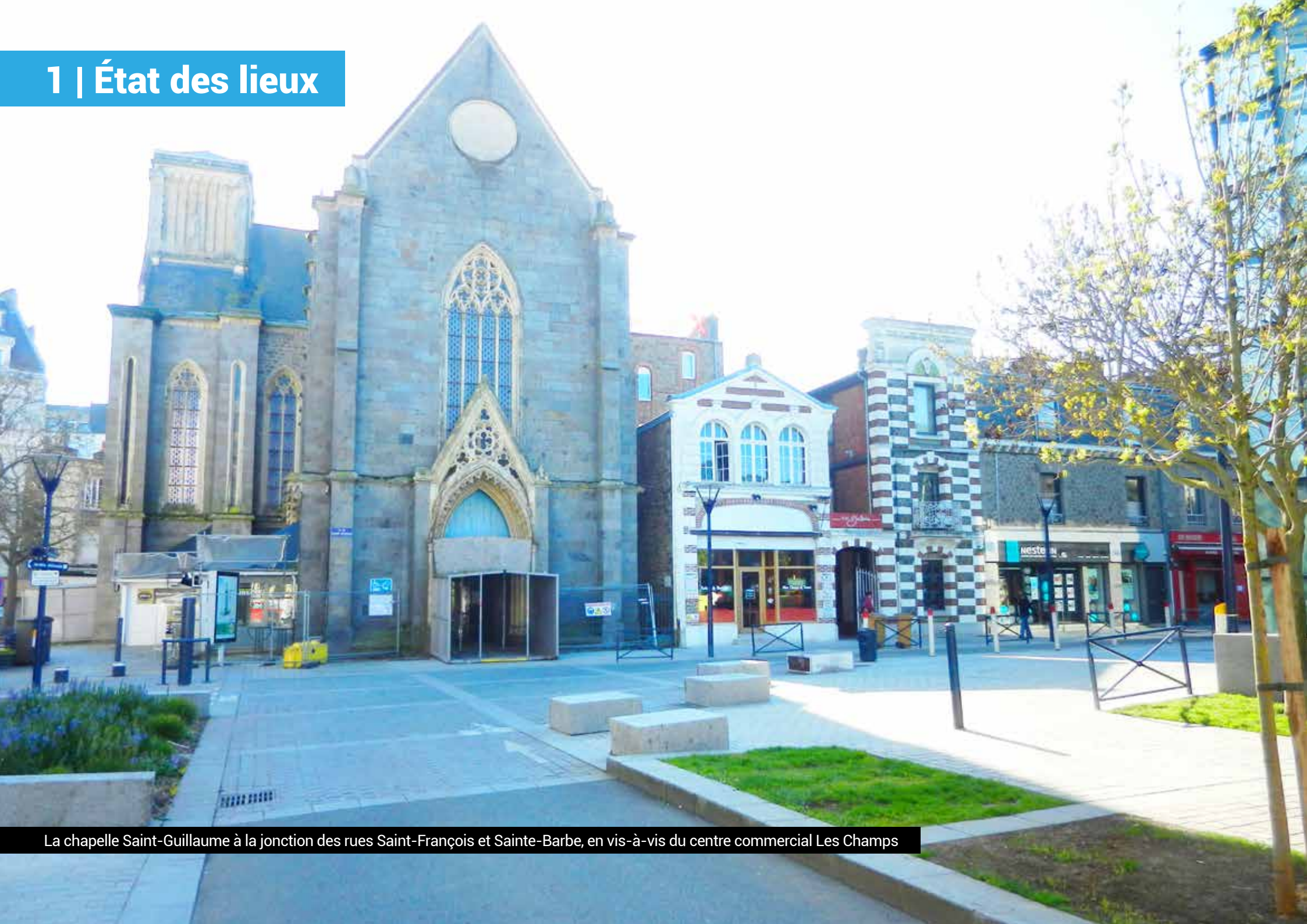
⊙ **Schéma de cohérence territoriale (Scot), 2015** : Renforcer les centralités et notamment celle de Saint-Brieuc par l'accentuation des fonctions urbaines.

⊙ **Programme local de l'habitat (PLH), 2019** : Satisfaire les besoins en logements et favoriser les parcours résidentiels tout en aidant les populations spécifiques. En ce sens, un objectif de 850 logements par an est fixé notamment avec des interventions dans le parc existant, une lutte contre la vacance et un renforcement de l'information et de l'accompagnement des ménages.

⊙ **Opération de revitalisation du territoire (ORT), 2018** : Créer une offre attractive de l'habitat notamment par la réhabilitation et la restructuration.

⊙ **Opération programmée d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain de l'hypercentre (OPAH-RU), 2018** : Attirer de nouvelles populations en centre-ville et inciter ceux qui y vivent déjà à y rester en réhabilitant 280 logements sur 5 ans.

1 | État des lieux



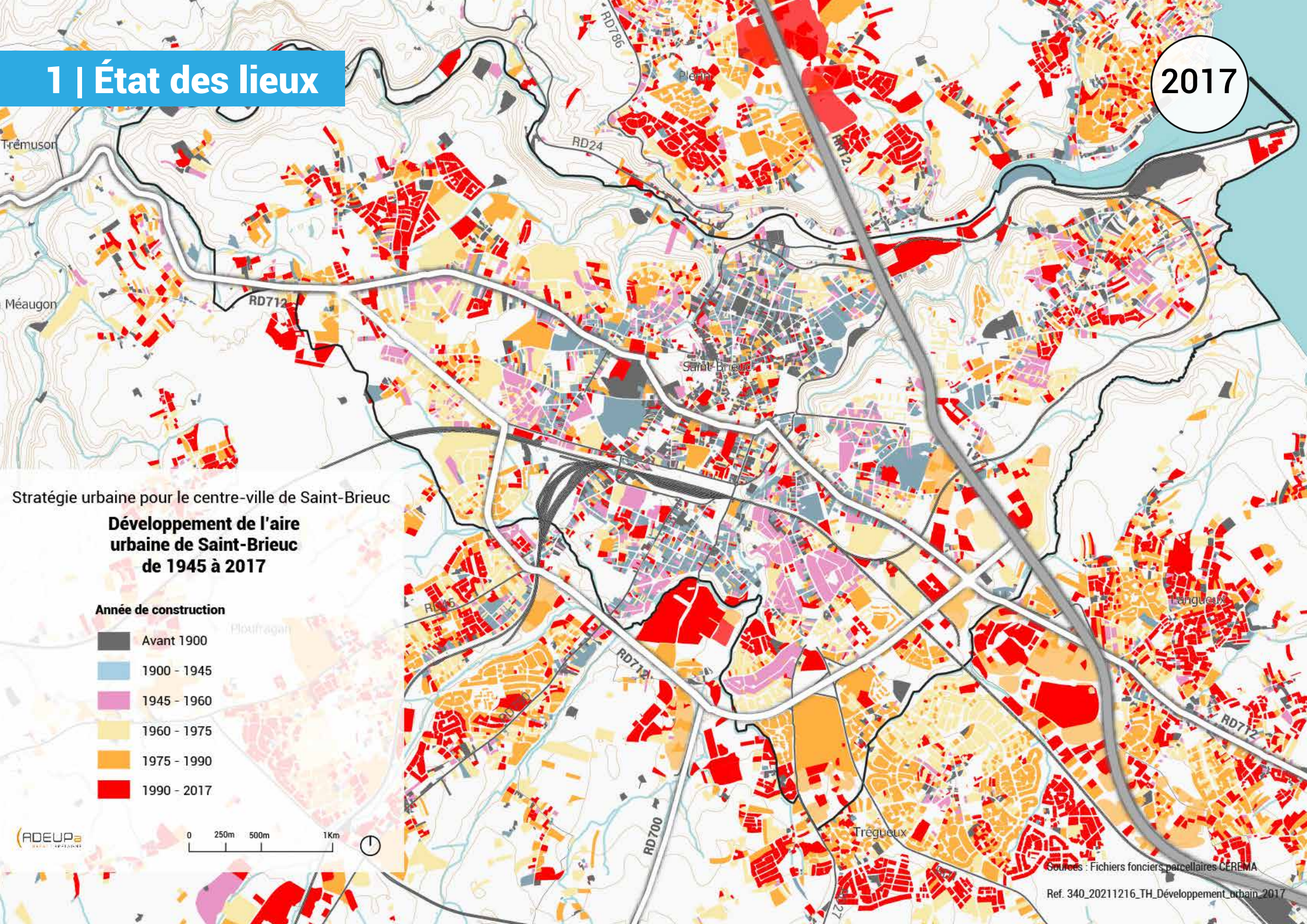
La chapelle Saint-Guillaume à la jonction des rues Saint-François et Sainte-Barbe, en vis-à-vis du centre commercial Les Champs

1.2 | Un portrait composite de la centralité

Ce qui est en jeu

1 | État des lieux

2017



Stratégie urbaine pour le centre-ville de Saint-Brieuc
Développement de l'aire urbaine de Saint-Brieuc de 1945 à 2017

- Année de construction**
- Avant 1900
 - 1900 - 1945
 - 1945 - 1960
 - 1960 - 1975
 - 1975 - 1990
 - 1990 - 2017

Un portrait composite de la centralité

Développement urbain et mutation de la ville

UN ATTRAIT TOUJOURS CROISSANT POUR LE LITTORAL ET LE PÉRIURBAIN

- ⊙ UN FORT DÉVELOPPEMENT URBAIN CENTRIFUGE DEPUIS LE MILIEU DU XX^E SIÈCLE
- ⊙ UNE CROISSANCE URBAINE QUI A SYSTÉMATISÉ L'USAGE DE LA VOITURE
- ⊙ UNE TENDANCE À LA PÉRIPHÉRISATION DES FONCTIONS DE LA VILLE-CENTRE

Un fort développement urbain centrifuge depuis le milieu du XX^e siècle

Un développement urbain important en périphérie de Saint-Brieuc et sur la frange littorale apparaît avec une croissance continue de la tâche urbaine depuis le milieu du XX^e siècle et une augmentation de la population dans les communes limitrophes à Saint-Brieuc. Les habitants du modèle majoritaire de la maison individuelle, qui constitue 70 % du parc de logements du territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération, ont en commun d'avoir des déplacements à pied limités depuis chez eux. Tout déplacement vers les lieux de travail, de loisir ou les écoles a tendance à impliquer un trajet en voiture, à l'exception des habitants de la ville-centre de Saint-Brieuc (où 15,9 % des déplacements domicile-travail par exemple se font en vélo ou à pied ; Insee RP 2018). Ainsi, 69 % des déplacements sont effectués en voiture sur le territoire de SBAA (enquête déplacements "Villes moyenne", 2011) et 40 % du trafic en centre-ville est lié au stationnement (plan de déplacements du centre-ville, 2015).

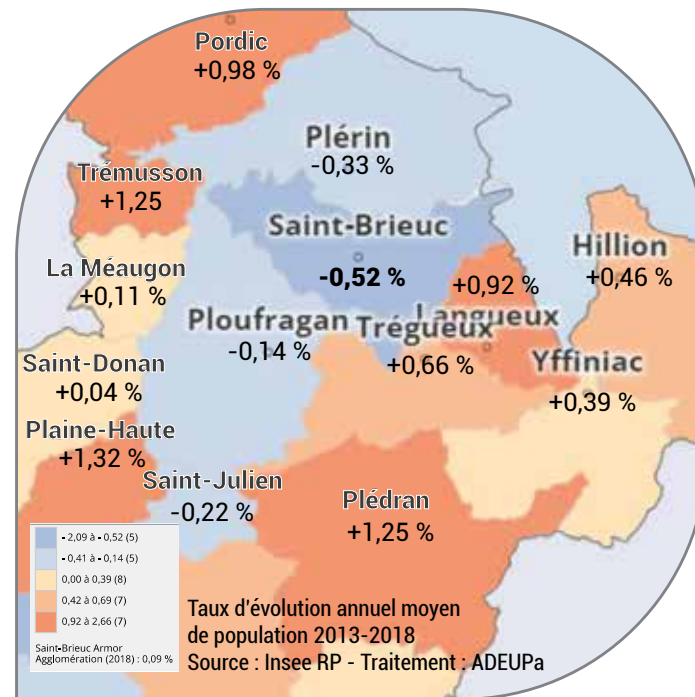
Une tendance à la périphérisation

La tendance à la périphérisation de plusieurs des fonctions de la ville-centre constitue l'un des marqueurs forts de l'évolution récente de la ville de Saint-Brieuc. Le départ récent de plusieurs des cliniques privées – clinique armoricaine de radiologie, clinique Sainte-Jeanne d'Arc, la polyclinique du littoral et la clinique de la gare – aujourd'hui regroupées dans l'hôpital privé des Côtes d'Armor à Plérin (ouvert en 2016), ou le départ de la CAF à Ploufragan, de l'Urssaf à Plérin ainsi que le redéploiement de longues dates de l'offre commerciale en périphérie en sont des exemples. Certaines entreprises majeures ont également quitté le centre-ville, comme Orange ou la caisse régionale du Crédit Agricole implantée aujourd'hui à Ploufragan. Ces départs doivent interroger sur le sort réservé aux autres fonctions majeures encore présentes dans le cœur de ville, et au premier chef, l'habitat. En effet, un risque de spécialisation des espaces apparaît avec la construction de nouveaux logements essentiellement en

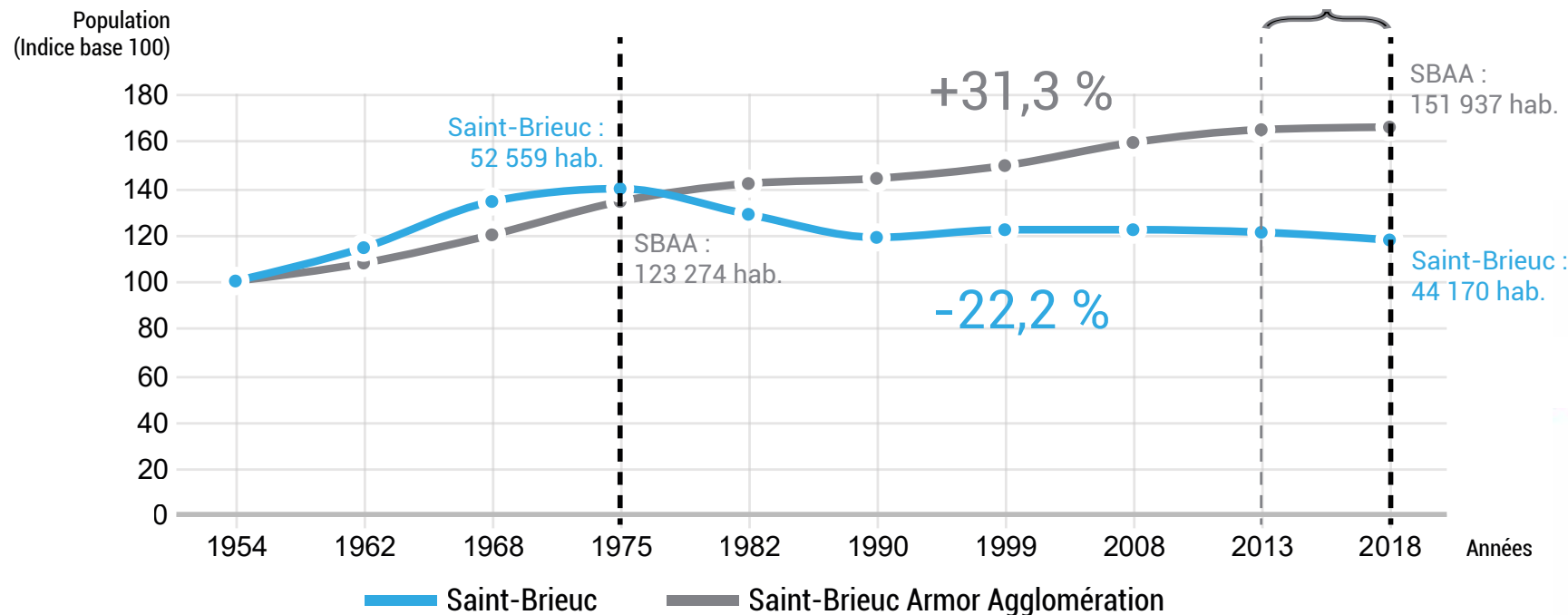
périphérie des villes et des bourgs. Corollairement, cela tend à entraîner de nouveaux investissements publics que ce soit pour le rallongement et l'entretien de réseaux, toujours plus étendus, la nécessité de réorganiser le réseau des transports en commun ou bien le redéploiement de services de proximité, etc.

Dans ce contexte, comment rendre à nouveau attractif un logement en centre-ville et le réintroduire dans le parcours résidentiel des habitants ? Quel destin commun envisager pour la ville-centre face aux départs récents de plusieurs de ses fonctions majeures ? A l'aune des questionnements sur les villes en transition, comment proposer une compacité et une densité de services et fonctions désirables, au service des usagers et en faveur de la revitalisation du centre-ville ?

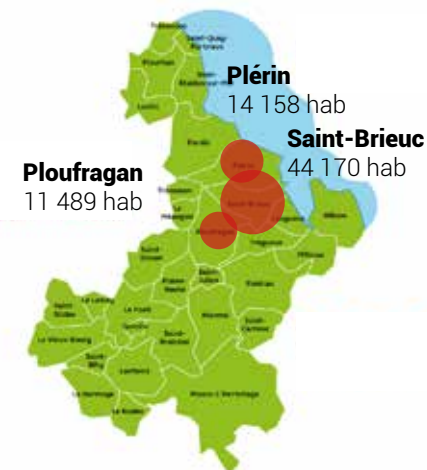
1 | État des lieux



ÉVOLUTION DE LA POPULATION Saint-Brieuc comparée au territoire de SBAA



Source : Insee - Traitement ADEUPa



Les 3 communes de plus de 10 000 habitants de SBAA

Un portrait composite de la centralité

Développement urbain et évolution des modes de vie

UN PHÉNOMÈNE DE PÉRIURBANISATION QUI CONTINUE

- ⊙ UNE CROISSANCE DE POPULATION CONTINUE AU BÉNÉFICE DES TERRITOIRES LIMITROPHES À SAINT-BRIEUC
 - ⊙ UNE VIE SOCIALE, FESTIVE ET CULTURELLE RECONFIGURÉE
 - ⊙ UNE VILLE-CENTRE FONCTIONNANT EN COMPLÉMENTARITÉ DU TERRITOIRE
 - ⊙ UN CENTRE-VILLE PLACÉ EN SITUATION CONCURRENTIELLE RELATIVEMENT À SA PÉRIPHÉRIE

L'urbanisation n'est pas seulement l'expansion géographique des villes (ou développement urbain), telle que présentée dans la planche précédente, mais aussi et surtout une transformation des "modes de vie", dont la transformation de l'espace est à la fois une expression et un vecteur. Au vu de l'évolution démographique à la commune, les habitant·es du territoire de Saint-Brieuc privilégient de plus en plus un habitat sur les communes littorales telles que Pordic, Trégueux, ou Hillion. Le dialogue entre la ville-centre et ses territoires voisins ne peut s'entendre que dans cette acception élargie. L'urbanisation n'est donc pas un phénomène exclusivement démographique ou géographique, mais bien une mutation systémique de la société et des individus, qui s'observe dans les bouleversements des espaces et des pratiques spatiales.

Une périurbanisation continue

Ce phénomène de périurbanisation s'observe d'autant plus que le territoire est attractif et bénéficie d'une croissance de population continue depuis le XX^e siècle jusqu'à aujourd'hui, au bénéfice des territoires limitrophes à Saint-Brieuc (entre 2013 et 2018, Pordic enregistre +0,98 % de population ; Trégueux, +0,66 % ; Langueux, +0,92 % ; Hillion, +0,46 %...) alors que dans le même temps Saint-Brieuc perd 0,52 % de population. Sur la période 2013-2018, ce constat est d'ailleurs partagé pour les 3 principales villes du territoire en termes de démographie (Saint-Brieuc, Plérin et Ploufragan). Ce phénomène d'étalement urbain constitue une des facettes de l'anthropocène, entendue comme "crise d'habitabilité de la planète engendrée par les actions humaines" (Philippe Estèbe et Shahinda Lane, *Une anthropologie politique de l'espace habité*, Entretien avec Michel Lussault, Tous Urbains, 2020/4, n°32, pp.113-116).

Une ville-centre fonctionnant en complémentarité avec le reste du territoire

Avec l'essor de cet urbanisme centrifuge, la vie sociale, festive et culturelle s'est également reconfigurée autour de la contrainte automobile et explique que le quotidien majoritaire des habitants du pays de Saint-Brieuc soit de moins en moins associé à l'image d'Épinal de la place du village ou du quartier dense de centre-ville. Le centre-ville reste accessible mais son attrait a évolué, sa pratique devient complémentaire d'autres usages réalisés en périphérie.

Un centre-ville placé en situation de concurrence relativement à sa périphérie

Quelle place réserver à la ville-centre ? Bien que demeurant un centre géographique et administratif, la ville-centre s'inscrit de moins en moins dans le quotidien majoritaire des habitants. Il ne s'agit pas d'opposer centre et périphéries mais bien davantage de les considérer en complémentarité, avec davantage de liens.

1 | État des lieux

Légende indicateurs :
Ville de Saint-Brieuc
Saint-Brieuc Armor Agglomération

Socio-démographie



44 170 hab.
151 937 hab.



20 % de 15-29 ans
15,5 %



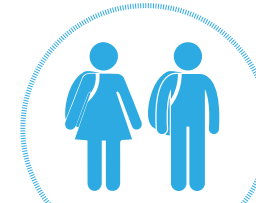
16,7 % de 30-44 ans
17 %



28 % de 60 ans et plus
30 %



1,86
Personne par ménage
2,09



13 % d'étudiants
+26,4 % d'étudiants entre
2016 et 2021

Habitat



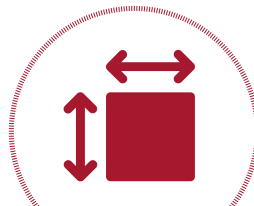
27 213
logements
85 007



51,9 %
de ménages
unipersonnels
39,4 %



49,5 % de
locataires
34,2 %



29,1 % de "5 pièces ou
plus"
47 % de "5 pièces ou plus"



17 % de
logements HLM
12,6 %



59 % de
logements collectifs
30 %

Économie



40 % des emplois du
territoire de SBAA
Avec 1 emploi sur 3 dans le
commerce, transports et services
Et plus d'1 emploi sur 2 lié
à l'administration publique,
l'enseignement, la santé ou l'action
sociale



59,7 %
d'actifs occupés
65,2 %



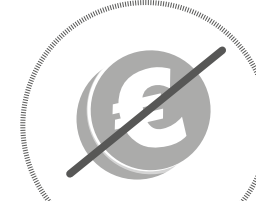
9,4 %
de demandeurs
d'emploi
6,7 %



15,9 %
des actifs se rendent
à pied ou à vélo au
travail
7,1 %



19 690 €
de revenu disponible
médian
21 560 €



20 %
de pauvres
11,9 %

Source : Insee RP 2018, Projet de territoire SBAA 2021

Un portrait composite de la centralité

Démographie et habitat : La ville de Saint-Brieuc

AUJOURD'HUI, QUI VIT À SAINT-BRIEUC ?

- ⊙ UNE VILLE PLUS JEUNE QUE LA MOYENNE DE L'AGGLOMÉRATION
- ⊙ UN VIEILLISSEMENT IMPORTANT DE LA POPULATION À L'ÉCHELLE DE SBAA
- ⊙ DES CARACTÉRISTIQUES TYPIQUES D'UNE VILLE-CENTRE ANCIENNE

Davantage de jeunes et un important vieillissement de la population

Saint-Brieuc est une ville qui est plus jeune que la moyenne de l'agglomération, avec 20 % de 15-29 ans contre 15,5 % à l'échelle de SBAA. La population étudiante représente quant à elle 13 % de la population de la ville-centre et enregistre une croissance importante entre 2016 et 2021, avec 26,4 % d'étudiants supplémentaires.

Mais la donne majeure pour le territoire reste le vieillissement important de sa population à l'échelle de SBAA. Aujourd'hui, les 60 ans et plus représentent près d'un tiers de la population. D'après l'Insee, 15,2 % des 60 ans et plus sont en perte d'autonomie dans les Côtes-d'Armor. Ce taux progressera légèrement, jusqu'à 16,2 % en 2050.

Des caractéristiques typiques d'une ville-centre ancienne

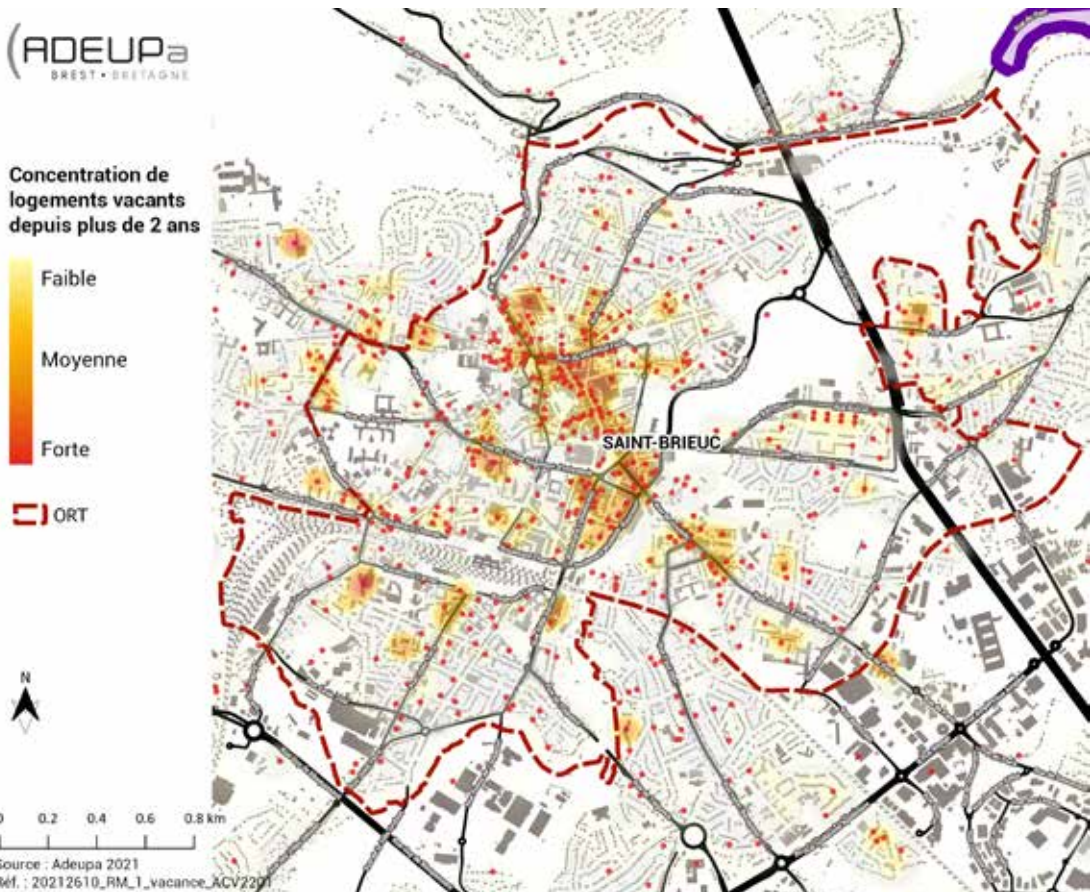
Dans la ville-centre de Saint-Brieuc, presque 1 ménage sur 2 est locataire (49,5 %) et près de 2/3 de son parc de logements est constitué de logements collectifs alors que, à l'inverse, le parc de logements est principalement constitué de maisons individuelles à l'échelle de SBAA, avec 70 % de maisons individuelles. Presque 1/3 des logements sont des grands logements (« 5 pièces ou plus ») à Saint-Brieuc alors que, dans le même temps, la population se compose essentiellement de petits ménages avec 1,86 personnes par ménage et est constituée de 51,9 % de ménages unipersonnels.

Élément constitutif de Saint-Brieuc comme ville-centre, 40 % des emplois du territoire de SBAA s'y concentrent, avec 1 emploi sur 3 dans le commerce, les transports et les services et plus d'1 emploi sur 2 lié à l'administration publique, l'enseignement, la santé ou l'action sociale. Une proportion plus importante de la population se rend à pied ou à vélo au travail (15,9 %) contre seulement 7,1 % sur l'ensemble de SBAA, autre signe de la forte dépendance à la voiture.

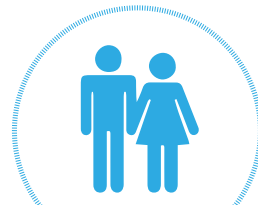
Enfin, la ville de Saint-Brieuc présente une concentration plus importante de ménages modestes (19 690 € de revenu disponible médian contre 21 560 € à l'échelle de SBAA) et une concentration de la pauvreté supérieure au reste du territoire (20 % de pauvres contre 11,9 % à l'échelle de SBAA).

1 | État des lieux

Légende indicateurs :
Périmètre ORT
Ville de Saint-Brieuc



Socio-démographie



20 % de 15-29 ans
15,5 %



16,7 % de 30-44 ans
17 %



28 % de 60 ans et plus
30 %

Habitat



81 % de résidences principales
83,6 %

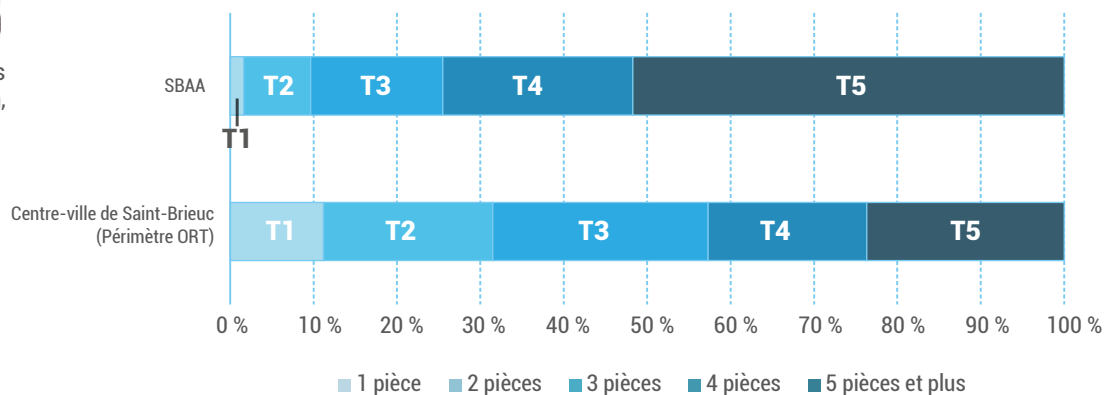


16 % de logements vacants
11,7 %



5 % de résidences secondaires
4,6 %

Répartition des logements selon le type à SBAA et dans le centre-ville de Saint-Brieuc



Un portrait composite de la centralité

Démographie et habitat : Focus sur le centre-ville

ENTRE ENJEUX DE PRODUCTION DE LOGEMENTS ET RENOUVELLEMENT URBAIN

- ⊙ 52 % DE MÉNAGES UNIPERSONNELS
- ⊙ DES LOGEMENTS PRÉSENTANT UNE FORTE VACANCE STRUCTURELLE
- ⊙ UN HABITAT ANCIEN À AMÉLIORER
- ⊙ UN PARC DE LOGEMENTS ENCORE ACCESSIBLE AUX MÉNAGES AYANT DE FAIBLES REVENUS

La commune de Saint-Brieuc, et particulièrement le cœur de ville, a toutes les caractéristiques des villes-centres, à savoir un parc de logements collectifs bien plus important qu'ailleurs (73 % contre 20 % à l'échelle de SBAA), et donc une part plus importante de logements de petites surfaces. Les T1 et T2 représentent 31 % des logements (contre 10 % dans le reste de la communauté d'agglomération).

Plus de la moitié des ménages sont des personnes seules, parmi lesquelles on retrouve quelques milliers d'étudiants, et environ 6 700 personnes de 60 ans ou plus.

Mobiliser le parc existant pour développer l'offre de logements

Comme dans la plupart des villes-centres, la part de résidences secondaires est assez faible (5 %). En revanche, la part de logements vacants est assez importante : 16 % selon l'Insee (avec 3,9 % de vacance structurelle – soit une vacance supérieure à 2 ans – et 12,1 % de vacance conjoncturelle). On considère qu'une vacance située entre 6 et 9 % est nécessaire pour concourir à la fluidité des parcours résidentiels et participer à l'entretien du parc de logement. Dans la commune de Saint-Brieuc, 905 logements sont vacants depuis plus de deux ans au 1^{er} janvier 2020. Parmi eux, 142 ont été vendus/achetés en 2019, ce qui laisse à penser qu'ils sont en cours de travaux pour une probable remise sur le marché. 763 logements restent donc vacants sans perspective connue. La majeure partie de ces logements se situent dans le centre-ville (cf. carte de la vacance ci-contre). Cette vacance concerne soit des logements mis sur le marché mais inadaptés à la demande, soit des logements qui ne sont plus proposés sur le marché.

Un parc de logements anciens à améliorer

Une large majorité des logements a été construite avant 1975, année de la première réglementation thermique. Le caractère patrimonial des immeubles situés dans le centre historique de la ville rend l'isolation par l'extérieur impossible et nécessite donc des travaux d'amélioration par l'intérieur.

Des logements qui restent accessibles aux ménages ayant de faibles ressources

Les quartiers compris dans le périmètre ORT (équivalent à 10 IRIS de l'Insee pour les chiffres présentés sur cette planche) compte 2 175 logements locatifs sociaux (en 2020) pour 12 762 ménages (en 2018) soit environ 17 % des résidences principales.

Les prix des appartements anciens sont très disparates et varient du simple au double : le prix moyen d'un T3 en 2020 est compris entre 775 €/m² (Le Plateau) et 1 785 €/m² (Saint-Michel Ouest). Dans le centre historique, le prix d'un T3 est de 1 436 €/m².

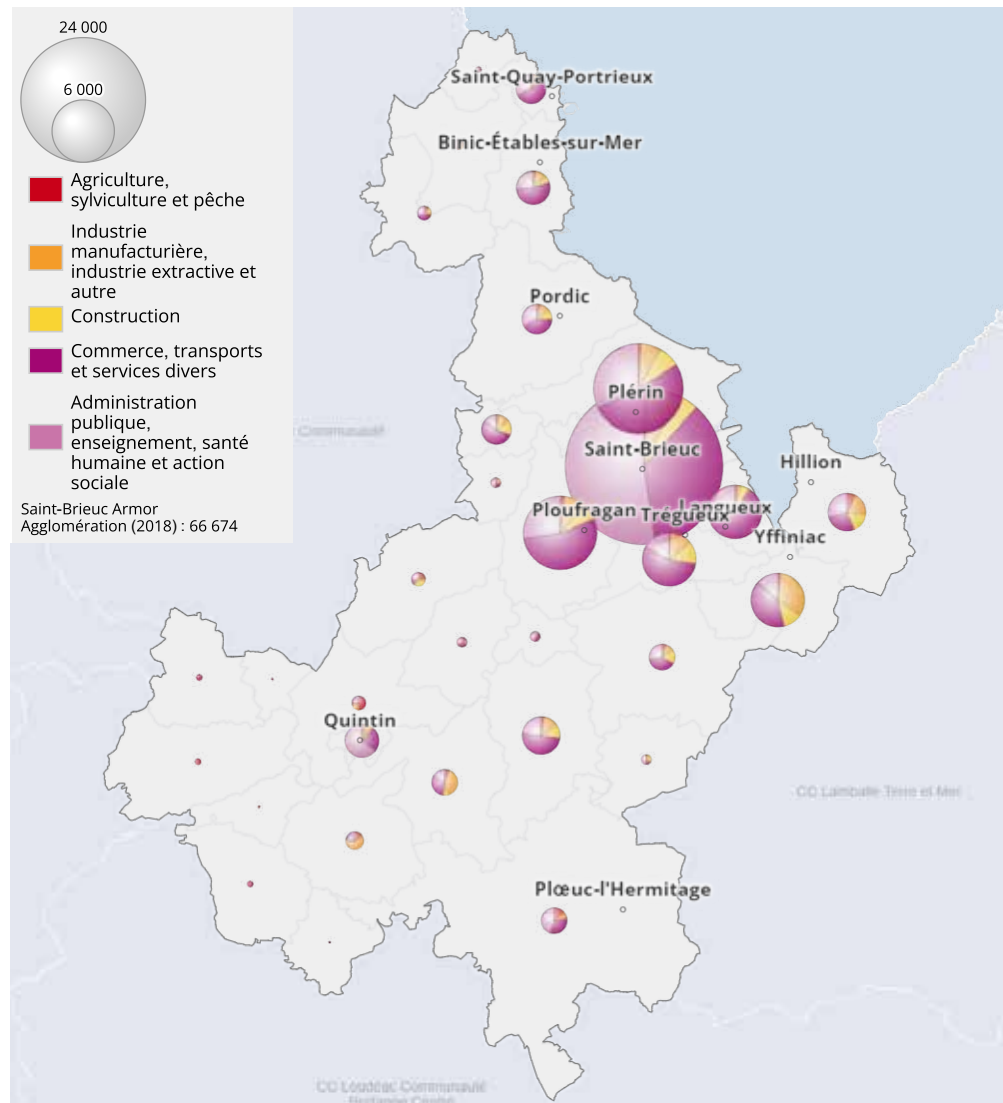
De nombreuses aides de la collectivité

Par le biais de son programme local de l'habitat (PLH), Saint-Brieuc Armor Agglomération a mis en place une politique forte d'aide aux ménages pour accéder à la propriété et/ou améliorer leur bien. L'Espace info habitat est la plateforme d'accueil et de conseil à tous les ménages souhaitant des informations relatives à l'habitat. 1 786 ménages ont été accompagnés en 2019 et 343 logements rénovés.

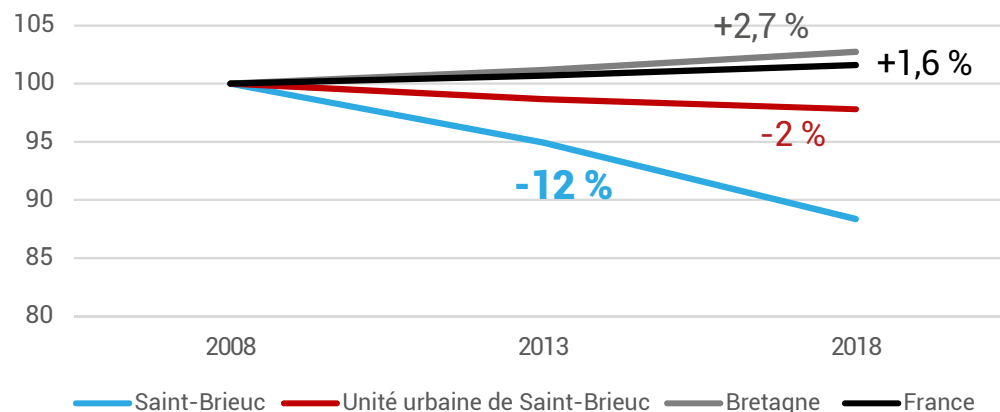
1 | État des lieux

Emplois au lieu de travail en 5 secteurs d'activité, 2018

Source : Insee RP - Traitement Adeupa

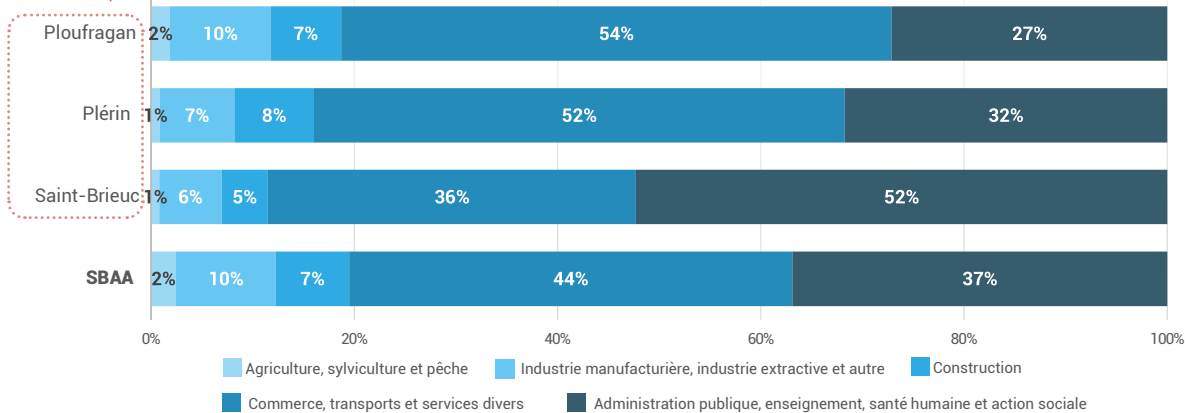


Évolution de l'emploi au lieu de travail sur une base 100 entre 2008 et 2018



RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ (SOURCE : INSEE RP - TRAITEMENT ADEUPA)

Top 3 des communes de SBAA en nombre d'emplois



UN BASSIN D'EMPLOI FRAGILISÉ MAIS DES FILIÈRES D'AVENIR SUR LESQUELLES CAPITALISER

- ⊙ UNE ÉCONOMIE DAVANTAGE PRÉSENTIELLE QUE PRODUCTIVE
- ⊙ UNE CONCENTRATION DE L'EMPLOI SUR LA VILLE-CENTRE QUI TEND À DIMINUER
- ⊙ LA PRÉSENCE DE FONCTIONS SUPPORT ET DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE POINTE

Une économie davantage présente que productive

L'activité économique de l'agglomération est particulièrement tournée vers les activités de services. D'abord les services publics puisqu'en tant que préfecture des Côtes d'Armor, Saint-Brieuc accueille une multitude d'activités au travers des différentes fonctions publiques (État, hospitalière, territoriale). La sphère publique représente près de 37 % de l'emploi de l'EPCI et 52 % de l'emploi de la ville-centre, un niveau bien au-dessus des moyennes bretonne et française. Les activités de santé sont aussi davantage présentes en local que dans le reste de la Bretagne, à l'image des nombreux employeurs dédiés à l'accueil des personnes âgées, handicapées, en plus des grands équipements de santé qui figurent sur le territoire. En revanche, l'agglomération est moins spécialisée dans quelques domaines tels que l'agriculture, l'agroalimentaire (malgré la présence de quelques gros employeurs comme Jean Stalaven, Ovoteam, ...), l'industrie de manière générale ou les entreprises de services numériques.

Un bassin d'emploi fragilisé sur les dix dernières années

Sur la période 2008-2018, l'emploi de la ville-centre a baissé de 12 %. Aucun secteur n'a été épargné, particulièrement l'industrie dont l'emploi a baissé d'environ 30 % (-728 emplois), avec des baisses d'emplois structurelles dans certaines entreprises telles que le Joint français (Hutchinson). Ce constat s'applique à l'agglomération dans son ensemble puisque les fermetures de l'usine Chaffoteaux & Maury, qui produisait des chaudières à Ploufragan, et l'usine de masques Honeywell de Plaintel, qui a définitivement fermé ses portes après avoir changé de pavillon à plusieurs reprises en 2018 (employant 100 personnes au plus fort de son activité en 2010), alourdissent le bilan.

Si la reprise semblait se confirmer à partir de 2016, au regard de la croissance de l'emploi salarié privé, le bassin d'emploi briochin a été structurellement affecté, par rapport à des courbes

d'emplois de la Bretagne et de la France métropolitaine qui ont continué de progresser en dépit du tassement de la croissance.

Avec la disparition des emplois industriels, le secteur santé/social constitue désormais, à côté de la grande distribution, l'un des principaux débouchés pour une main-d'œuvre locale peu formée. Les activités d'aide à la personne et les métiers du grand âge (aides à domicile, salarié·es des Ehpad, etc...) sont désormais parmi les principaux secteurs pourvoyeurs d'emplois, tendance qui va se poursuivre avec le vieillissement de la population.

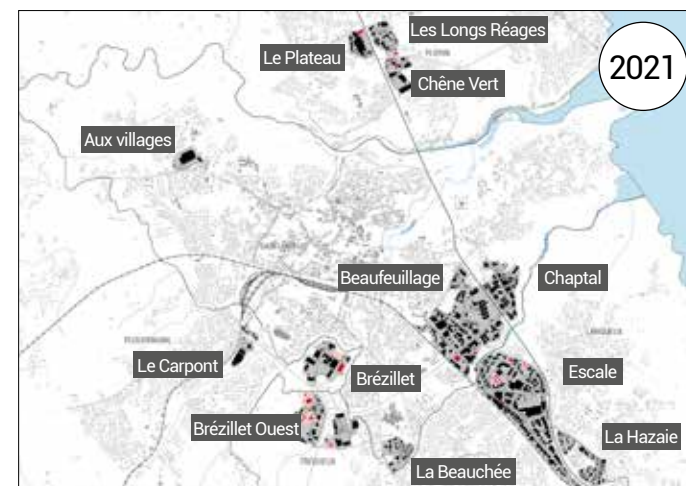
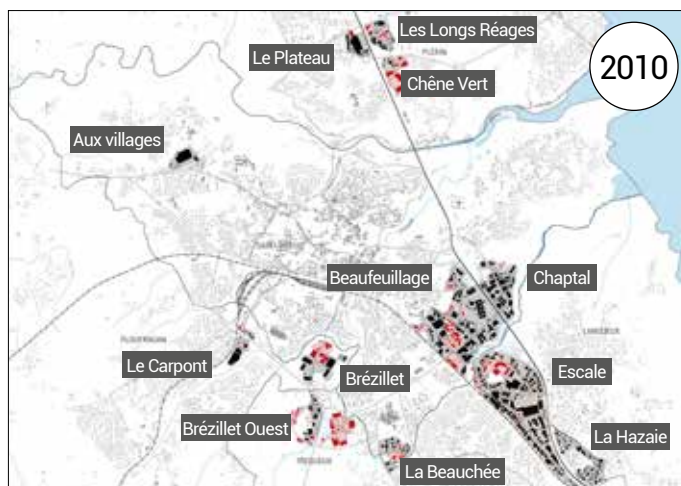
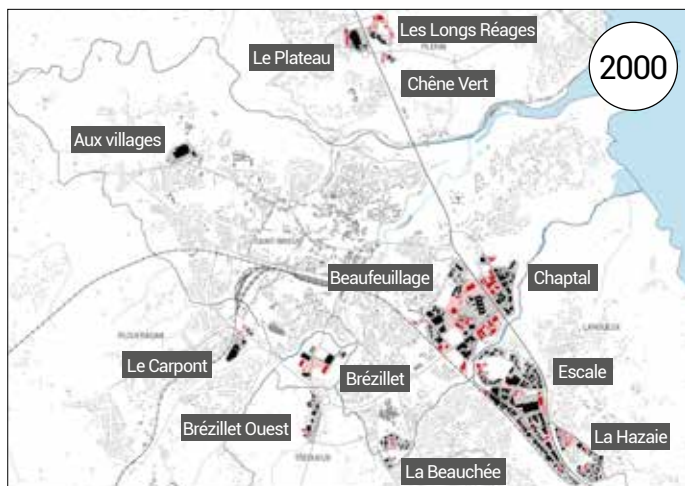
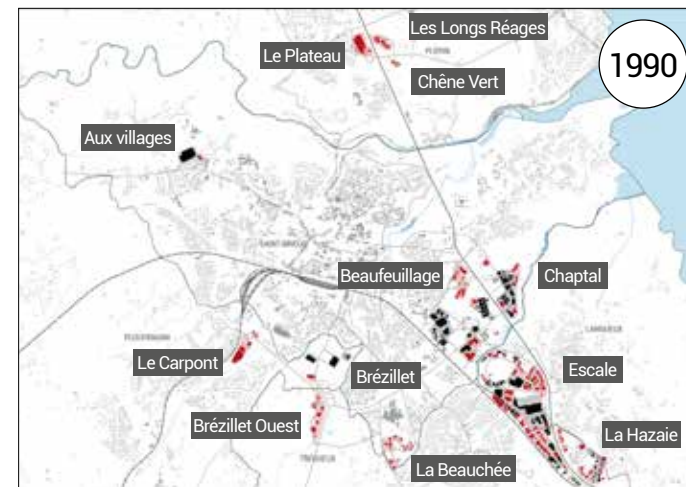
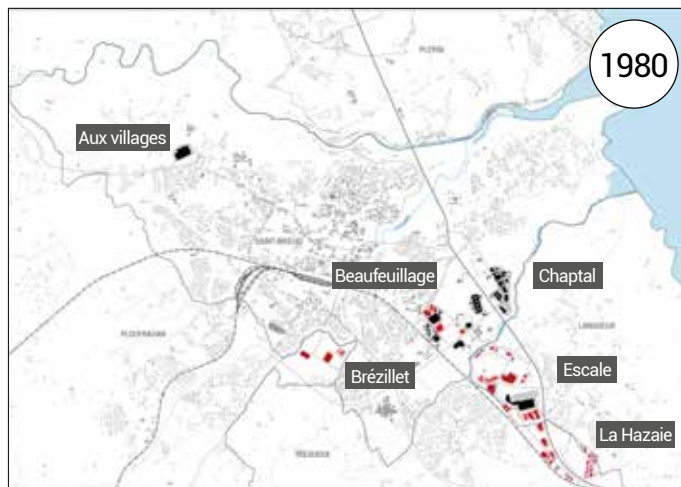
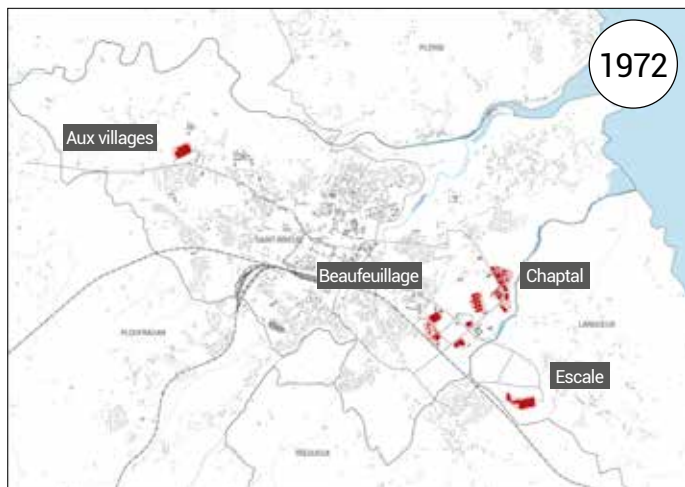
Une concentration de l'emploi sur la ville-centre qui tend à diminuer

Les principaux bassins d'emploi se situent à Saint-Brieuc et dans son aire urbaine. 40 % des emplois de l'agglomération sont localisés à Saint-Brieuc. Cette part a toutefois baissé durant la dernière décennie puisqu'elle s'élevait à 45 % en 2008. L'emploi dans la ville-centre a décroché plus fortement que dans sa périphérie.

Des fonctions support et de recherche de pointe

La technopole Saint-Brieuc Armor à Ploufragan est un acteur incontournable en matière de recherche et développement. Il comprend le zoopôle, de renommée mondiale dans la santé animale et l'agroalimentaire (avec notamment l'Anses, l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail), le véhipôle (technologies automobiles et transports intelligents) et l'émergence du bâtipôle (bâtiment durable et nouvelles énergies). Le territoire compte 80 startups au 01/01/2022, coordonnées par la technopole et labellisé French Tech sous l'item "French Tech Saint-Brieuc Bay". Le nouveau lieu du Totem de l'innovation à Saint-Brieuc vient renforcer la structuration de cet écosystème d'acteurs (lieu d'abord implanté temporairement dans la Maison de l'Agglo pour ensuite s'implanter sur l'ancien site de la CAF à partir de 2023).

1 | État des lieux



Développement des zones d'activités économiques (ZAE) et zones d'activités commerciales (Zacom) de 1972 à 2021

ZAE/Zacom:

■ Nouvelles implantations ■ Implantations antérieures

Hors ZAE/Zacom :

■ Autres bâtiments

NOUVEAUX MODES DE VIE, NOUVEAUX MODES DE CONSOMMATION

- ⊙ HIER : UNE PROGRESSION IMPORTANTE DE L'OFFRE COMMERCIALE DEPUIS LES ANNÉES 70 EN PÉRIPHÉRIE DE SAINT-BRIEUC
- ⊙ AUJOURD'HUI : UNE VACANCE COMMERCIALE MARQUÉE DANS L'HYPERCENTRE MAIS AUSSI DANS LES ZAE/ZACOM DE PÉRIPHÉRIE
- ⊙ AUJOURD'HUI (ET PLUS ENCORE DEMAIN) : UN MODÈLE PÉRIURBAIN QUI A CONCURRENCÉ LE CENTRE-VILLE, LUI-MÊME CONCURRENCÉ PAR LE NUMÉRIQUE

L'Ouest breton, et Saint-Brieuc Armor Agglomération plus particulièrement, n'échappe pas aux mutations du commerce et des services, en lien avec la montée en puissance du numérique, les évolutions des modes de vie et de consommation. La présence physique des points de vente et des services recule dans les communes mais l'enjeu de l'accès aux commerces et services de proximité demeure prégnant, dans un contexte de vieillissement de la population mais aussi pour des questions d'accès au droit et de sociabilité.

Les Français déclarent vouloir consommer autrement et moins. Cela traduit différentes situations : des problèmes de pouvoir d'achat et le souhait de faire des économies, une remise en cause du modèle de société de consommation et le désir d'éviter les achats superflus pour des questions environnementales, mais aussi la méfiance vis-à-vis des distributeurs et de l'industrie. Ainsi, les façons de consommer se diversifient : local, bio, végan, achats d'occasion... Les modes de distribution se multiplient : e-commerce, ventes entre particuliers, vente directe et circuits courts, recycleries et ressourceries...

Hier : La multiplication des zones commerciales en périphérie du centre-ville de Saint-Brieuc

Dans le contexte des Trente Glorieuses, de démocratisation de la voiture et de l'apparition des premières grandes surfaces, le territoire voit sortir de terre dès le début des années 1970 les deux premiers supermarchés sous l'enseigne Mammouth (Saint-Brieuc – Aux Villages) et Euromarché (Langueux). Les zones commerciales sont construites par et pour la voiture dans un contexte d'hypermobilité laissant par conséquent peu de place au piéton en leur sein. De plus, la superficie des parkings est calculée selon l'affluence d'un samedi avant les fêtes de Noël, soulignant ainsi la démesure de ces zones.

En 1973 la loi Royer pose un cadre à la création des zones commerciales grâce à l'obligation d'une autorisation pour la création de projets commerciaux de plus de 1 000 m² pour les communes de moins de 40 000 habitants et 1 500 m² pour les

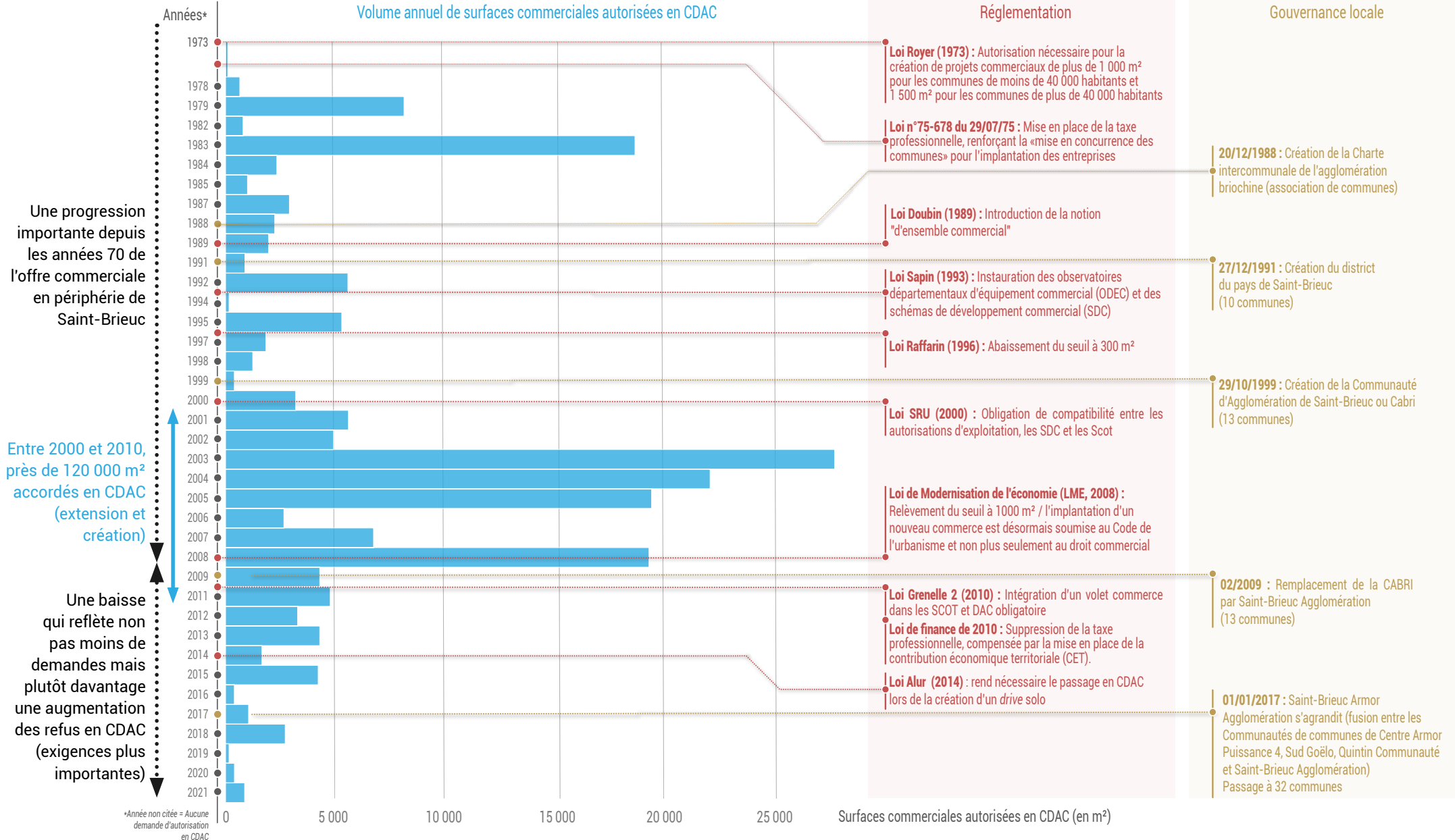
communes de plus de 40 000 habitants. Malgré cette contrainte législative, de nombreux commerces se sont greffés aux côtés des premiers supermarchés : sont apparues les premières galeries marchandes, les complexes hôtellerie-restauration ou encore les multiplexes loisirs formant de grandes zones commerciales à proximité immédiate du centre-ville de Saint-Brieuc. Bien qu'en 1996 la loi Raffarin abaissait le seuil d'autorisation de création de surface commerciale à 300 m², c'est entre 2000 et 2010 que le phénomène s'est accéléré sur le territoire briochin. Près de 120 000 m² ont été autorisés pendant cette décennie. Rétrospectivement, c'est plus de 200 000 m² de surfaces commerciales qui ont été créées autour de Saint-Brieuc depuis le début des années 1970. Aujourd'hui, la zone commerciale l'Escale, étendue sur la commune de Langueux et Tréguieux, a connu une multiplication des franchises sans précédent et compte plus de 300 commerces.

Le commerce en périphérie obéit partout à la même trilogie (infrastructure routière, zones commerciales, lotissements) et participe à un étalement urbain galopant : 30 000 hectares de terres ont été artificialisés en France entre 2010 et 2017 soit l'équivalent de cinq terrains de football consommés toutes les heures, toute l'année, de nuit comme de jour. Toutefois, depuis le début des années 2010, les lois se succèdent (lois SRU, Grenelle 2, Alur) et convergent vers un ralentissement des autorisations de création ou d'extension commerciale en CDAC. Une baisse certaine mais qui ne relate pas pour autant une baisse des demandes. En effet, un grand nombre de dossiers reçoivent un avis défavorable de la CDAC pour diverses raisons : incompatibilité avec le PLU en vigueur, opposition aux objectifs de préservation de foncier, opposition aux objectifs de limitation de l'imperméabilisation des sols, favorisation de l'usage de la voiture individuelle, non-conformité avec les politiques publiques déployées en faveur de la revitalisation des centralités urbaines, etc.

1 | État des lieux



Volume annuel de surfaces commerciales autorisées en CDAC



Un portrait composite de la centralité

Commerces (2/3)

Aujourd'hui : Une reconfiguration du commerce

Aujourd'hui, le phénomène de vacance commerciale dans le centre-ville de Saint-Brieuc est structurant et n'a eu de cesse d'augmenter jusqu'à une période récente, comme dans une grande partie des villes moyennes françaises. En France, en 2001, 10 % des centres-villes de villes moyennes affichaient un taux de vacance commerciale supérieur à 10 % contre 60 % des centres-villes en 2016. La vacance commerciale s'inscrit dans un processus plus large qui est celui de la dévitalisation des centres-villes de certaines villes moyennes (vacance commerciale, vacance de logement, hausse du taux de pauvreté, baisse démographique dans la ville-centre au profit des communes périphériques, etc.). D'autres causes peuvent s'ajouter comme la faiblesse d'attractivité de la ville-centre, l'environnement urbain des commerces centraux, un déséquilibre entre le centre et la périphérie de l'agglomération ainsi que la non adaptation des établissements aux évolutions de la société et des consommateurs ; causes définissant la vacance comme un phénomène complexe et aux causes multiples.

Saint-Brieuc est fortement impactée par le problème de vacance commerciale en centre-ville. En effet, le taux de mitage commercial s'élève à 41,3 % en 2020 soit 224 commerces vacants. La vacance à Saint-Brieuc est diffuse dans le centre-ville et certaines rues sont plus impactées par le phénomène : la rue Houvenagle affiche un taux de vacance de 62 % soit 11 commerces vides sur 18. Le centre commercial Les Champs construit en 2008 dans le centre-ville est également victime de la vacance commerciale malgré la présence des enseignes locomotives comme la Fnac, Foot Locker ou H&M.

Les habitudes de consommation des briochin-es reflètent un désintérêt du centre-ville au profit des communes périphériques : en 2018, 42 % des dépenses alimentaires des habitants de Saint-Brieuc se font dans les zones de Langueux, Tréguieux, Ploufragan ou Plérin, pour seulement 18 % dans le centre-ville. En ce qui concerne les dépenses non alimentaires, 55 % se font dans ces mêmes zones commerciales. Autre chiffre qui montre ce déséquilibre entre centre et périphérie : la dépense par mètre carré est deux fois plus importante dans les espaces commerciaux

périphériques que dans le centre-ville. Ainsi, Saint-Brieuc s'inscrit dans une liste de villes dont le principal handicap est la puissance de leurs périphéries. Ce déséquilibre entre le centre-ville et les périphéries peut également s'expliquer par la vaste zone de chalandise de Saint-Brieuc qui compte près de 300 000 habitants : 100 000 dans le grand pôle urbain, 200 000 en dehors de celui-ci.

Cependant, phénomène plus récent, la vacance commerciale commence à poindre dans les zones commerciales périphériques également. La galerie marchande de Géant Casino (anciennement Mammoth) compte aujourd'hui 26 cellules commerciales vacantes sur 35, soit un taux de vacance de 76 %. A Chaptal-Beaufeuillage, 16 commerces sont vacants depuis plus de 2 ans (AREP, *Schéma de gestion durable du foncier économique de SBAA*, 2021). L'année charnière qu'aura représenté 2020 avec la crise sanitaire a également acté une remise en question profonde de la fonction du commerce, alors que les ventes sur internet décollaient dans plusieurs secteurs, notamment dans l'alimentaire et le prêt-à-porter. Ainsi, "le modèle du réseau de points de vente maillant finement le territoire pour se rapprocher d'un consommateur qui doit se déplacer pour effectuer chacun de ses actes d'achat n'est plus la norme et paraît à terme condamné" analysent Jérôme Fourquet et Jean-Laurent Cassely dans *La France sous nos yeux* (Octobre 2021). Et ironiquement, le modèle de la franchise et du centre commercial, qui avait concurrencé le commerce indépendant de centre-ville en son temps, se voit à son tour mis en difficulté par le canal numérique.

Face à ce constat, la Ville et l'Agglomération agissent. Début 2023, le lancement de la foncière commerce de la Ville a pour objectif de gérer des cellules commerciales préalablement rachetées et rénovées. La collectivité est également attentive à proposer des animations variées dans l'espace public du centre-ville. Le festival Art Rock qui se tient au printemps en est l'un des exemples emblématiques. L'association des commerçants du centre-ville propose également une carte de fidélité commune, adossée à un site internet commun : Boutik'n'Co.

1 | État des lieux

Stratégie urbaine du centre-ville de Saint-Brieuc

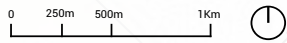
Composition de l'offre commerciale du centre-ville de Saint-Brieuc et des zones d'activités économiques (ZAE) et commerciales (Zacom)

Catégories des commerces
(Nombre d'enseignes par catégorie exprimé en %)

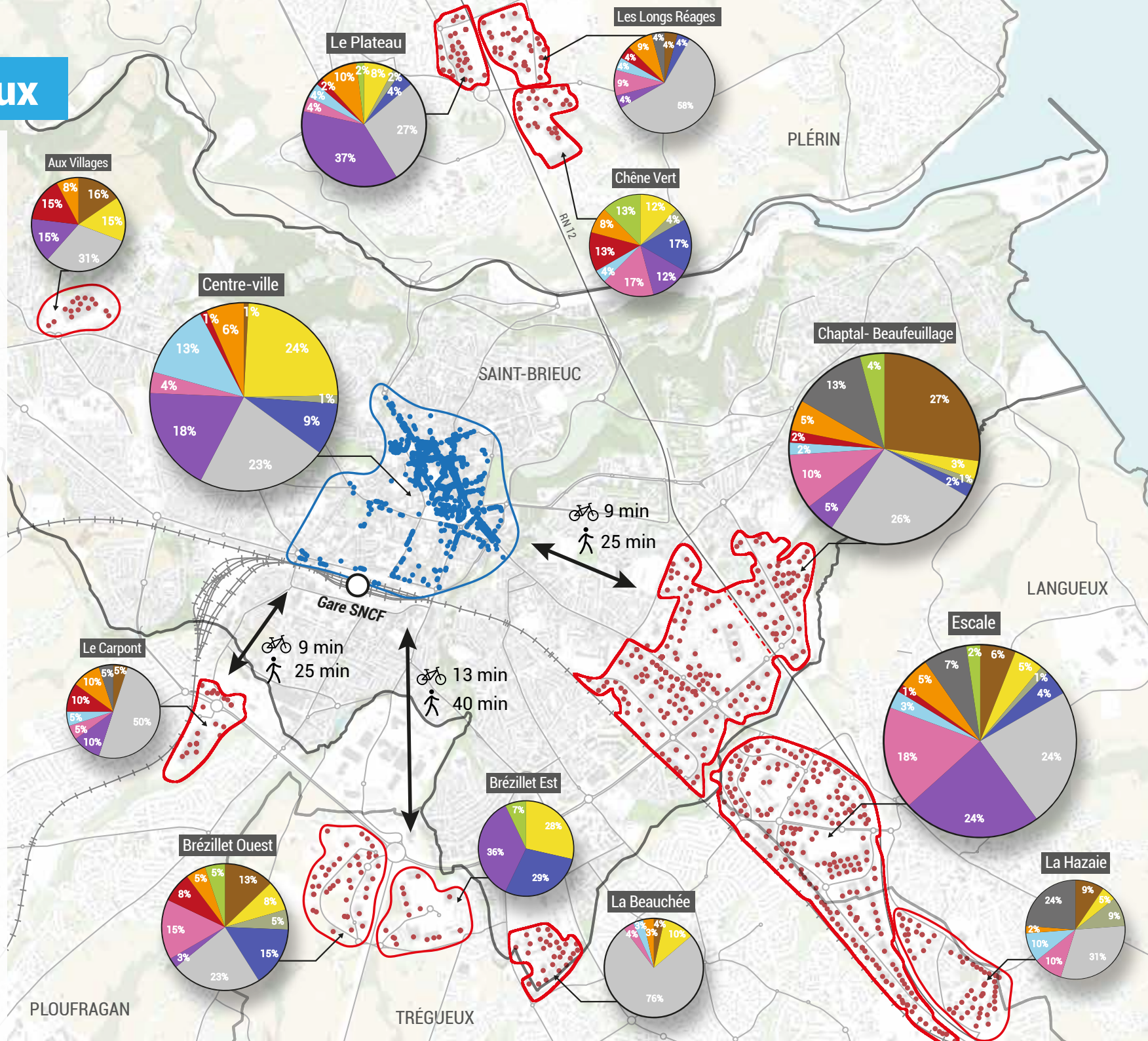
- Grandes et moyennes surfaces commerciales
- Alimentaire
- Équipement de la personne
- Équipement de la maison
- Cafés/restaurants
- Hôtels
- Culture/Loisirs
- Santé/Hygiène
- Bricolage/Jardinerie/Animalerie
- Automobiles/Cycles/Motos
- Construction/Bâtiment
- Services

Localisation des commerces

- Commerces du centre-ville
- Commerces en ZAE/Zacom
- Zone commerciale du centre-ville
- ZAE/Zacom périphériques
- Importance du volume de surface commerciale



Sources : Google Maps, SEMAEST, Villes de Languieux et Trégueux, ADEUPa
Réf : 340_SRCV_20220112_MC_Catégories_commerces



UN ÉQUILIBRE À TROUVER ENTRE CENTRE-VILLE ET PÉRIPHÉRIES

- ⊙ PÉRIPHÉRIES COMMERCIALES : UNE FORTE PROXIMITÉ AVEC LE CENTRE-VILLE, UNE CONCENTRATION DES DÉPENSES DES MÉNAGES, UNE VACANCE QUI S'Y DÉVELOPPE
- ⊙ CENTRE-VILLE : UN LIEU DE SOCIABILITÉ, OÙ DYNAMISATION DE L'OFFRE, SÉCURITÉ ET STATIONNEMENT SONT SOUHAITÉS
- ⊙ EN 10 ANS, 60 % DES COMMERCES DE MOINS DE 300 M² DE SURFACE DE VENTE SONT CRÉÉS HORS CENTRES ET HORS PÉRIPHÉRIES

Malgré les signes de faiblesses identifiés, le commerce physique n'est pas voué à disparaître pour autant. Les commerces du centre-ville fonctionnent grâce à la consommation des habitant·es, mais ils s'appuient également sur l'importance de la clientèle de passage, notamment touristique. Ainsi, les enjeux d'accessibilité au centre-ville demeurent prégnants mais en considérant le centre-ville au regard de l'émergence de tendances nouvelles : le modèle de commerce massifié tend à s'effacer en faveur de positionnements plus tactiques des enseignes ; l'emplacement "de centralité" revêtant alors une dimension davantage symbolique pour les commerces.

Le commerce de centre-ville

D'ailleurs, les Français semblent attachés à leurs centres-villes (Centre-ville en mouvement, 6^e baromètre du centre-ville et des commerces, 2021). Celui-ci incarne avant tout un lieu de sociabilité : 79 % des français y retrouvent leurs proches, 73 % y vont pour flâner, passer du temps libre mais à 59 % les Français admettent privilégier les centres commerciaux en périphérie pour leurs achats courants. D'après le baromètre, les leviers d'attractivité du centre-ville sont (2 réponses possibles parmi 10 critères) : pouvoir tout faire à pied pour 51 % des sondés, et bénéficier de commerces de proximité pour 31 %. Enfin, 3 priorités pour l'avenir du centre-ville émergent (2 réponses possibles parmi 13 critères) : dynamisation des commerces (31 %), sécurité des biens et des personnes (26 %) et stationnement en centre-ville (20 %).

L'un des commerçants du centre-ville, Emmanuel Chavanon, opticien briochin depuis 20 ans et ancien président de l'Union des commerçants, s'exprime en ces termes : "Les jeunes reconnaissent qu'il y a une belle offre en centre-ville mais ils n'entrent pas dans les boutiques car, au final, ils achètent depuis leur canapé". Mohamed Zouhar, ancien propriétaire de quatre magasins de vêtements qui a ouvert un coffee-shop, le Fika, en 2017, complète : "Quand on voit du monde en ville, on dit que ça brasse du vent : il y a des gens mais pas de sacs. Ils se baladent mais n'achètent pas" (source : France 24, « Saint-Brieuc - Il

était un centre-ville français », Octobre 2017). Ces témoignages corroborent quelque peu les conclusions du Baromètre : en centre-ville de Saint-Brieuc, on y flâne, on s'y retrouve mais on y achète peu.

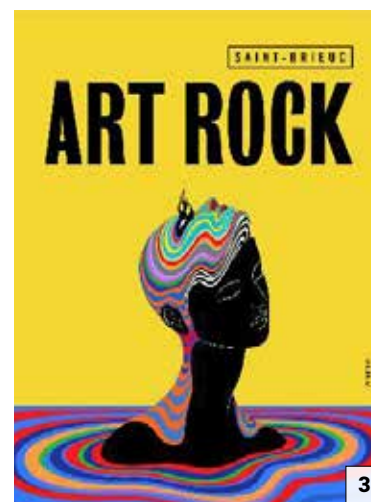
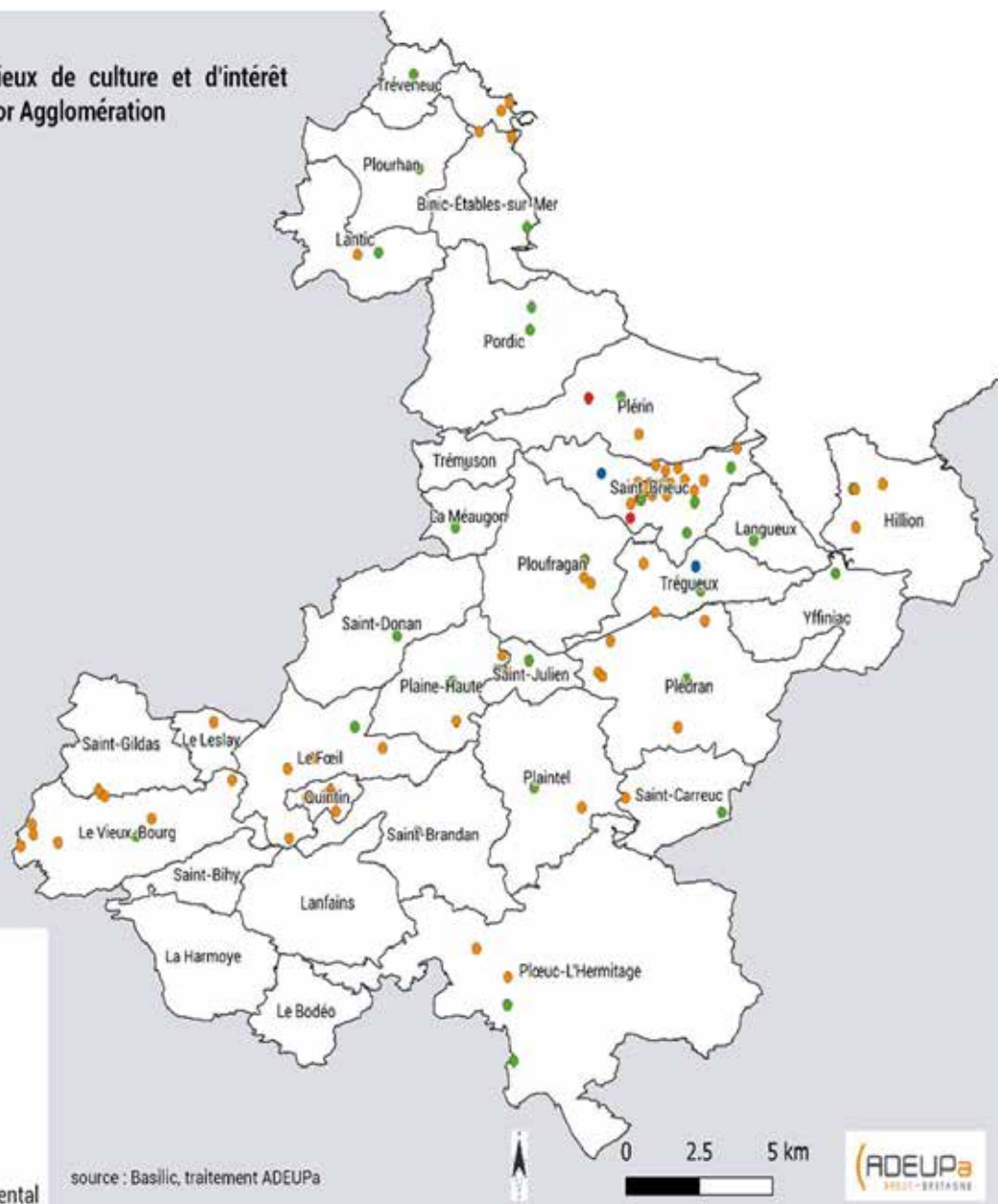
Quel regard porter sur les périphéries commerciales autour de Saint-Brieuc ?

Aujourd'hui, l'activité des aires urbaines est structurée en bonne partie par la localisation des enseignes de grande distribution et des très nombreux commerces qui gravitent autour d'eux. D'après l'étude de comportement d'achats des habitants de Saint-Brieuc de 2018, réalisée par la CCI des Côtes-d'Armor et la Semaest, 76 % des dépenses des habitants de Saint-Brieuc s'effectuent hors centre-ville. Ces enseignes de grande distribution agissent ainsi comme une certaine forme de centralité, qu'il s'agit de transformer pour les rendre davantage intégrées. Entre 2008 et 2018, la part des emplois commerciaux a légèrement augmenté, de 2,6 points (Insee RP, 2008 et 2018) et représente aujourd'hui 43,6 % des emplois du territoire de SBAA (soit 29 083 emplois en 2018). Les transformations de ces zones sont vastes et peuvent être des supports d'expérimentation de la ville de demain, notamment pour faciliter les déplacements, réduire les émissions de CO₂, améliorer la qualité de vie dans ces zones, s'inscrire dans des relations de proximité plus tangibles, s'adapter dans le temps, proposer davantage d'expériences...

Pour autant, si chacun pourra convenir du manque d'urbanité de ces zones, il est nécessaire de prioriser l'attention de l'action publique sur la centralité briochine, objet de la présente étude. Au vu de l'ampleur de la tâche qu'exigerait une transformation systématique de ces zones, il est nécessaire de s'attacher dans un premier temps à la revitalisation du centre-ville, dotée de nombreuses qualités, à commencer par l'essence éminemment narrative de ces espaces (dont les zones périphériques sont bien malheureusement dépourvues).

1 | État des lieux

Localisation des principaux lieux de culture et d'intérêt patrimonial à Saint-Brieuc Armor Agglomération



1. Un patrimoine bâti riche et diversifié, à l'image des maisons à pans de bois du centre-ville (ici, place Louis Guilloux)

2. Une offre culturelle variée : le théâtre La Passerelle-Scène Nationale, place de la Résistance

3. Des événements majeurs ponctuent l'année : le Festival Art Rock a lieu en centre-ville de Saint-Brieuc

4. Des savoir-faire uniques représentés : les 3 derniers fabricants français de pinceau sont implantés à Saint-Brieuc

UNE OFFRE CULTURELLE ET PATRIMONIALE RICHE

- ⊙ UNE VILLE LABORATOIRE, ENTRE CULTURE ET ARCHITECTURE
- ⊙ UNE OFFRE D'ÉQUIPEMENTS CULTURELS RICHE ET COMPLÉMENTAIRE
- ⊙ UN PATRIMOINE EXCEPTIONNEL ET DIVERSIFIÉ

Une ville laboratoire, entre culture et architecture

Saint-Brieuc Armor Agglomération regroupe environ 1 400 emplois dans la filière culturelle et figure au 5^e rang des EPCI bretons en termes de volume d'emplois. Cela ne représente toutefois qu'un peu plus de 2 % de l'emploi total du territoire. La plupart de ces emplois se déclinent dans les domaines du spectacle et de l'édition. Mais c'est surtout par ses compétences en architecture que le territoire se distingue, en figurant au 29^e rang national en termes de volume d'emplois. Bien que cela soit une niche, au regard du faible nombre d'emplois, la présence de ces fonctions métropolitaines à haute valeur ajoutée s'inscrit dans la lignée d'un territoire façonné comme un laboratoire des différents mouvements architecturaux et lieu d'expérimentation urbaine, allant du style médiéval au *street art* en passant par le néoclassique, l'art déco ou le brutalisme.

Une offre d'équipements culturels riche et complémentaire

L'offre culturelle de Saint-Brieuc est très riche et polymorphe. Elle se manifeste autant au travers de son patrimoine matériel (naturel et bâti), gastronomique (coquille Saint-Jacques) que de ses équipements dédiés à la culture au sens large, tels que sa scène nationale (théâtre La Passerelle), son Palais des congrès ou son Musée d'art et d'histoire.

Les équipements culturels figurent d'ailleurs comme un atout dans cette palette culturelle. Saint-Brieuc Armor Agglomération dispose de 5 cinémas, dont 4 sont labellisés « art et essai », et apparaît comme le deuxième EPCI breton derrière Rennes Métropole dans cette catégorie.

La ville bénéficie également de la présence de l'une des 81 scènes nationales (le théâtre La Passerelle), dont seulement 3 sont localisées en Bretagne (les deux autres étant le Quartz à Brest et le théâtre de Cornouaille à Quimper). Toujours dans les arts du spectacle, la scène de musiques actuelles (labellisée Smac), le Bonjour minuit, ainsi que le théâtre de ville, Bleu pluriel à Trégueux, enrichissent une offre relativement dense, si l'on ajoute le palais des congrès de Ploufragan qui apporte une offre plus généraliste.

Un patrimoine exceptionnel et diversifié

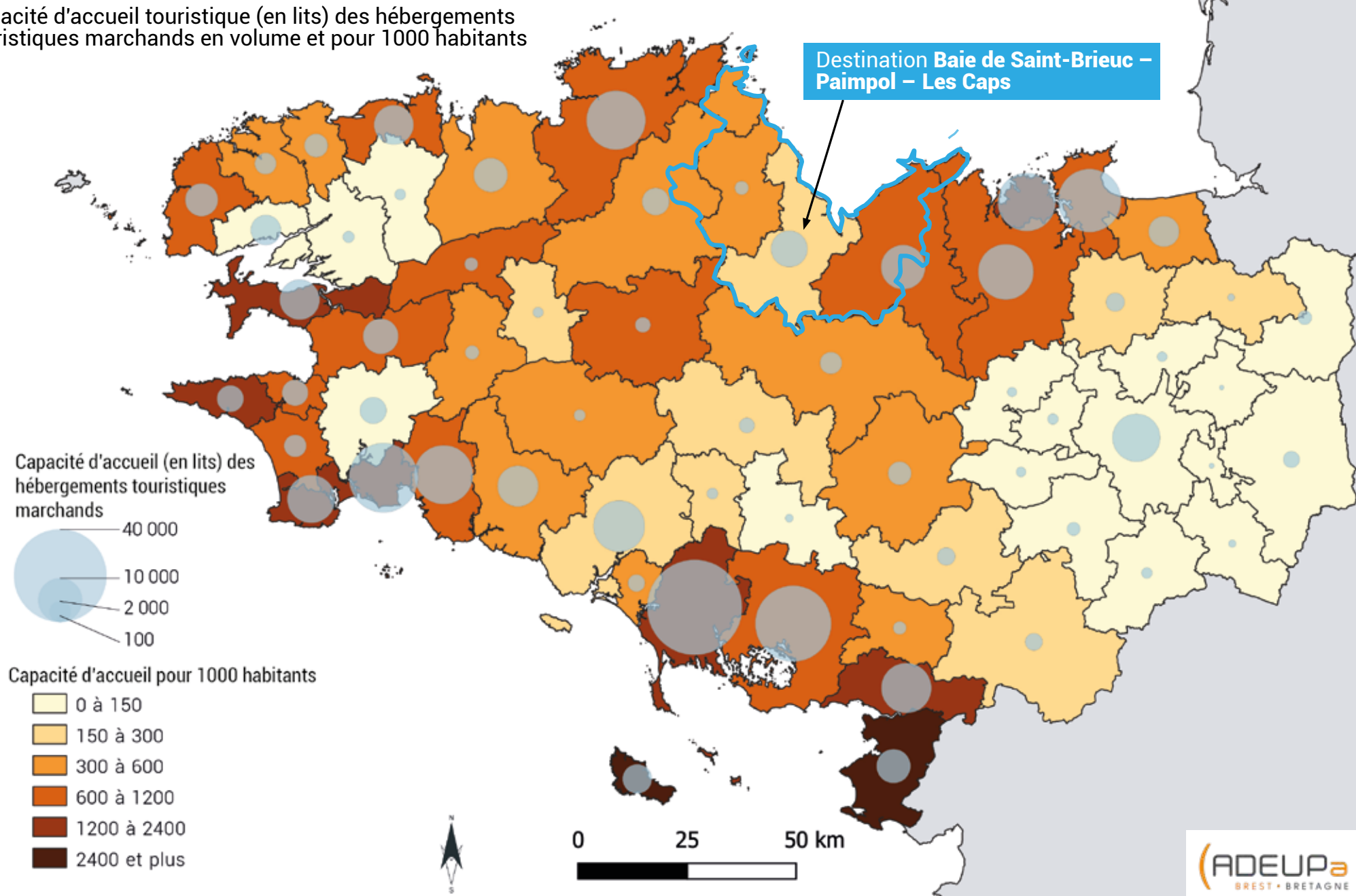
Saint-Brieuc possède un patrimoine immatériel très étoffé. Il s'inscrit en lien avec les arts du spectacle qui tiennent une place particulière sur le territoire. À ce titre, la programmation culturelle regroupe des événements majeurs comme le festival Art Rock à Saint-Brieuc ou Saint-Brieuc est une fête (programmation estivale). Dans un autre registre, les Nocturnes de Saint-Brieuc ou le festival Just Do Paint font la promotion des arts de la rue gratuitement.

La gastronomie constitue aussi un marqueur fort de l'identité culturelle du territoire. En tête de proue, la coquille Saint-Jacques porte le patrimoine alimentaire de la baie de Saint-Brieuc : c'est le deuxième gisement français sur ce produit et le seul bénéficiant d'une indication géographique protégée (IGP). Quant à la moule de bouchot, élevée dans les parcs mytilicoles d'Hillion, elle bénéficie du label rouge. Au-delà de ces produits phares, les produits de la mer constituent au sens large une valeur unique en local, valorisée par les festivités organisées à l'instar de la fête de la morue de Binic-Étables-sur-Mer, du festival Rock'n toques, ou des nombreuses tables gastronomiques installées à Saint-Brieuc dont deux possédant une étoile au guide Michelin.

Le territoire bénéficie également de savoir-faire uniques, avec les 3 derniers fabricants français de pinceaux qui se situent à Saint-Brieuc (Raphael, Isabey et Léonard, regroupés au sein du groupe Sauer). Avec le fabricant historique de couleur Sennelier également implanté sur le territoire, Saint-Brieuc se revendique "capitale du pinceau".

1 | État des lieux

Capacité d'accueil touristique (en lits) des hébergements touristiques marchands en volume et pour 1000 habitants



SAINT-BRIEUC, "TERRE DU MILIEU" DE LA BRETAGNE : UNE DESTINATION TOURISTIQUE PRISE EN ÉTAU

- ⊙ LA DESTINATION "BAIE DE SAINT-BRIEUC – PAIMPOL – LES CAPS" EST ACCESSIBLE EN 2H15 EN LGV DEPUIS PARIS
- ⊙ UN TOURISME AXÉ SUR LE TERROIR, LES LOISIRS DE PLEIN AIR ET LE SPORT
- ⊙ UN TERRITOIRE À FAIRE CONNAÎTRE

Une destination touristique aisément accessible

La région Bretagne est composée de dix destinations touristiques. Celle de Saint-Brieuc est structurée autour de la baie. Elle est encerclée par deux destinations touristiques très fortes : la Côte de granit rose / Baie de Morlaix, et la destination Saint-Malo / Baie du Mont Saint-Michel.

Cet effet de prise en étau se remarque au niveau de la capacité d'accueil touristique du territoire. Saint-Brieuc Armor Agglomération dispose d'environ 7 000 lits touristiques marchands, ce qui positionne le territoire au 18^e rang des EPCI bretons seulement en termes d'hébergements touristiques disponibles. Le territoire est naturellement moins attractif que la frange sud de la Bretagne, notamment par rapport au Golfe du Morbihan, qui dispose d'une capacité d'hébergement largement supérieure, mais il souffre aussi de la comparaison avec ses voisins comme Dinan, Saint-Malo voire Lannion, dont l'offre oscille entre 15 000 et 20 000 lits touristiques marchands.

À l'échelle communale, l'offre se concentre sur le littoral, et principalement sur la partie sud Goëlo et des stations balnéaires de Saint-Quay-Portrieux, Binic-Étables-sur-Mer et Pordic. Quintin et Plœuc-l'Hermitage sont les deux seules communes à disposer d'une offre au sud du territoire.

Un tourisme axé sur le terroir, les loisirs de plein air et le sport

Le tourisme se caractérise par une offre diversifiée et de connaisseurs plutôt que sur l'afflux en masse de touristes. Les activités de plein air constituent une véritable force pour le territoire, alliant aussi bien les loisirs en mer que sur terre. La baie de Saint-Brieuc offre une palette d'activités nautiques très riche tandis qu'à terre, le GR34, les parcours sport-santé ou encore la station VTT de Saint-Brieuc balisent près de 700 km de circuit de balade. Le nombre élevé d'habitants ayant une licence sportive témoigne de cette particularité locale, aussi bien fonctionnelle au quotidien que de manière saisonnière.

Le territoire et ses produits de terroir constituent également un facteur d'attractivité. Les produits de la mer (coquille Saint-Jacques, moules de bouchot) et les produits de la terre (coco de Paimpol) font l'objet d'escales gourmandes et de nombreuses manifestations prisées par les touristes.

Le patrimoine naturel et bâti est aussi l'un des motifs de la venue de touristes en local.

Un territoire à faire connaître

Près de 90 sites ou monuments sont inscrits ou classés sur le territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération, soit environ 3 % du total breton. Plus du tiers de ce patrimoine se situe à Saint-Brieuc, ce qui en fait une ville avec une forte densité patrimoniale. Le reste est très diffus puisque 20 des 32 communes sont concernées. Entre autres, Quintin, labellisée « petite cité de caractère », se distingue par son château, ses maisons classées, son office de tourisme qui a investi l'ancien hôtel Poulain ou encore ses fontaines.

La destination "Baie de Saint-Brieuc – Paimpol – Les Caps" reste à faire connaître. A 2h15 de Paris en LGV, un tourisme "sans voiture" reste à développer, à rendre plus visible et plus accessible.

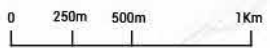
1 | État des lieux

Baie de Saint-Brieuc

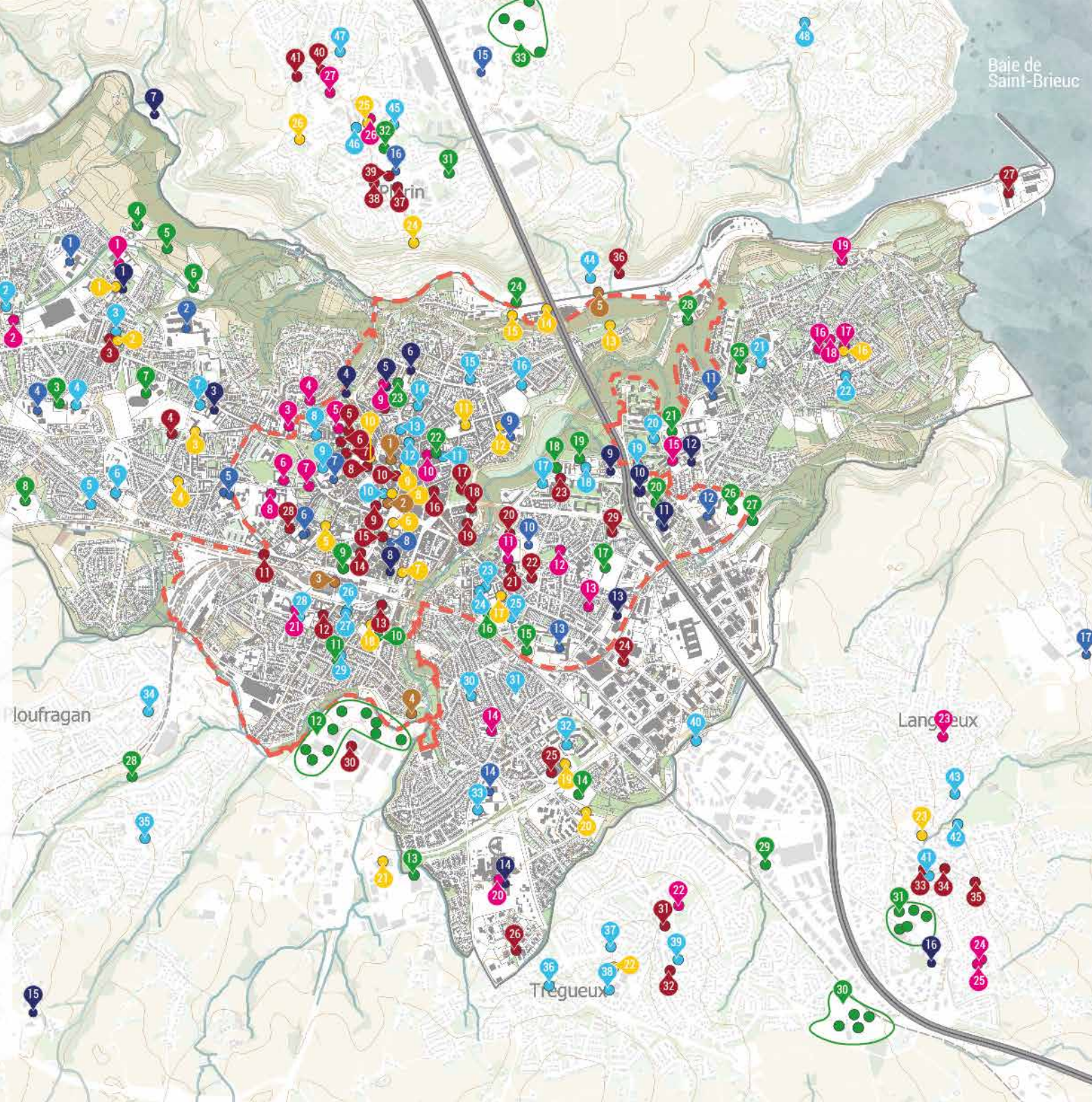
Stratégie urbaine du centre-ville de Saint-Brieuc

L'équipomètre briochin : Les équipements et services publics

- Enseignement primaire, enfance et jeunesse
- Enseignement secondaire
- Enseignement supérieur, adultes
- Santé, social et solidarité
- Administration publique, services, justice
- Culture
- Sport
- Complexe sportif
- Tourisme
- Périmètre ORT



Sources : BPE 2020, Ville de Saint-Brieuc, ADEUPa
Réf : 340_SRCV_20211216_TH_Equipomètre_briochin



LES FONCTIONS D'UN CENTRE MAJEUR MAIS UNE TENDANCE À LA PÉRIPHÉRISATION

- ⊙ UNE CONCENTRATION D'ÉQUIPEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE ORT
- ⊙ UNE OFFRE UNIVERSITAIRE QUI S'ÉTOFFE
- ⊙ UN RELATIF MANQUE D'ÉQUIPEMENTS TOURISTIQUES ET DE LOISIRS

La ville est dotée de services spécifiques qui en font "un centre majeur" d'équipements et de services au sens du nouveau référentiel proposés par l'Inrae-Cesaer et l'observatoire des territoires de l'ANCT (rapport 2019-2020).

Saint-Brieuc est dotée d'une offre de santé conséquente (CHU Yves Le Foll, plusieurs centres de santé spécifiques – centre Jacques Cartier pour déficients auditifs, un centre médico-psychologique enfants et adolescents, un centre d'accueil thérapeutique adultes...), de services d'aide sociale aux personnes fragiles (Ccas, ...), d'une offre d'accompagnement des seniors (centre gériatrique des Capucins, plusieurs EHPAD...), du tribunal judiciaire, d'établissements universitaires (en cours de consolidation autour du projet de campus Grand Mazier), de grands équipements sportifs (salle d'athlétisme d'envergure nationale, la halle Maryvonne Dupureur ouverte en 2019 au sein du complexe sportif Hélène Boucher), une offre d'équipements sportifs de proximité, de grands équipements culturels et événementiels (La Passerelle-scène nationale, la Smac Bonjour Minuit, le palais des congrès de la baie de Saint-Brieuc).

Consolider les fonctions de la ville-centre

Comme évoqué dans la *Stratégie commerciale pour le centre-ville de Saint-Brieuc* de juin 2021 du cabinet David Lestoux & Associés, il est nécessaire d'adopter « une vision 360° » de la revitalisation du centre-ville. Les « facteurs de commercialité » évoqués, qui sont finalement des facteurs d'attractivité, doivent être consolidés :

- la fonction économique : Conserver une fonction emploi et de lieu d'échange (limiter le départ d'autres fonctions majeures, multiplier les lieux de rassemblement public, familiaux et conviviaux) ;
- la fonction identité : Créer un attachement, un point de repère, une fierté briochine (améliorer la "lisibilité" de la ville en maillant davantage les espaces publics, en valorisant le patrimoine bâti...);
- la fonction habitat : Proposer un habitat adapté aux

nouveaux parcours résidentiels (poursuivre la rénovation du centre ancien et proposer une offre neuve attractive, avec les qualités recherchées en périphérie -de l'espace, de la lumière, du calme, des espaces extérieurs et des logements adaptés aux nouvelles configurations de ménages) ;

- la fonction services : Répondre à « des besoins non-marchands » des habitants. Cela passe notamment par une offre d'équipements diversifiés, accessibles et identifiés mais également par des aménités urbaines, la multiplication d'espaces de respiration, de ponctuations urbaines et un rapport à la nature et au paysage renforcé.

Un territoire à faire connaître

Un relatif manque d'équipements touristiques et de loisirs apparaît. Ceux-ci sont peu visibles malgré des équipements majeurs (gare, office de tourisme communautaire). Un manque de mise en avant des atouts du territoire est également tangible. Comment capitaliser sur la « capitale du pinceau » ? Le patrimoine architectural de la ville ? Le patrimoine culinaire ? Et sur l'ambition affichée de « ville en transition », du développement des énergies vertes, de la filière Énergies marines renouvelables ou bien sur l'instauration d'un cluster hydrogène à Saint-Brieuc... ? De nombreuses pistes restent à explorer pour renforcer l'image et l'attractivité de la ville.

1 | État des lieux



Florilège d'ambiances parmi les plus emblématiques d'une ville remarquablement composite, généreuse en lieux de toutes sortes



Pans de bois, néo-régionalisme, modernisme, brutalisme... : une identité caractérisée par le dialogue de familles stylistiques marquées



Une ville avantageusement ponctuée de singularités architecturales, en témoignent ces quelques figures d'angles, parmi les plus expressives

Un portrait composite de la centralité

Patrimoines : Génie des lieux

UN PATRIMOINE RICHE ET VARIÉ, RECONNU, MAIS AUSSI PARFOIS MÉSESTIMÉ : LE GÉNIE DU LIEU

- ⊙ UNE IDENTITÉ CARACTÉRISÉE PAR LE DIALOGUE DE FAMILLES STYLISTIQUES MARQUÉES
 - ⊙ UNE VILLE PONCTUÉE DE SINGULARITÉS ARCHITECTURALES
- ⊙ UNE VILLE REMARQUABLEMENT COMPOSITE, GÉNÉREUSE EN LIEUX DE TOUTES SORTES, OFFRANT UN FLORILÈGE D'AMBIANCES

Fréquenter, parcourir Saint-Brieuc et plus encore y vivre, c'est être en présence d'une véritable « épaisseur » historique, géographique et symbolique : singularité du site et de sa topographie bien sûr, mais aussi : foisonnement patrimonial au sens large, richesse du réseau de places, d'espaces publics, d'ensembles architecturaux et urbains, etc.

Génie des lieux

Cet atout briochin prend tout son sens aujourd'hui, dans le contexte d'expansion fulgurante du numérique et du monde virtuel que nous connaissons. Car aussi profonds que peuvent être ces bouleversements du digital en cours, à Saint-Brieuc comme ailleurs, l'être humain continue de vivre dans un corps, reste doté d'un inconscient, d'une mémoire et réclame peut-être plus encore qu'autrefois, d'habiter et de fréquenter des lieux structurés et qui lui parlent.

Saint-Brieuc répond parfaitement à ce besoin impérieux. En outre, la ville possède un bel éventail de sites mutables stratégiques potentiellement contributeurs et renforçateurs de cette « générosité narrative » : les sites des anciennes cliniques, ou de l'ex-passage de la Poste par exemple, mais aussi, quantité d'autres lieux (chapelles, ensembles immobiliers et espaces singuliers de toutes époques).

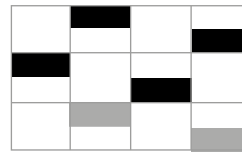
L'essence éminemment narrative des lieux

La centralité briochine se singularise par l'essence éminemment narrative des lieux qui la composent. Elle se décline au travers des sites remarquables, notamment référencés au titre du SPR (Site Patrimonial Remarquable), mais aussi de lieux ordinaires, voire de figures redondantes (celle de l'immeuble d'angles aux lignes courbes par exemple).

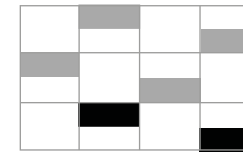
« As-tu remarqué en marchant dans la rue que la plupart des immeubles sont muets, tandis que certains parlent, et alors que d'autres chantent ? »

(Paul Valéry, Eupalinos ou l'Architecte, 1921)

1 | État des lieux



Source : Archives Municipales de Saint-Brieuc



Source : Archives Départementales des Côtes d'Armor



Un portrait composite de la centralité

Patrimoines : Ouvrages d'art

UN PATRIMOINE SPECTACULAIRE : LES OUVRAGES D'ART, ENTRE PASSÉ, PRÉSENT ET AVENIR

- ⊙ UN PATRIMOINE HISTORIQUE REMARQUABLE
- ⊙ UN PATRIMOINE CACHÉ, À RÉVÉLER
- ⊙ HAREL DE LA NOË, UN INGÉNIEUR NOVATEUR ET VISIONNAIRE À FAIRE CONNAÎTRE
- ⊙ ANTICIPER L'AVENIR : DES OUVRAGES D'ART NOUVEAUX, RECOMPOSÉS ?

Un patrimoine briochin singulier lié aux reliefs

Les vallées du Gouët, du Gouédic et du Douvenant qui bordent Saint-Brieuc marquent fortement l'organisation de la ville, largement développée sur les plateaux. Ces vallées encaissées étaient des obstacles, des ruptures à franchir. Elles ont été le support d'une succession d'ouvrages d'art remarquables, marqueurs des époques successives traversées par la ville. Porter un regard patrimonial sur ces ouvrages d'art c'est considérer qu'ils incarnent une partie de l'histoire du territoire, à transmettre et à réinterpréter. S'il est une figure prédominante à faire connaître derrière ces infrastructures, c'est bien celle d'Harel de la Noë, ingénieur des ponts et chaussées, novateur et visionnaire, et pourtant méconnu. Surnommé de son vivant "l'Eiffel des petits trains", il a marqué de son empreinte le paysage de la ville et plus largement celui du département costarmoricain avec la réalisation des chemins de fer du petit train des Côtes-du-Nord (en fonctionnement de 1905 à 1956). Harel de la Noë a systématisé son propre vocabulaire architectonique que ce soit avec l'usage de voûtes en béton ou en acier mais aussi par des modénatures de façades faites de briques locales (comme sur l'ex-gare centrale de Saint-Brieuc, qui en donne un bel exemple grâce à de magnifiques voûtes à chaînette renversée). Présentes sur les piles, les rambardes et sur divers détails, ces briques sont alternativement de couleurs sable et rouge.

Un patrimoine entre passé, présent et avenir

À ce jour, il reste toujours le viaduc du Toupin, le viaduc du Douvenant et le pont des Courses, mais le pont de Rohannec'h est détruit en 1975, le viaduc de Souzain en 1995, le pont du Gouédic a été détruit pour être remplacé en 1997 et la passerelle de Robien a été démolie pour être reconstruite en 2017.

Les viaducs du Toupin et du Douvenant ainsi que le Pont des Courses sont aujourd'hui protégés par leur inscription au titre des Monuments Historiques, tout comme l'ancienne gare centrale de Saint-Brieuc.

Ce patrimoine briochin incarne plus d'un siècle d'histoire, avec une première construction datant de 1860, le viaduc ferroviaire du Gouédic, et le dernier ouvrage d'art en date étant la passerelle de Robien, réalisée en 2017. Pour autant, la majeure partie de ces ouvrages date du 20^e siècle.

Un patrimoine ferroviaire caché

À Saint-Brieuc, il existe un patrimoine ferroviaire remarquable mais il est souvent caché. La plupart des anciennes infrastructures ferroviaires n'étant plus visibles, leurs traces tendent à s'effacer, à l'image des "boulevards suspendus" de Waldeck-Rousseau, Sévigné et Harel de la Noë qui accueillent les chemins de fer du petit train des Côtes-du-Nord ainsi qu'une grande chaussée piétonne. Ils gardent quelques traces de leur passé, avec les rappels de briques sable et rouge. Mais ces détails restent globalement peu perceptibles, les boulevards étant devenus l'une des principales entrées routières en centre-ville. Le boulevard de la Chalotais, au contact du parc des Promenades, était autrefois une promenade piétonne en belvédère sur la vallée du Gouédic.

L'ancienne voie ferrée, de la gare au port du Légué, aujourd'hui partiellement réaménagée en voie verte entre les carrefours de la rue Chaptal et Rabelais est également un support à privilégier pour tisser un lien entre passé, présent et avenir. Cela peut se traduire grâce à la valorisation patrimoniale des éléments hérités de l'ancienne voie ferrée, que ce soit les ouvrages d'art (ponts et viaducs des Courses, tunnel de Cesson), anciennes maisons des gardes-barrières, éléments de signalisation, voire la voie ferrée elle-même dès lors que sa conservation est possible. Tous ces éléments sont autant de contributions à l'essence éminemment narrative de cette séquence.

Une mise en valeur et une prise en considération de ce patrimoine spectaculaire des ouvrages d'art contribueraient à forger encore davantage la singularité de l'identité briochine dans le paysage breton.

1 | État des lieux



2 Chapelle Notre-Dame-de-la-Fontaine-de Saint-Brieuc



14 Cathédrale Saint-Étienne de Saint-Brieuc



12 Eglise Saint-Michel



3 Basilique Notre-Dame-d'Espérance



10 Chapelle Saint-Guillaume



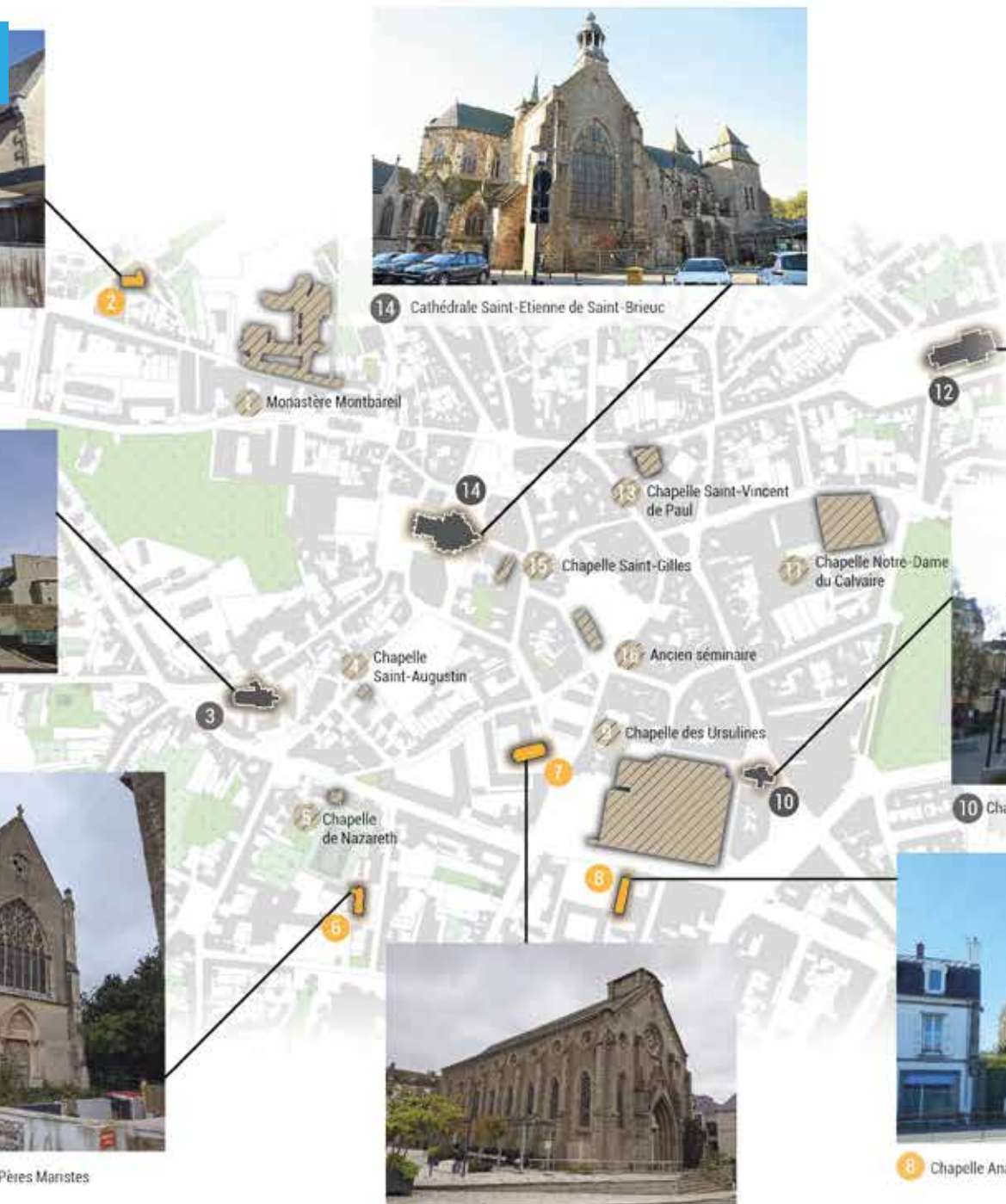
6 Chapelle des Pères Maristes



7 Chapelle Lamennais



8 Chapelle Anatole Le Braz



-  Edifices religieux accueillant toujours du culte
-  Edifices religieux n'accueillant plus de culte
-  Edifices religieux disparus



Un portrait composite de la centralité

Patrimoines : Chapelles

UN PATRIMOINE SINGULIER : UN CHAPELET DE CHAPELLES EN CENTRE-VILLE

- ⊙ UN PATRIMOINE RELIGIEUX REMARQUABLE
- ⊙ UN PATRIMOINE CULTUEL CACHÉ, À NE PAS OUBLIER ET À FAIRE CONNAÎTRE
- ⊙ UNE MISE EN RÉSEAU ET EN RÉSONANCE POSSIBLE DE CES LIEUX, PROCHE DES UNS DES AUTRES ET ACCESSIBLES À PIED

Un patrimoine religieux remarquable

Le centre-ville de Saint-Brieuc concentre de nombreux édifices religieux, proches les uns des autres et tous accessibles à pied. L'histoire religieuse de la ville s'incarne pour partie au travers de ce patrimoine, ce « chapelet » de chapelles présent dans le centre-ville. La cathédrale Saint-Étienne de Saint-Brieuc, principal monument religieux de la ville, fut construite au 12^e siècle mais au vu des dommages qu'elle a subit à deux reprises, d'abord suite à un incendie en 1353 puis suite au siège d'Olivier de Clisson en 1394, la majeure partie de ses structures date plutôt du 15^e siècle. Aux abords de cet édifice majeur, de nombreux autres lieux, discrets, parsèment la ville de Saint-Brieuc.

La concentration d'un tel patrimoine religieux en centre-ville est remarquable. Une mise en réseau et en résonance de ces lieux pourrait constituer un nouveau levier d'attractivité pour le centre-ville.

Un patrimoine religieux caché, voire disparu

Bien que la ville compte de nombreux édifices religieux, ceux-ci ne sont que peu valorisés. Ainsi, plusieurs chapelles n'accueillant plus de cultes se dégradent et semblent en attente d'un nouveau destin. C'est le cas des chapelles des Pères Maristes, Anatole Le Braz ou Lamennais. Dans cette dernière, un espace culturel multifonction est projeté. Ces édifices constituent par ailleurs les traces d'un patrimoine qui a bien souvent disparu à Saint-Brieuc, aujourd'hui remplacé par des bâtiments ayant une toute autre vocation.

Au 17^e siècle, la chapelle Saint-Vincent de Paul, actuellement occupée par l'Office des retraités briochins, est tombée en ruine. L'architecture de l'édifice contemporain qui l'a remplacée conserve malgré tout quelques traces du lieu d'origine.

Au 19^e siècle, les transformations suivantes ont eu lieu :

- la chapelle Saint-Gilles, située rue Saint-Gilles à proximité immédiate de la cathédrale Saint-Étienne de Saint-Brieuc et du pavillon de Bellescize, fut détruite ;
- le monastère Montbareil, rue Notre-Dame, fut reconstruit, et

accueille à ses abords le jardin Montbareil ;

- la chapelle de l'ancien séminaire, place de la Résistance, fut détruite pour laisser place à l'actuel bâtiment de la Poste en 1909.
- Au 20^e siècle, les édifices religieux suivants ont tous été détruits :
- la chapelle Notre-Dame du Calvaire, située à l'emplacement de l'actuelle école du Sacré-Cœur à côté du parking des Promenades ;
 - la chapelle de Nazareth, située rue du 71^e RI à l'emplacement de l'actuelle résidence Colbert ;
 - la chapelle Saint-Augustin, située rue Vicairie à l'emplacement de l'actuel bâtiment de la Direction des affaires culturelles et des sports de la Ville ;
 - la chapelle des Ursulines, située sur l'actuel emplacement du square Allende et du centre commercial Les Champs.

Porter un regard patrimonial sur ces lieux, ce n'est pas tant les figer dans un passé sacralisé mais bien plutôt les inscrire dans le quotidien actuel des Briochins, en leur trouvant une nouvelle destinée, de nouveaux usages, tout en étant attentif aux traces des lieux, à leur âme et à leur histoire.

Un patrimoine singulier protégé

Bien que de nombreux édifices religieux aient été détruits entre les 17^e et 20^e siècles, le patrimoine cultuel encore existant est aujourd'hui protégé par le site patrimonial remarquable (SPR) approuvé par SBAA en 2021 :

- la cathédrale Saint-Étienne de Saint-Brieuc et l'église Saint-Michel sont inscrites au titre des Monuments Historiques ;
- les chapelles Saint-Guillaume, Le Braz et Lamennais sont protégées en tant que bâtiments exceptionnels, tout comme la basilique Notre-Dame-d'Espérance ;
- la chapelle des Pères Maristes est, elle, protégée au titre de bâtiment remarquable.

1 | État des lieux

Accessibilité à Saint-Briec

Une bonne accessibilité routière et ferroviaire, un paysage marqué par de nombreuses infrastructures

Réseau routier

- Route nationale 12 (70 000 véhicules/jour en 2019)
- Rocade urbaine

Réseau ferré

- Utilisées actuellement
- En attente d'une réouverture ou d'un nouvel usage
- Reconvertis en infrastructure piétonne et cyclable

Lignes de bus structurantes

- TEO
- TNS (tracé à l'étude)

Itinéraires cyclables majeurs

- La Vélomaritime

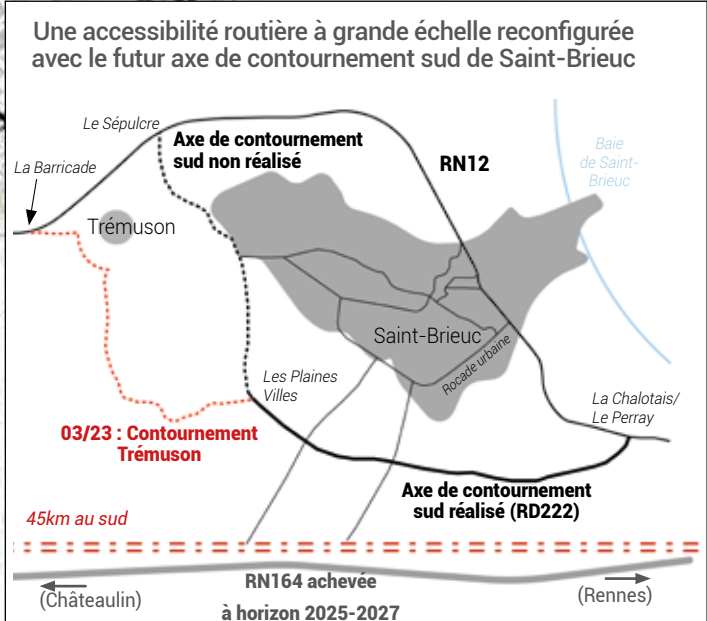
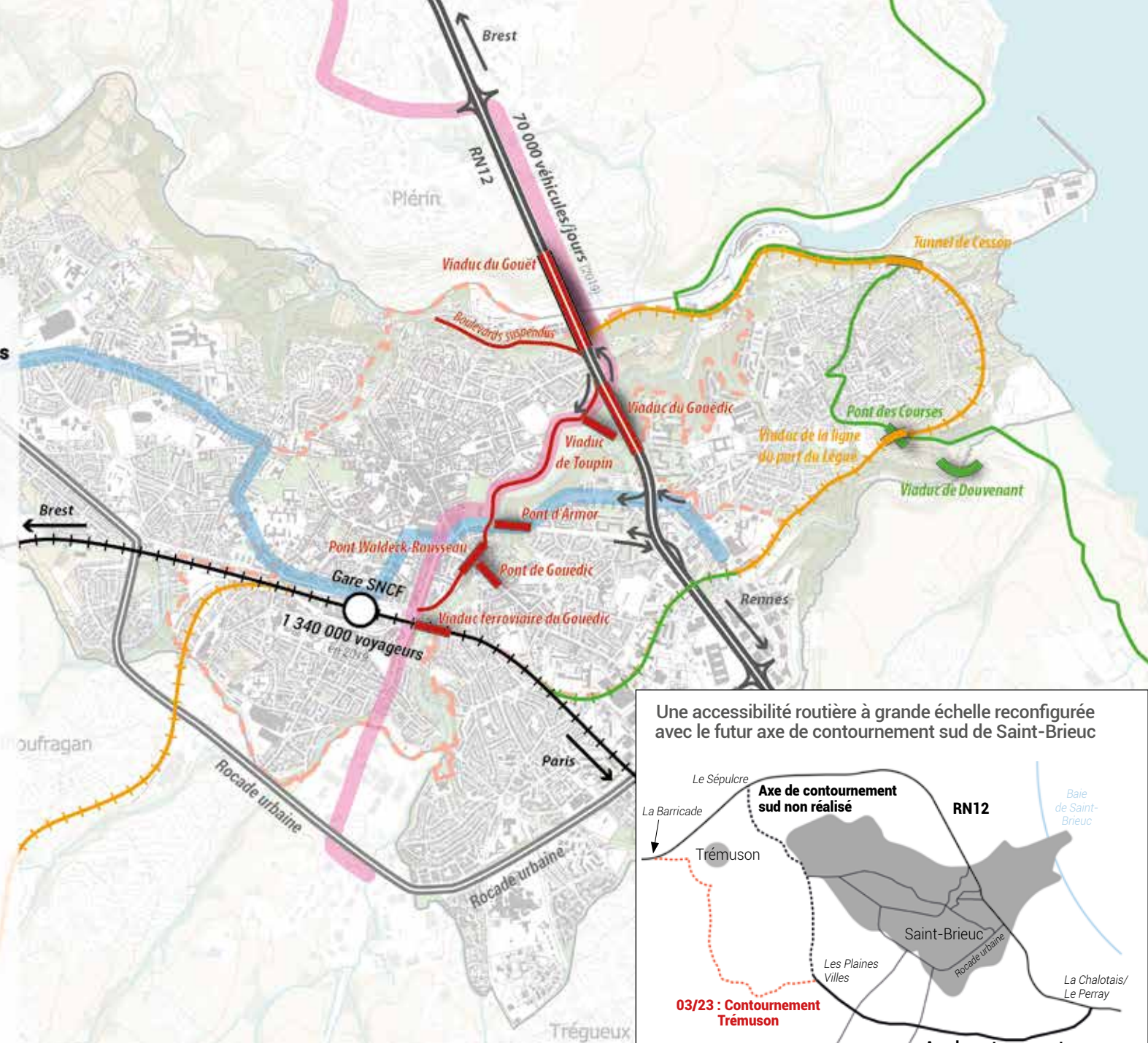
Ouvrages d'art

- Usage d'origine, routier ou ferroviaire
- En attente d'une réouverture ou d'un nouvel usage
- Reconvertis en infrastructure piétonne et cyclable
- Périmètre ORT



Sources : DIRO, DATA Sncf
Réf : 340_20211122_CLM_accessibilité_grande_échelle

Loudéac
Pontivy



Un portrait composite de la centralité Mobilités : L'accessibilité à grande échelle

UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES

- ⊙ DES CONNEXIONS EFFICACES AUX PÔLES RÉGIONAUX ET INTERNATIONAUX
- ⊙ UNE OFFRE ALTERNATIVE À LA VOITURE EN COURS DE DIVERSIFICATION
- ⊙ UN TERRITOIRE PARSEMÉ DE NOMBREUX OUVRAGES D'ART

Une bonne accessibilité routière et ferroviaire

Saint-Brieuc est facilement accessible par la route et le rail. Le centre-ville est traversé par la RN12 et voit transiter 70 000 véhicules par jour à hauteur de Saint-Brieuc, dont 8 % de poids lourds. Cela en fait un des axes les plus fréquentés à l'échelle régionale. Trois entrées/sorties permettent un accès direct au centre-ville qui se situe à 1 heure 30 de Brest et 1 heure 5 de Rennes. Les nuisances causées par la densité de ce trafic (bruit, pollution, congestion) ont conduit au projet d'axe de contournement sud qui vise à délester la RN12 d'une partie du trafic qu'elle accueille aujourd'hui.

La portion entre le lieu-dit La Chalotais et les Plaines Villes est déjà réalisée (RD222). La portion entre les Plaines Villes et le lieu-dit le Sépulcre reste à réaliser. Elle bénéficie d'une convention de travaux entre le département des Côtes d'Armor et SBAA. Un achèvement à l'horizon 2036 était initialement projeté. En 2022, l'État a lancé une étude de faisabilité sur le potentiel déclassement de la portion urbaine de la RN12 au niveau de Saint-Brieuc. Son résultat a été présenté à l'occasion d'un comité de pilotage en préfecture, fin janvier 2023. Cette étude pointe un obstacle majeur : l'échangeur du Perray à Trégueux, connectant la RN12 à la rocade, n'est pas aux normes pour supporter une route nationale. Les contraintes techniques et financières sont trop importantes pour que l'État s'engage sur ce chantier. Le 9 mars 2023, le Conseil départemental a annoncé l'abandon du dernier tronçon de la rocade de Saint-Brieuc entre les Plaines Villes et le Sépulcre. Un contournement de Trémuson sera aménagé à la place, rejoignant l'échangeur de la Barricade.

La gare de Saint-Brieuc a été utilisée par 1 340 000 voyageurs en 2019. Par le rail, la ville se situe à 1 heure 5 de Brest et 45 minutes de Rennes, pour les trains les plus rapides. Il faut 2 heures 15 pour rallier Paris.

Une densification de l'offre de transports en commun urbains et du réseau cyclable

Le réseau de transports en commun urbain TUB s'est récemment développé et densifié, notamment pour accueillir TEO, première ligne de transports en commun en site propre du réseau.

En outre, des parkings relais visent à améliorer la connexion entre le réseau de transports en commun et le réseau routier.

La gare, quant à elle, joue un rôle de pivot en articulant les mobilités à échelle nationale, régionale et locale. Les réseaux TGV, TER, interurbains et urbains s'y croisent. La situation de la gare à proximité immédiate du centre-ville et de nombreuses destinations (emplois, commerces, habitations) facilite la pratique de la marche et du vélo. La Maison du vélo y est notamment installée, incluant un parking vélo de 200 places.





Infrastructures du passé, usages de demain ?


La ville de Saint-Brieuc se singularise par de nombreux ouvrages d'art, du fait de la présence des 3 vallées et d'un relief marqué. 5 ponts et viaducs surplombent la seule vallée du Gouédic. Depuis les premiers ouvrages ferroviaires du XIX^e siècle (viaduc ferroviaire du Gouédic, 1862) jusqu'aux infrastructures routières de la deuxième moitié du XX^e siècle (Pont d'Armor, 1962 et viaducs routiers de la RN12, 1980), en passant par les ouvrages d'Harel de la Noë des années 1900 (boulevards Harel de la Noë, de Sévigné et Waldeck-Rousseau, viaduc du Douvenant), ils constituent un témoignage des évolutions intervenues dans le domaine des transports depuis 150 ans. La passerelle piétonne de Robien du pôle d'échange multimodal, inaugurée en 2017, constitue le dernier jalon de cette série d'infrastructures.


Certaines de ces infrastructures sont d'ores et déjà dotées d'un usage différent de leur vocation initiale. C'est le cas du viaduc de Toupin, initialement ferroviaire et aujourd'hui routier, de l'ancienne voie ferrée de Saint-Brieuc au Lugué, l'Hentig glas, reconvertie partiellement en voie piétonne et cyclable, ou bien encore le viaduc du Douvenant qui accueille à présent une portion de la Vélomaritime aménagée par le département. Ces quelques exemples montrent qu'il est possible d'envisager des mutations d'infrastructures en fonctions des évolutions techniques, sociétales ou environnementales. Ainsi de la RN12 dont la vocation pourrait évoluer sensiblement, notamment au regard de l'évolution d'une partie des flux de transit qui pourront emprunter l'axe RN164, "autoroute" du centre-Bretagne entre Rennes et Châteaulin.


1 | État des lieux

Accessibilité piétonne depuis les parkings Une bonne couverture

-  Parkings en ouvrage
-  Parking en enclos
-  Parkings sur places publiques payants
-  Parkings en plein air gratuits

 Capacité


 Isochrones piétons à 3 et 5 minutes depuis les parkings.

 Périmètre accessible à pied en moins de 5 minutes depuis un des parkings du centre-ville.

 Périmètre ORT




 (200)
Plaines Villes (à 3 km)

 Inter-administratif 400

 De Gaulle 80

 Saint-Benoît 150

 Promenades 380

 Poulain-Corbion 240

 Raoul Poupard 85

 Les Champs 867

 Gourédic 645

 Liberté 272

 Charmer 300

 Carnot Gare-Sud 250

 Octave Brilleaud 252

 (100)
P+R Avenir

Un portrait composite de la centralité

Mobilités : L'accessibilité du centre-ville

UNE ARTICULATION À TROUVER ENTRE MARCHÉ ET STATIONNEMENT AUTOMOBILE

- ⊙ DES PARKINGS EN OUVRAGE NOMBREUX ET À PROXIMITÉ IMMÉDIATE DU CENTRE-VILLE
- ⊙ UN POTENTIEL IMPORTANT DE RECONQUÊTE DE L'ESPACE PUBLIC
- ⊙ UN PÉRIMÈTRE DES COURTES DISTANCES À RÉVÉLER

Des places de stationnement disponibles en abondance

On dénombre 4 000 places de parkings aux abords du cœur historique de Saint-Brieuc, hors stationnement longitudinal sur voirie. Si on représente une zone accessible en moins de 5 minutes de marche depuis ces différents parkings, elle couvre l'ensemble du cœur historique et plus largement le centre-ville de Saint-Brieuc.

Les places publiques actuellement occupées par du stationnement, à savoir les places de la Résistance et De Gaulle représentent respectivement 3 % et 2 % de ce stock de places. Les principales réserves de stationnement se situent dans les parkings en ouvrage. Ils représentent 3 000 places, soit 75 % des places disponibles aux abords du centre-ville. Par ailleurs, différentes études, dont l'étude de stationnement réalisée en 2015, ont montré que ces parkings disposaient de réserves de capacité confortables.

L'enjeu du remplissage du parc de stationnement en ouvrage

Étant donné l'omniprésence automobile dans l'espace public briochin, pointé dans de nombreuses études, ces réserves de capacités représentent une opportunité majeure. Une action sur le stationnement en voirie devient envisageable sans pour autant nuire à l'accessibilité automobile. L'enjeu principal devient donc de retirer des voitures en stationnement sur l'espace public pour atteindre un meilleur taux de remplissage dans les parkings en ouvrage. La Ville de Saint-Brieuc s'engage d'ores et déjà dans un projet de piétonnisation de la place de la Résistance, visant la suppression d'une part importante des stationnements sur celle-ci.

Cela nécessite d'orienter les automobilistes vers les parkings en ouvrage les plus proches de leur destination finale. Différents leviers peuvent être mis en œuvre pour y parvenir, notamment une communication claire, lisible et interactive, concernant les conditions de stationnement : accès, tarification, localisation.

Un périmètre des courtes distances à révéler







Le centre-ville élargi étant accessible intégralement en moins de 5 minutes depuis un parking, l'articulation, plutôt que l'opposition, entre la marche et la voiture doit être favorisée. Les faibles distances à parcourir entre les lieux de stationnement et les destinations finales doivent être rendues perceptibles. La distance de marche "acceptable" varie, entre autres, en fonction de l'environnement et de la qualité de l'espace public. L'économie d'espaces jusqu'ici occupés par la voiture, associée à une sensation de sécurité accrue en raison de la diminution du trafic, peuvent agir positivement sur "l'acceptabilité" de la marche.

Stationner à une distance minimale de sa destination finale n'est plus l'objectif principal de l'automobiliste s'il a la garantie de pouvoir effectuer le dernier maillon du déplacement dans des conditions agréables. Cela nécessite de considérer la marche comme un mode de transport à part entière en lui accordant des aménagements dédiés de haute qualité. En premier lieu, les parkings et les parcs-relais doivent se transformer en interfaces accueillantes pour les marcheurs. En la matière, on peut citer l'exemple de la ville de Bayonne (51 000 habitants) qui déploie aux abords de son centre-ville historique de nombreux parkings, à partir desquels la marche est aisée et, également, facilitée par un large déploiement de navettes gratuites connectant l'ensemble des parkings et le centre-ville. On peut également mentionner les exemples de Pontevedra (80 000 habitants) et de Ferrara en Italie (135 000 habitants), deux villes ayant mis en place des parkings importants aux abords du centre-ville, à partir desquels la marche prend le relais. Ces villes sont également connues pour avoir instauré des zones à trafic limité (ZTL), dispositifs favorisant les modes actifs tout en n'excluant pas le trafic automobile (pour plus d'information, voir l'Axe 1 "Des mobilités recomposées pour une ville apaisée" de la stratégie urbaine Saint-Brieuc 2040, page 119, ainsi que l'Observatoire des mobilités n°9 de l'Adeupa "Refaire place au piéton : ça marche !").

1 | État des lieux

Les espaces de la marche Une colonne vertébrale piétonne à étoffer

Une colonne vertébrale piétonne à étoffer

-  Rues piétonnes existantes
-  Différents périmètres de la centralité identifiés dans le plan-guide des espaces publics
-  Espaces publics occupés par du stationnement en surface
-  Ilôts non traversants
-  Liens d'intérêt
-  Interface centre-ville / vallée

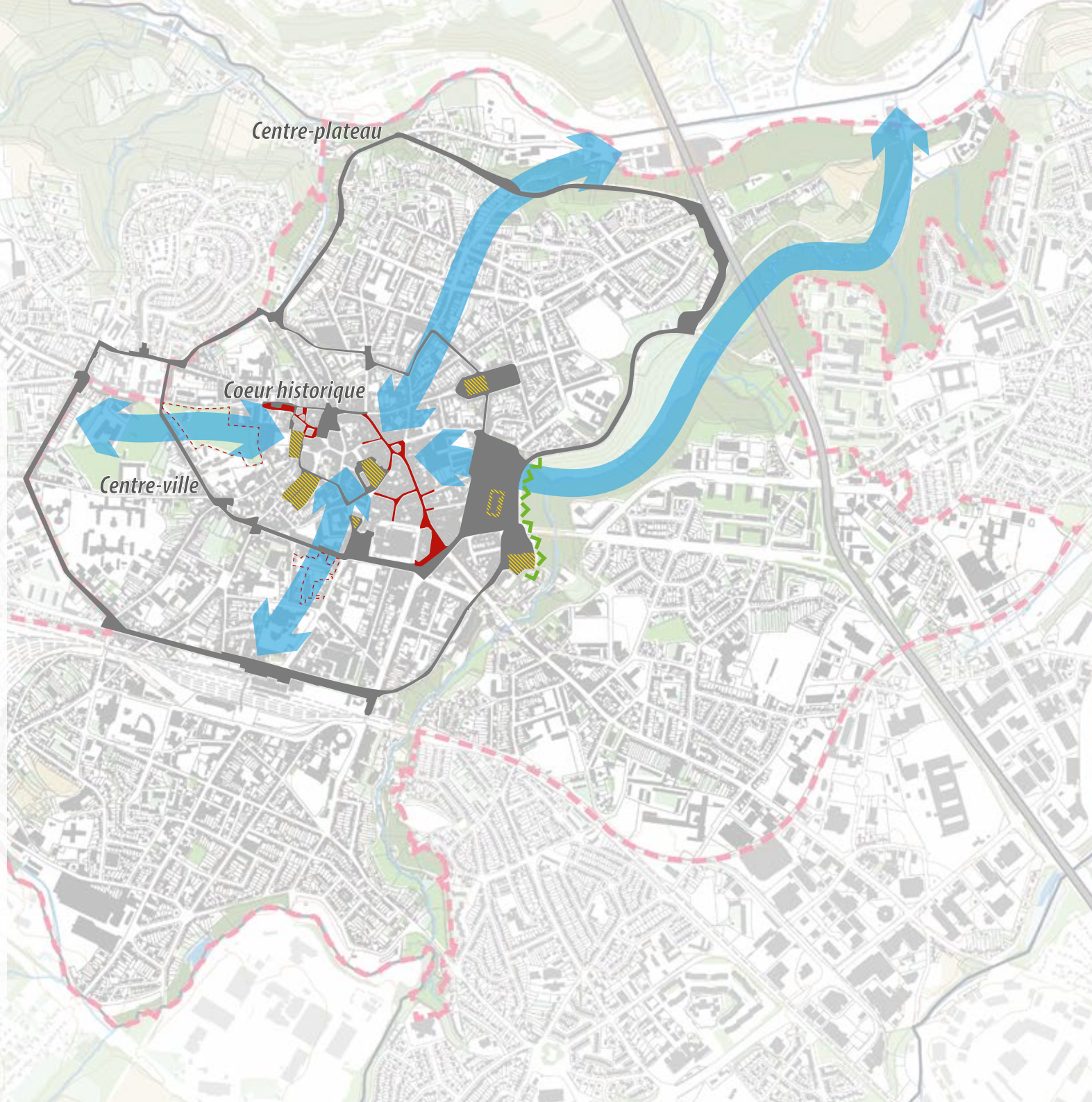
 Périmètre ORT



0 250m 500m 1Km



Sources : DIRO, DATA Sncf



LA CENTRALITÉ BRIOCHINE : UN TERRITOIRE DE LA MARCHÉ

- ⊙ DEUX ÎLOTS PIÉTONS DISCONTINUS DANS UNE CENTRALITÉ DE MEURANT ACCUEILLANTE POUR LA VOITURE
- ⊙ UNE SITUATION QUI LIMITE LA VITALITÉ SOCIALE ET ÉCONOMIQUE DU CENTRE-VILLE
- ⊙ DES LIENS À DÉVELOPPER QUI POURRAIENT DEVENIR LES SUPPORTS D'UNE "MARCHÉ PLAISIR"

Passer d'îlots piétons discontinus à une centralité marchable

La centralité piétonne de Saint-Brieuc s'organise aujourd'hui autour de deux îlots exclusivement piétons discontinus :

- à l'ouest, avec la place du Martray et la rue Fardel ;
- à l'est, le long d'un axe commerçant d'environ 500 mètres formé par les rues Charbonnerie et Saint-Guillaume.

En dehors de ces secteurs, le centre-ville est perméable à la voiture et parfois occupé, lorsque le gabarit de la voie le permet, par du stationnement longitudinal.

Ces deux poches piétonnes peuvent donc être étendues et liées l'une à l'autre dans un premier temps. Leur extension pourrait ensuite permettre de lier les 3 anneaux de la structure concentrique identifiée dans le plan guide des espaces publics (2015) :

- le cœur historique,
- le centre-ville,
- le centre-plateau.

La proximité entre de nombreux sous-espaces de la centralité briochine et la possibilité de les lier à pied serait ainsi explicitée : du centre-historique vers l'ancienne gare centrale à l'est, la vallée de Gouédic à l'est, le port au nord, le parc de la Préfecture à l'ouest et la gare au sud. L'aire piétonne bénéficie d'ores et déjà de quelques extensions récentes engagées ou en réflexion : la place de la Grille, complétée des rues de Rohan et des Trois Frères Merlin rendues piétonnes sur la période estivale ; et la place de la Résistance, complétée des rues Michelet et de la Poissonnerie.

En outre, inciter à la marche dans le centre-ville répond à des enjeux de vitalité commerciale et de santé publique. Les études montrant que les piétons et cyclistes venaient plus souvent et dépensaient en moyenne plus dans les commerces sont nombreuses. Les bienfaits d'une activité physique régulière et modérée comme trente minutes de marche quotidienne sont par ailleurs démontrés.

Vers une "marché plaisir" à Saint-Brieuc

Donner de l'épaisseur aux espaces piétons de la centralité briochine doit permettre de renforcer l'envie de marcher "plus souvent et plus longtemps au quotidien", selon la formule de l'anthropologue et spécialiste de la marche Sonia Lavadinho. En d'autres termes, la marche est une méthode tranquille de réenchantement de la durée et de l'espace, une manière naturelle d'arpenter le centre-ville.

La présence d'un tissu urbain fait de nombreuses places et ruelles, ainsi que l'échelle du centre-ville, celle d'une centralité où l'on peut aisément aller d'une activité à l'autre à pied, rendent cet objectif envisageable. Il faut 12 minutes pour traverser le centre-ville d'est en ouest (de l'ancienne gare centrale au parc de la Préfecture) et 15 minutes pour le traverser du sud au nord (de la gare SNCF à l'église Saint-Michel).

Cette dynamique de la marche ne doit pas se cantonner à l'échelle de la proximité. A l'instar du "piéto" de Molenbeek, initiative belge abordant la marche à travers l'idée d'un métro pédestre, la marche doit s'insérer dans un réseau permettant aux marcheurs de se doter d'une vision d'ensemble de la ville et au-delà. Saint-Brieuc Armor Agglomération s'engage dans cette direction en développant actuellement son propre plan piéton pour Saint-Brieuc, le MetroMinuto, initiative créée en Espagne.

Dans cette optique, la signalétique, la cartographie et des systèmes de repérage innovants (tels que le "Gouvernail" installé notamment à Grenoble) peuvent aider le piéton à s'orienter dans la ville.

1 | État des lieux

- Liaison à l'étude
- Séquence aménagée de l'Hentig Glas
- Séquences non aménagées de l'ancienne voie ferrée de la gare au Lugué
- Départ/Arrivée de l'itinéraire
- Début/Fin de séquence
- Sites d'intérêt
- Sites stratégiques
- Périmètre ORT



Séquence 1
Une liaison à l'étude

Séquence 2
L'Hentig Glas aménagé

Séquence 3
La traversée du Douvenant

Séquence 4
L'accroche maritime

Séquence 5
Vers le port et les vallées

De la gare au Lugué :

- Environ 7 km
- Environ 1h30
- Environ 30 min

Un portrait composite de la centralité L'Hentig glas

L'HENTIG GLAS : PLUS QU'UNE LIAISON CYCLABLE, UN AXE AU FORT POTENTIEL DE RENOUVELLEMENT URBAIN

- ⊙ UNE COLONNE VERTÉBRALE DU RÉSEAU CYCLABLE DE SAINT-BRIEUC EN DEVENIR
- ⊙ DES INTÉRÊTS MULTIPLES : PATRIMONIAL, ÉCOLOGIQUE ET PAYSAGER
- ⊙ UN SUPPORT POTENTIEL DE RECOMPOSITION URBAIN MAJEUR

Glaz est un mot breton désignant une couleur oscillant entre le bleu, le vert et le gris. L'*Hentig glas* ("sentier vert") est l'expression de ce chemin à envisager comme un lien entre mer, vallées et centre-ville ; entre bleu, vert et gris.

Un traveling au milieu d'ambiances multiples

La ligne de Saint-Brieuc au Légué est une ancienne voie ferrée de 6 kilomètres, mise en service en 1887. Le trafic de fret y a définitivement cessé à partir de 2008. À terme, la reconquête de cette infrastructure représente l'opportunité d'une liaison douce qualitative (piétonne et cyclable), depuis le cœur de la ville jusqu'à la mer, tout en reliant différents quartiers de Saint-Brieuc (Sainte-Thérèse, Beaufeuillage, Ginglin, Cesson). Cet axe pourrait connecter à terme le pôle d'échange multimodal de la gare d'un côté, et les rivages maritime (grève du Valais) et portuaire (Le Légué) de l'autre. Cette hypothèse s'entend à la réserve toutefois, de créer le lien aujourd'hui manquant, sur la séquence comprise entre la gare SNCF et le lycée François Rabelais.

Le tracé de l'Hentig glas peut-être divisé en 5 séquences :

- Séquence 1 – Une liaison à l'étude (de la gare au lycée Rabelais) : La qualité d'un itinéraire étant nivelée par sa portion la plus faible, la clarté et le confort pour les cyclistes devront être privilégiés, au risque de pénaliser l'ensemble du chemin. Cette portion traverse la vallée du Gouédic et jouxte plusieurs fonctions de centralité, comme la gare ou encore le futur Totem de l'innovation. La passerelle Beauvallon existante va bénéficier d'un réaménagement par SBAA pour constituer le lien manquant vers la gare ;
- Séquence 2 – L'Hentig glas aménagé (du lycée Rabelais à la rue Chaptal) : Cette séquence urbaine borde de nombreux équipements (collège Beaufeuillage, campus Mazier, INSPE). Les porosités sont rares et dans l'état actuel, l'accès à ces équipements depuis l'Hentig glas reste difficile. Du fait de la présence d'obstacles (escaliers, talus, grilles, portillons...), le tracé souffre d'un "effet tunnel". La mise en valeur des rails ou de signalétique ferroviaire pourraient améliorer la lisibilité de l'histoire ferroviaire du tracé.

- Séquence 3 – Au fil du Douvenant (de la rue Chaptal à la rue des Marsouins) : Cette séquence naturelle en lisière urbaine, se déroule à travers un chemin encaissé qui permet de premières vues dérobées sur la mer. Elle permet une bonne lecture de l'ampleur de la vallée du Douvenant et offre quelques panoramas sur la baie d'Hillion. C'est aussi une séquence où se succèdent plusieurs ouvrages d'art (ponts et viaducs).
- Séquence 4 – L'accroche maritime (de la rue des Marsouins au tunnel de Cesson) : Cette portion, en lien avec la baie, présente un intérêt majeur pour la faune (oiseaux et mammifères marins en particulier) et la flore littorale. L'itinéraire longe à cet endroit des fonds de jardins et offre des percées visuelles vers la mer et la baie de Saint-Brieuc. La traversée du tunnel plonge le visiteur dans le patrimoine ferroviaire briochin et pourrait apporter un aspect ludique et singulier à l'itinéraire.
- Séquence 5 – Vers le port et les vallées (du tunnel de Cesson au port du Légué) : À la sortie du tunnel, une esplanade de verdure donne sur le port. Elle aboutit sur le port du Légué et les abords du Carré Rosengart réinvesti et, au loin, offre une accroche avec les vallées du Gouédic et du Gouët.

Un potentiel support de recomposition urbaine

Au-delà de l'opportunité de cette liaison douce, c'est surtout de la possibilité d'une nouvelle modalité d'évolution de la ville qu'il s'agit de se saisir. L'Hentig glas peut en effet, constituer un authentique levier et support de recomposition urbaine, articulant tout au long de son linéaire nombre d'opportunités de transformation et d'amélioration de la ville, parmi lesquelles certains des sites mutables stratégiques repérés dans le cadre de l'ORT. Par conséquent, à court terme, il s'agit d'une part, d'examiner avec SNCF Réseau les modalités opérationnelles pour les futurs tronçons : autorisation d'occupation temporaire (AOT) ou acquisition de l'emprise foncière ; de recenser d'autre part, les sites mutables localisés au contact ou à proximité immédiate du tracé de l'infrastructure, et d'examiner leur dureté foncière, autrement dit, la capacité de mobilisation et/ou d'acquisition de certaines assiettes foncières.

1 | État des lieux

Stratégie urbaine du centre-ville de Saint-Brieuc

La nature dans la ville

Un dialogue à renforcer

La nature de la végétation

- Parcs et jardins
- Boisements
- Fourrés
- Pelouses et prairies
- Cultures

La nature au fil de l'eau

- Réseau hydrologique à l'air libre
- Réseau hydrologique souterrain
- Surface en eau
- Fontaines, puits, lavoirs...
- Moulins

Les usages de nature

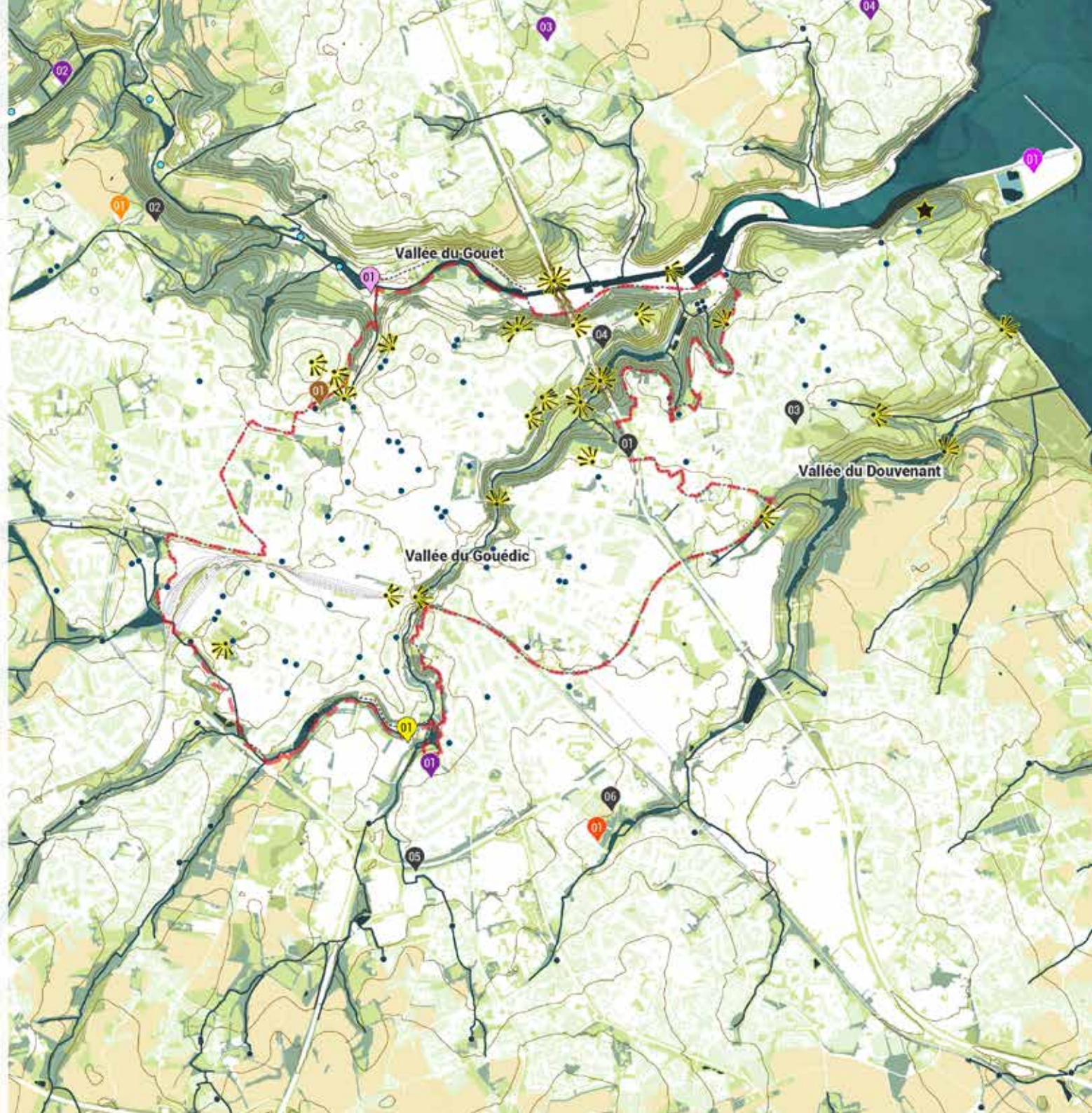
- Centre équestre, Poney club
- Ferme pédagogique
- Kayak
- Observation ornithologique
- Jardins familiaux
- Jardins partagés
- Camping
- Auberge de jeunesse

Perception du paysage naturel

- Élément remarquable du paysage
- Belvédères et points de vue

- Courbes de niveaux 10m
- Périmètre ORT

0 250m 500m 1Km



UN DIALOGUE À RENFORCER ENTRE L'URBAIN ET SON MILIEU NATUREL

- ⊙ UN CENTRE-VILLE MINÉRAL,
UNE IMAGE DE VILLE GRISE
- ⊙ UNE VILLE PROMONTOIRE QUI TOURNE LE DOS
À SES VALLÉES ET À LA MER
- ⊙ DES ENVIES DE NATURE RÉVÉLÉES PAR LES
USAGES EXISTANTS

Un centre-ville minéral et routier à l'origine de l'image grise de la ville

Plusieurs éléments contribuent à l'image grise de la ville :

- sur l'espace public, une majorité de revêtements de sols sont imperméables (enrobés avenue de la Gare, béton sur le parvis de la gare...). La présence du végétal y est rare, et au mieux cantonnée à de petits espaces (place Du Guesclin) ou très cadrée (parvis des Champs) ;
- au sein des espaces privés, se trouve la majorité des espaces de nature, largement inaccessibles car situés en cœur d'îlots ou ceinturés de murs aveugles (presbytère Saint-Michel, Ehpad secteur Capucins...). Leur perception en est donc limitée.
- les rares jardins sur espaces publics ne sont pas toujours accessibles (parc de la Préfecture) ou aisément lisibles (jardins de Bellscize – bien que son caractère clos soit une qualité). D'autres jardins publics tendent à se minéraliser (parc des Promenades). Il est à noter également la présence de quelques arbres remarquables isolés sur les places et placettes du centre-ville.

L'omniprésence de l'automobile laisse peu de place à la poésie piétonne. Les aménagements urbains des dernières décennies ont privilégié l'efficacité automobile, soumettant ainsi le piéton à évoluer dans un espace résiduel et contraint, peu propice à la déambulation. Cette ambiance routière se retrouve sur les grands axes (boulevard de Sévigné) ou bien avec les nouveaux aménagements de TEO (voirie généreuse, double stationnement longitudinal, îlots directionnels, voies de présélections...). Le piéton apparaît comme la variable d'ajustement des aménagements.

En termes de ressenti, les pollutions atmosphérique et sonore sont tangibles sur certains axes dues à la circulation intense (boulevards de Sévigné, Harel de la Noë, rue du 71^e Régiment d'Infanterie) ou bien du fait de l'encaissement des voies (vieille côte du Gouët). Le stationnement automobile omniprésent ne permet pas de ressentir le rythme de la ville dans ses pleins et ses vides. Les reculs sur les façades, places et placettes sont limités car encombrés par des parkings. Au-delà de la marche, les autres usages urbains sont également limités (haltes, jeux

d'enfants, sport...). La carte mentale de la ville grise mérite d'être questionnée à la lumière de ces constats et doit faire l'objet d'une attention privilégiée.

Une ville nature qui s'ignore

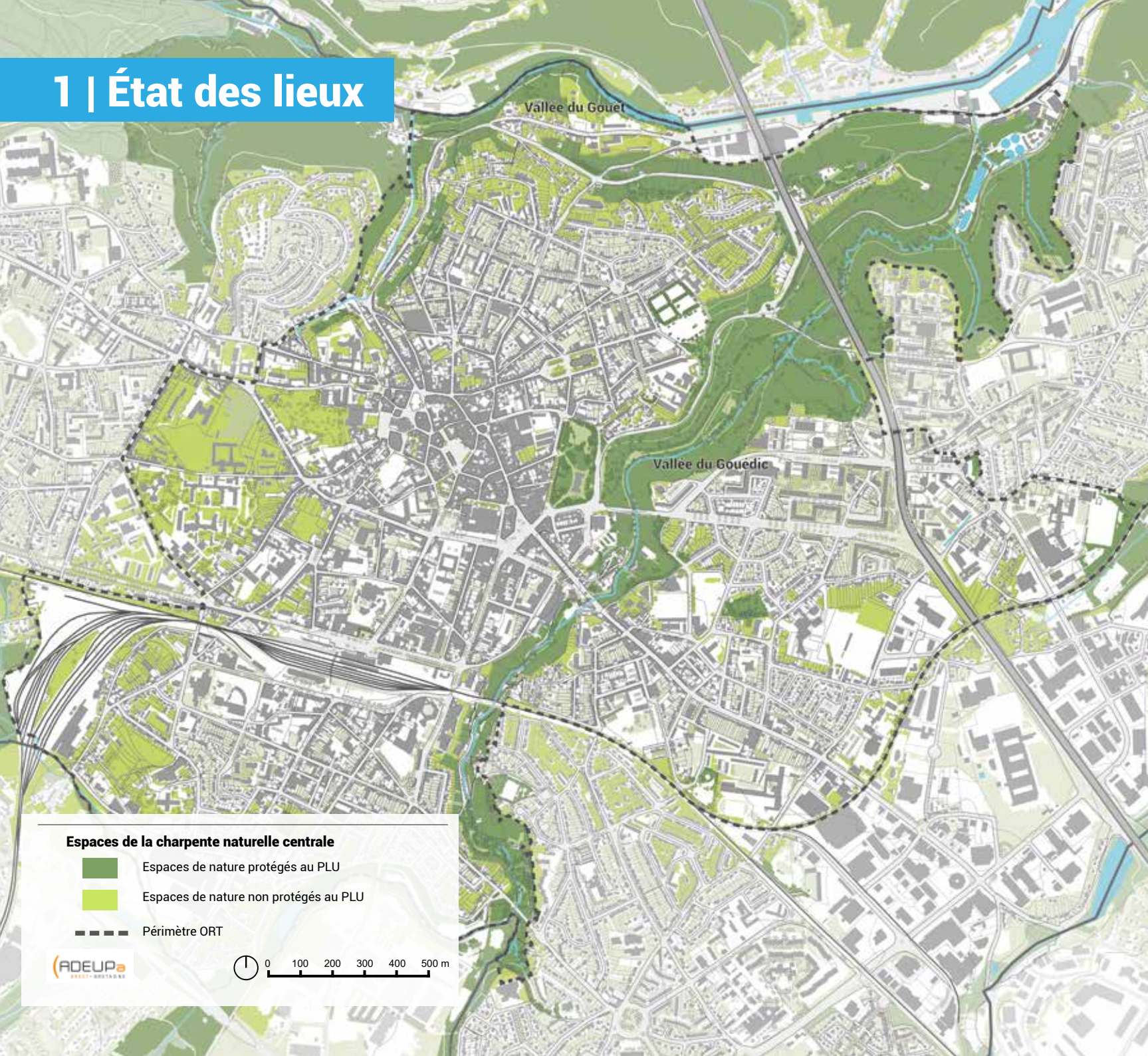
Les vallées, majestueuses et omniprésentes aux abords de la ville, sont pourtant peu lisibles. Les points de vue sont souvent confidentiels (en dehors du terre Aubé). Il est à noter quelques points de vue sonores également : en 2017, le pont d'Armor enregistre 75 dB (seuil de pénibilité), le terre Aubé et le cimetière sont à 60 dB (et ont dû atteindre le seuil de 75 dB en 2021). C'est le cas également pour les autres belvédères majeurs de la ville (Villa Rohannec'h). Les panoramas sont par endroit obstrués par une végétation spontanée généreuse au premier plan. Les sentes en corniche sur les vallées ne bénéficient pas d'ambiances propices à la flânerie et à la promenade. Quant aux escaliers et ruelles, patrimoines singuliers de la ville, ils sont peu visibles et assez largement laissés à l'abandon.

Les vallées constituent un potentiel majeur de qualité de vie et d'attractivité résidentielle. Elles incarnent le "Central Park" briochin. Elles font office de bulles sonores, agréables et apaisées, véritables parenthèses en ville. Ces lieux de nature, de proximité, sont propices à la bonne santé physique et mentale des briochin-es. Le recul de l'agriculture et l'enfrichement des vallées ont amoindri la lecture de leur topographie spectaculaire. Néanmoins, les nombreux ouvrages d'art soulignent leurs échancrures et offrent des points de lecture sur ce paysage.

Ces vallées sont peu connectées avec la ville, la mer et entre elles. Les accès sont peu lisibles et peu avenants (passage de la fontaine à Loups). Certaines routes empêchent toute porosité entre les vallées et la ville (boulevards de Sévigné et Harel de la Noë). Entre les vallées, peu de continuités piétonnes apparaissent. Quant aux estuaires, port du Légué et remblais de la grève des Courses, ils forment des ruptures entre vallées et mer.

Saint-Brieuc est "une ville dans la nature" qui s'ignore. Quant à "la nature en ville", elle ne demande qu'à s'exprimer et à être magnifiée.

1 | État des lieux



Baie de Saint-Brieuc



Vallée du Gouët



Vallée du Gouédic



Vallée du Douvenant

Un portrait composite de la centralité

Environnement : La biodiversité

UNE VILLE AU CŒUR D'ESPACES DE NATURE HORS DU COMMUN

- ⊙ UNE VILLE ENTRE TERRE (VALLÉES) ET MER (BAIE DE SAINT-BRIEUC)
- ⊙ DES VALLÉES SINGULIÈRES DANS LA VILLE
 - ⊙ UNE NATURE SCLÉROSÉE DANS L'ESPACE URBAIN : DES POROSITÉS À RENFORCER OU À INVENTER POUR TIRER PARTI DES ATOUTS NATURELS

Une ville bordée d'espaces naturels

La proximité immédiate d'un grand nombre de milieux naturels de qualité, et de typologie différentes, offre un potentiel considérable à la ville de Saint-Brieuc.

Côté terre, la ville est au contact d'une arborescence de vallées (vallée du Douvenant, vallée du Gouédic, vallée du Gouët), qui offrent une mosaïque d'habitats, avec chacun des enjeux de conservation et de valorisation :

- des boisements denses, localement anciens, de nature et de taille à accueillir des espèces sylvoicoles et propices à une déconnexion avec l'ambiance urbaine ;
- falaises et pentes, avec les cortèges faunistiques et floristiques associés (ébrailie de pente et de ravin) ;
- des zones agricoles, caractérisées par une exploitation extensive, un maillage de bocages dense ;
- des cours d'eau, zones humides et plans d'eau, qui structurent cette matrice naturelle et accueillent une biodiversité patrimoniale tant piscicole (espèces migratrices) que mammifère (loutre d'Europe).

Ces dernières décennies, les vallées ont pourtant été davantage perçues comme des obstacles au développement urbain ayant pour conséquence de les grignoter, de les remblayer années après années pour y installer en partie haute habitat et services et en partie basse les activités qui n'étaient pas compatibles avec la qualité de vie urbaine : EDF/GDF, assainissement, déchetterie, motocross...

Côté mer, la baie de Saint Brieuc constitue l'horizon de la ville, à la fois :

- zone d'intérêt majeur pour la faune (oiseaux et mammifères marins en particulier) et flore littorale. A ce titre, elle fait l'objet de plusieurs zonages et mesures de protection ;
- et support d'activités et vecteur d'attractivité.

Un atout atypique ponctue la ville : le domaine de la Tour de Cesson et l'espace associé (bois et tunnel). Celui-ci cristallise la complexité de faire cohabiter des enjeux parfois contradictoires :

entre conservation (avec des zones de quiétude, eu égard aux espèces protégées présentes sur le site comme les chiroptères) et un objectif d'usage des lieux, en le rendant accessible au public.

Des vallées aux identités différentes

La vallée du Gouët, ou le revers de la ville : C'est la vallée la plus longue (50 km). Elle prend sa source sur les cimes de Kerchouan et traverse un chaos granitique digne des légendes celtes. Néanmoins sa traversée urbaine et son estuaire perdent ensuite en images évocatrices. Elle a fait l'objet d'aménagements divers et variés qui ont grignoté son lit majeur (EDF/GDF, stockage des cars Rouillard). Ne subsiste aujourd'hui qu'un chemin acrobatique, le Sentier de la Rivière, bordé par endroit de renouées du Japon indiquant la présence des sols ingrats des anciennes friches industrielles. Il est à noter la présence d'une base de kayak après le moulin à papier.

La vallée du Gouédic, la plus urbaine et la plus connue : Une grande pelouse de 4 hectares permet d'y accueillir des usages récréatifs. Cette vallée a été grignotée et remblayée pour y installer habitat et services. Gouët et Gouédic se rejoignent discrètement au Légué, bien que leur jonction soit contrainte par la présence de la station d'épuration et d'un carrefour routier entre les quais Armez et Surcouf.

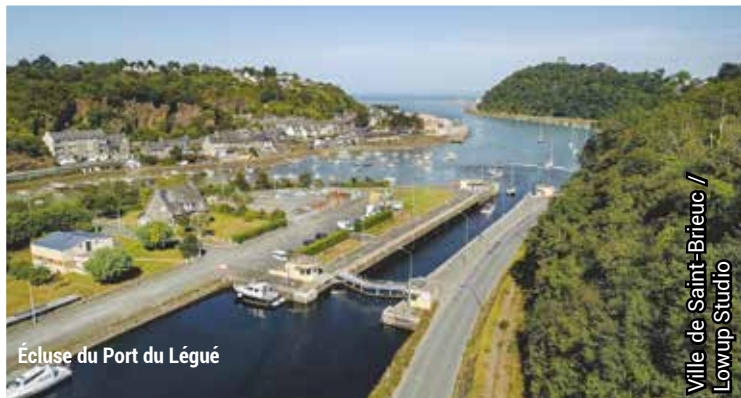
La vallée du Douvenant, la plus sauvage et la moins au contact du centre-ville : Elle a été encombrée de multiples usages sur son lit majeur : ancien dépôt d'ordures sur la grève des Courses, motocross, terrain de foot, déchetterie actuelle... qui ont effacé les continuités (biodiversité, hydrologie et marche) et sa lisibilité. Néanmoins, un réinvestissement de celle-ci est en cours avec l'aménagement du chemin des Courses par le département 22 dans le cadre du tracé de la Vélomaritime/EuroVélo 4.

Ces axes structurants ne révéleront les atouts de nature de la ville que s'ils sont accompagnés d'un maillage fin jusqu'au cœur de celle-ci, selon le modèle de l'armature verte urbaine (prolongement à l'intérieur de la forme urbaine de la trame verte et bleue). Elle y assure les mêmes services, écologiques, climatiques, etc., augmentés des fonctions sociales d'un espace naturel en ville.

1 | État des lieux



Débordement du Gouédic au creux de la vallée
(dernier épisode : tempête Alex en octobre 2020)



Écluse du Port du Légué

Ville de Saint-Brieuc /
Lowup Studio



Station d'épuration



Étang de Robien



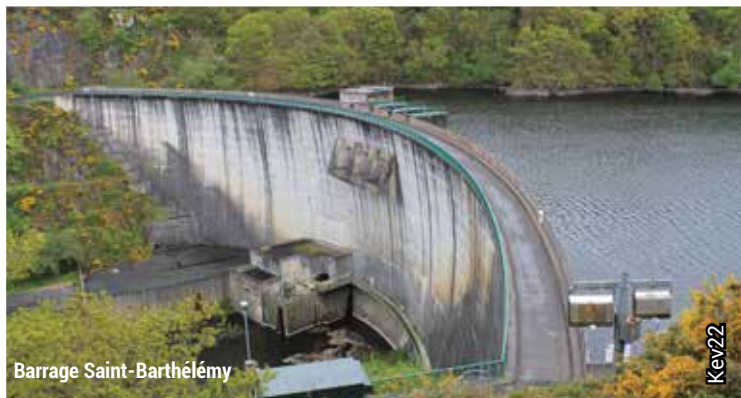
Construction du bassin tampon,
Place de la Grille



Le Gouët



Construction du bassin tampon,
Friches du Légué



Barrage Saint-Barthélémy

Kev22



Baie de Saint-Brieuc

UN RAPPORT À L'EAU À RÉINVENTER POSITIVEMENT

- ⊙ PASSER DE L'EAU PERÇUE COMME SOURCE DE VULNÉRABILITÉ À L'EAU COMME CONTRIBUTEUR DU CADRE DE VIE
- ⊙ DES LEVIERS POUR EFFACER LES NUISANCES ET OUVRIR LA VILLE VERS LES ATOUTS DU MAILLAGE HYDROGRAPHIQUE : POROSITÉS, ACCÈS FACILITÉS, POINTS DE VUE, JARDINS D'EAU, DÉSIMPERMÉABILISATION...
- ⊙ UNE FEUILLE DE ROUTE ENGAGÉE PAR SBAA EN 2022 EN FAVEUR D'UNE GESTION INTÉGRÉE DES EAUX PLUVIALES (AXES PÉDAGOGIQUE, RÉGLEMENTAIRE ET TECHNIQUE)

Un rapport à l'eau construit négativement

A ce jour, les aménagements et choix techniques hérités relèguent l'eau à la périphérie. Le centre urbain, implanté sur le plateau entre les vallées, tourne le dos aux cours d'eau du Gouët et du Gouédic. Le système de collecte a, quant à lui, été historiquement conçu pour évacuer l'eau le plus rapidement possible. L'état vieillissant des réseaux et des ouvrages de traitement font actuellement l'objet d'important travaux pour les renouveler. Dans ce cadre, sur la commune de Saint-Brieuc, deux bassins tampons de stockage sont réalisés : sur les friches du Légué et sous la place de la Grille.

L'eau est également perçue comme une source de vulnérabilité, que ce soit suite aux épisodes d'inondations puissantes comme en 2020 lors de la tempête Alex, où la topographie a favorisé d'importantes coulées de boue, ou bien, avec la menace de contraintes urbanistiques induites par le sujet des déversements unitaires (le préfet pouvant suspendre les permis de construire).

La contribution de l'eau au cadre de vie reste dominée par les nuisances induites. Les travaux actuels sur les réseaux s'accompagnent de coûts et de gênes liés aux travaux. La station d'épuration en bout de vallée du Gouédic constitue par exemple un marqueur négatif qui ponctue le cheminement dans la vallée, accompagné de nuisances olfactives, visuelles et auditives (flux de camions,...). En somme, l'eau est invisible jusqu'à ce qu'elle devienne un problème.

Des leviers pour effacer les nuisances

Afin d'ouvrir la ville vers les atouts que peuvent constituer le maillage hydrographique, il s'agit d'organiser des porosités et des accès facilités et lisibles vers celui-ci. Les cours d'eau et plans d'eau peuvent devenir des destinations en tant que telles, alliant mobilités et loisirs.

La construction des bassins de stockage unitaire est une solution technique qui répond à un impératif réglementaire de réduction des déversements, mais n'engage pas encore une revisite de la place de l'eau en ville. Une marge de progrès existe pour favoriser l'intégration de la station d'épuration dans un cadre de vie, avec a minima un traitement paysager des espaces

verts, et idéalement complété par des solutions techniques de réduction des odeurs. Toutefois, les actions de réduction des nuisances sont nécessaires mais ne permettront pas à elles seules de valoriser le potentiel offert par l'eau sur le territoire, notamment à l'aune des enjeux de transitions écologiques.

Réinventer l'eau en ville pour accompagner les transitions

Par quels moyens ?

- De façon décentralisée : désimperméabiliser et infiltrer à la parcelle dès que possible.
- De façon semi-décentralisée : développement de technique alternative pour la gestion des eaux pluviales, la création de mares, etc.
- De façon centralisée, par la création de bassins de stockage des eaux pluviales (non unitaires), qui peuvent se prêter à des usages mixtes (réponse technique et utilisation de l'espace pour un parc paysager/sportif).
- À l'échelle du bassin de vie, en mettant en place des zones d'expansion des crues, voire en mettant en scène l'expansion dans le lit majeur au niveau du centre (avec une configuration différenciée temps sec/temps de pluie, de façon concertée avec le barrage de Saint-Barthélémy).

Pour quelles attentes ?

- Maintien de la notion de risque, sous une forme maîtrisée, en rendant visible la sollicitation des bassins dans un contexte de compression des épisodes pluvieux.
- Support à la biodiversité dans un contexte d'érosion.
- Reconnexion à la nature en ville, avec tous les bienfaits associés (santé, cohésion sociale, etc.).
- Lutte contre les îlots de chaleur dans un contexte de recrudescence des vagues de chaleur.
- Être exemplaire quant à l'impact de la qualité des eaux de la baie.

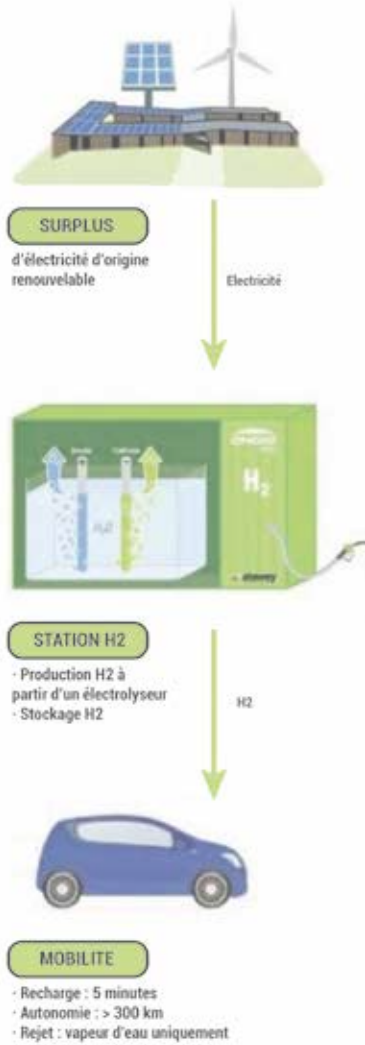
1 | État des lieux

Projet de parc éolien offshore dans la baie de Saint-Brieuc



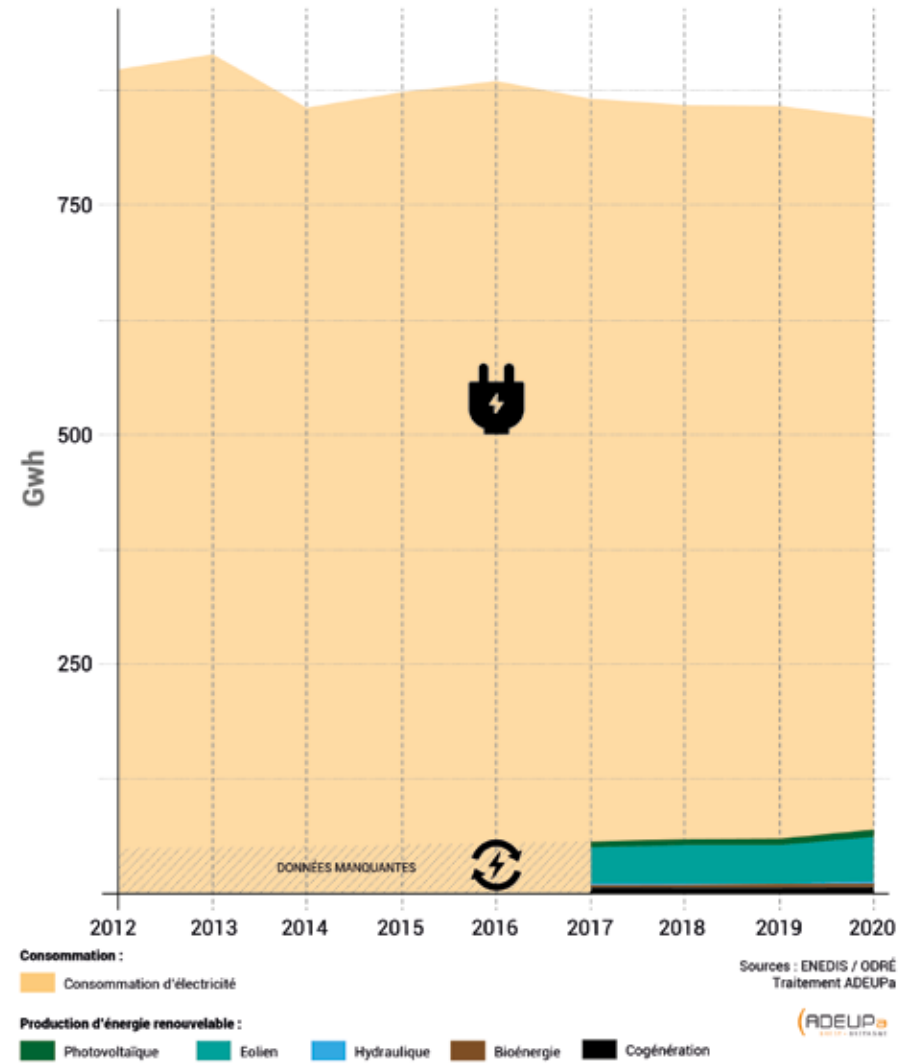
Trommens

Principe de production et de stockage de l'hydrogène vert



CCI 22

Consommation d'électricité totale comparée à la production locale d'électricité issues d'énergies renouvelables entre 2012 et 2020 à l'échelle du territoire de SBAA



UN TERRITOIRE QUI AGIT POUR LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ET LE DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

- ⊙ ÉMERGENCE D'UNE FILIÈRE INDUSTRIELLE ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES AVEC LE 1^{ER} PARC ÉOLIEN OFFSHORE DE BRETAGNE EN BAIE DE SAINT-BRIEUC (À HORIZON 2023-2024)
- ⊙ CRÉATION D'UN CLUSTER HYDROGÈNE PAR SBAA ET LA CCI 22 EN SEPTEMBRE 2021 (RÉALISATION D'UNE CENTRALE HYDROGÈNE À SAINT-BRIEUC À HORIZON 2023)
- ⊙ DÉVELOPPEMENT LOCAL D'UNE FILIÈRE ÉNERGIES RENOUVELABLES (OBJECTIF D'INTENSIFICATION DE LA PRODUCTION ET LIMITATION DES CONSOMMATIONS, EFFECTIVES DEPUIS 2016)

L'émergence d'une filière industrielle énergies marines renouvelables

Avec le développement du premier parc éolien offshore de Bretagne dans la baie de Saint-Brieuc c'est l'émergence d'une filière industrielle énergies marines renouvelables en Bretagne qui s'incarne sur le territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération. Le projet qui ambitionne l'implantation de 62 éoliennes sur 75 km² pour un investissement de 2,5 milliards d'euros bénéficiera de 496 mégawatts de puissance installée (8MW par éolienne) pour une production de 1 850 GWh. Cette production d'énergie est équivalente à la consommation de 850 000 habitants, chauffage compris. Par ailleurs, ce vaste chantier constitue un potentiel de 2 000 emplois directs dans le Grand Ouest, dont 1 000 en Bretagne. Ce projet est porté par le groupe industriel Iberdrola, via sa filiale française Ailes Marines.

Le projet connaît néanmoins une forte opposition des pêcheurs, d'associations et d'élus locaux mais Ailes Marines a obtenu en 2017 toutes les autorisations administratives pour poursuivre le projet. Le chantier a débuté en 2021 et la mise en service est prévue pour 2023-2024.

Création d'un cluster hydrogène : décarboner notre société, plus qu'un leitmotiv, un impératif

En novembre 2020, la CCI des Côtes d'Armor a annoncé la création d'une centrale de production d'hydrogène à Saint-Brieuc en 2023. En septembre 2021, aux côtés de Saint-Brieuc Armor Agglomération, elle a officialisé la création d'un cluster hydrogène. Celui-ci a pour vocation de regrouper entreprises, élus, opérateurs, apporteurs de solutions pour développer la filière hydrogène vert dans les Côtes-d'Armor.

L'hydrogène vert, produit à partir de surplus d'électricité d'origine renouvelable, permettra d'alimenter les transports collectifs, les taxis, les transports routiers, l'agriculture, l'agroalimentaire, la pêche, et plus généralement, le transport maritime ainsi que l'automobile ou le chauffage (en étant une alternative au gaz). L'agglomération briochine a déjà passé commande de 10 bus à hydrogène et 2 bennes à ordures ménagères. Cette filière est aussi

l'occasion de développer emplois et formations. La CCI étudie l'installation d'un campus de formation liées aux métiers de cette filière aux Plaines-Villes à Saint-Brieuc, non loin du futur axe de contournement sud en cours de réalisation.

Consommation d'électricité VS. Production locale d'électricité issue d'énergies renouvelables sur le territoire de SBAA

L'analyse des données disponibles sur l'énergie sur le périmètre de SBAA permet de mettre en rapport la consommation d'électricité totale depuis 2012 avec la production locale d'électricité issue d'énergies renouvelables (données disponibles que depuis 2017). Pour être fidèle à la réalité, il manque les données de consommation et de production du gaz, des produits pétroliers et du bois.

Néanmoins, cette "photographie énergétique" du territoire montre l'émergence et le développement d'une filière énergies renouvelables (ENR). Un écart important reste malgré tout à franchir entre consommation et production (voir graphique de droite ci-contre). À Saint-Brieuc, 8 % de l'électricité est aujourd'hui produite à partir d'énergies renouvelables. Il est à noter également une légère baisse de consommation d'électricité depuis 2017, celle-ci n'étant pas compensée par davantage d'usage de gaz ou de pétrole (données non traitées ici). "L'énergie la moins chère et la plus propre étant celle qui n'est pas consommée", réduire la demande et améliorer l'efficacité énergétique de la réponse sont donc les premiers enjeux de transition énergétique. Ainsi, il s'agit certes d'intensifier la production d'ENR dans les années à venir mais également, et avant tout, de baisser les consommations d'énergie. La loi énergie-climat fixe un objectif de réduction de 50 % de la consommation énergétique finale à l'horizon 2050 par rapport à 2012. Celle-ci passe par une meilleure isolation des bâtiments existants, un aménagement du territoire qui réduise les besoins de transport, des activités économiques qui tendent vers l'écologie industrielle, ou encore la responsabilisation dans le comportement de chacun au quotidien (pour plus d'information, voir l'Observatoire des mobilités n°10 "Décarbonation des mobilités et nouveaux carburants : État des lieux et perspectives dans l'Ouest breton").

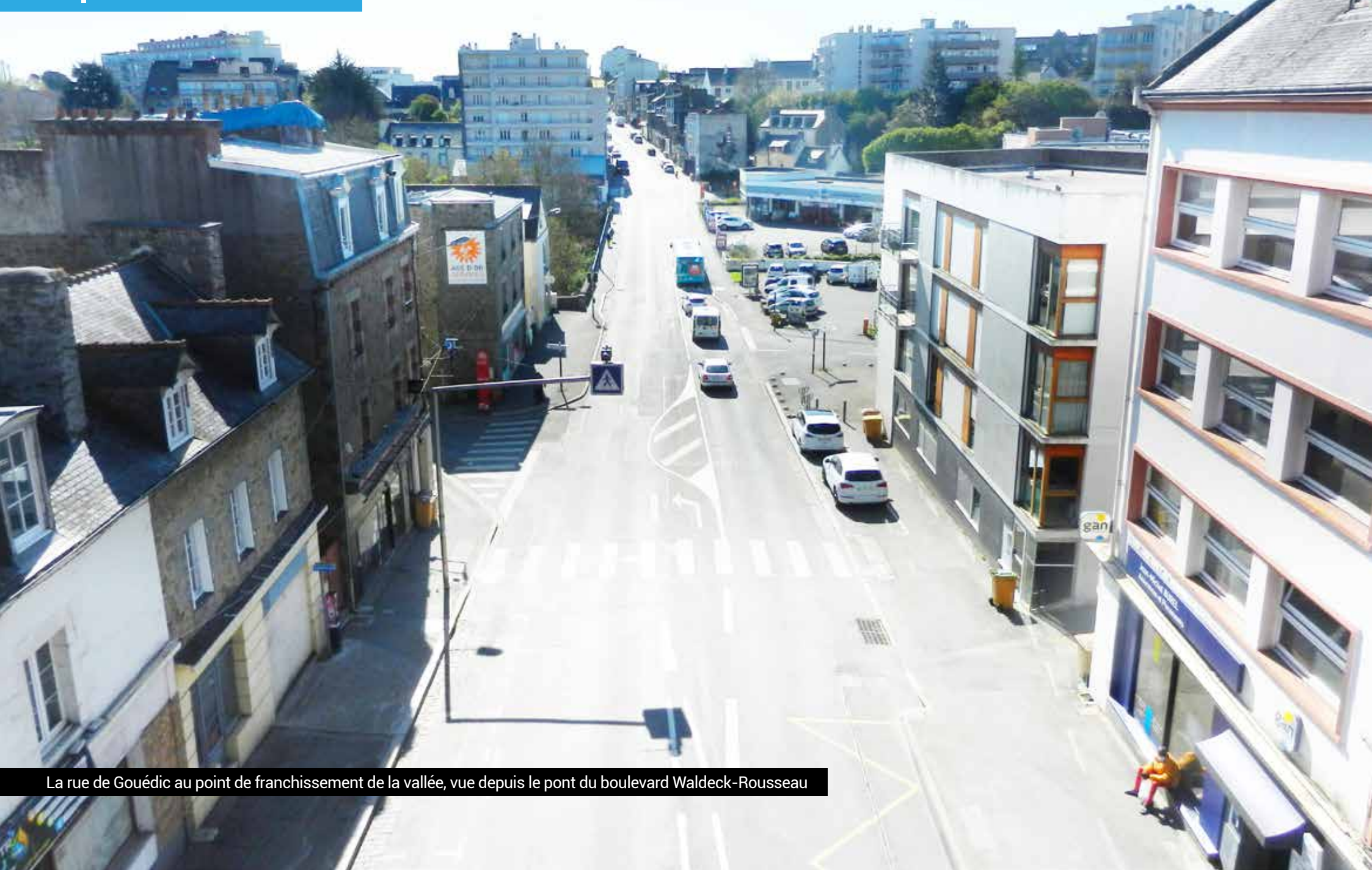
1 | État des lieux



Le viaduc de Toupin et celui de la RN12 en franchissement de la vallée de Gouédic

1.3 | Bilan des enjeux

1 | État des lieux



La rue de Gouédic au point de franchissement de la vallée, vue depuis le pont du boulevard Waldeck-Rousseau

Bilan des enjeux

Les enjeux génériques : À l'ère de l'Anthropocène

L'identification des enjeux distingue ce qui relève du général de ce qui procède du spécifique, mais *in fine*, la stratégie attendue découle de la bonne compréhension et intégration de ces deux niveaux. Elle répond aux questions générales, sans ignorer les particulières. Idéalement, les questions particulières deviennent des leviers de résolution des générales.

Enjeux génériques ?

Affronter les urgences climatiques et écologiques c'est d'une part, considérer les objectifs de neutralité carbone (introduits en France par la loi de transition énergétique pour la croissance verte, au travers de la stratégie nationale bas-carbone), comme constitutifs d'une nouvelle donne majeure ; d'autre part, acter le respect de l'environnement (consolidé en France par la réforme constitutionnelle du 1^{er} mars 2005, intégrant à la constitution la charte de l'environnement) en commandement fondamental.

La neutralité carbone en nouvelle donne majeure ?

Considérer les objectifs de neutralité carbone comme constitutifs d'une nouvelle donne majeure, concrètement, qu'est-ce que cela signifie ? Depuis 1988, date de la création du Giec, suivie en 1992 de la convention-cadre des Nations-Unies sur le changement climatique, d'innombrables travaux se sont, directement ou non, penchés sur cette question. En substance et sans bien entendu prétendre ici à l'exhaustivité, ces travaux nous enseignent que cette nouvelle donne majeure implique entre autres :

- Une consommation énergétique à la fois radicalement allégée et différente.
- Une production énergétique pleinement axée sur les énergies renouvelables.

- Un essor des mobilités actives combiné à une modération des déplacements.
- Une recomposition des échanges en proximité.
- Des habitudes alimentaires renouvelées (en particulier moins carnées) et un approvisionnement alimentaire privilégiant les circuits-courts.
- Un recours aux low-techs plutôt que l'expectative du techno-solutionnisme.
- Une mobilisation du bâti existant pour satisfaire l'essentiel des besoins immobiliers.
- L'adaptation technique du bâti en anticipation du bouleversement climatique d'ores et déjà enclenché.
- Etc.

Le respect de l'environnement en commandement fondamental ?

Acter le respect de l'environnement en commandement fondamental, concrètement, qu'est-ce que cela signifie ? Là encore, depuis le premier sommet de la terre à Stockholm en 1972 (contemporain la même année, du célèbre rapport Meadows « The Limits to Growth »), et sans remonter aux contributions antérieures (telle Silent Spring publié en 1962 par Rachel Carson), l'abondance de travaux est grande. En substance, et sans prétendre non plus ici à l'exhaustivité, ces travaux nous enseignent que ce commandement fondamental signifie entre autres :

- Une biodiversité résolument préservée et en progrès plutôt qu'en déclin.
- Une approche biocapacitaire du territoire pour une gouvernance naturelle.
- Une ressource en eau sauvegardée et des usages parcimonieux de celle-ci.
- Une périurbanisation enrayée et la stricte périmétrisation de l'urbain.
- Une nature mieux reliée et entrelacée à la ville, au bénéfice de ses habitant-es.
- Une agriculture régénérée et plus résiliente face au dérèglement climatique : agroécologie, permaculture, agroforesterie.
- Etc.

1 | État des lieux



La cathédrale Saint-Étienne, à l'arrière plan de la place de la Grille, aujourd'hui libérée du bâtiment des halles qui l'occupait depuis une trentaine d'années

Bilan des enjeux

Les enjeux spécifiques : La centralité briochine

À partir des enjeux génériques, liés aux transitions réputées nécessaires et urgentes ; à partir simultanément, des enjeux spécifiques, propres à la situation briochine et dont certains sont connus de longue date, découle l'appareil de leviers sur lesquels la stratégie urbaine aura à agir et s'appuyer.

Entreprendre aujourd'hui la reconquête et la redynamisation du centre-ville de Saint-Brieuc c'est prendre en compte ce qui est exprimé, parfois depuis de nombreuses années, au travers des multiples études et rapports existants :

- La revitalisation d'une centralité historique dans un contexte actif d'étalement généralisé.
- Le renversement de la baisse démographique et la prise en compte du vieillissement de la population.
- La priorisation du renouvellement urbain (entendu au sens strict) plutôt que l'extension périphérique.
- La diminution de la part modale de la voiture individuelle dans les déplacements.
- La reconquête et l'adaptation à la fois typologique et qualitative du parc d'habitat.
- La consolidation et le panachage afin de synergie, des fonctions de centralité au centre-ville.
- L'adaptation du positionnement commercial central eu égard à l'offre pléthorique localisée en proche couronne.

Entreprendre aujourd'hui la reconquête et la redynamisation du centre-ville de Saint-Brieuc, c'est aussi reconnaître les indéniables atouts en présence, pas toujours considérés à leur juste valeur :

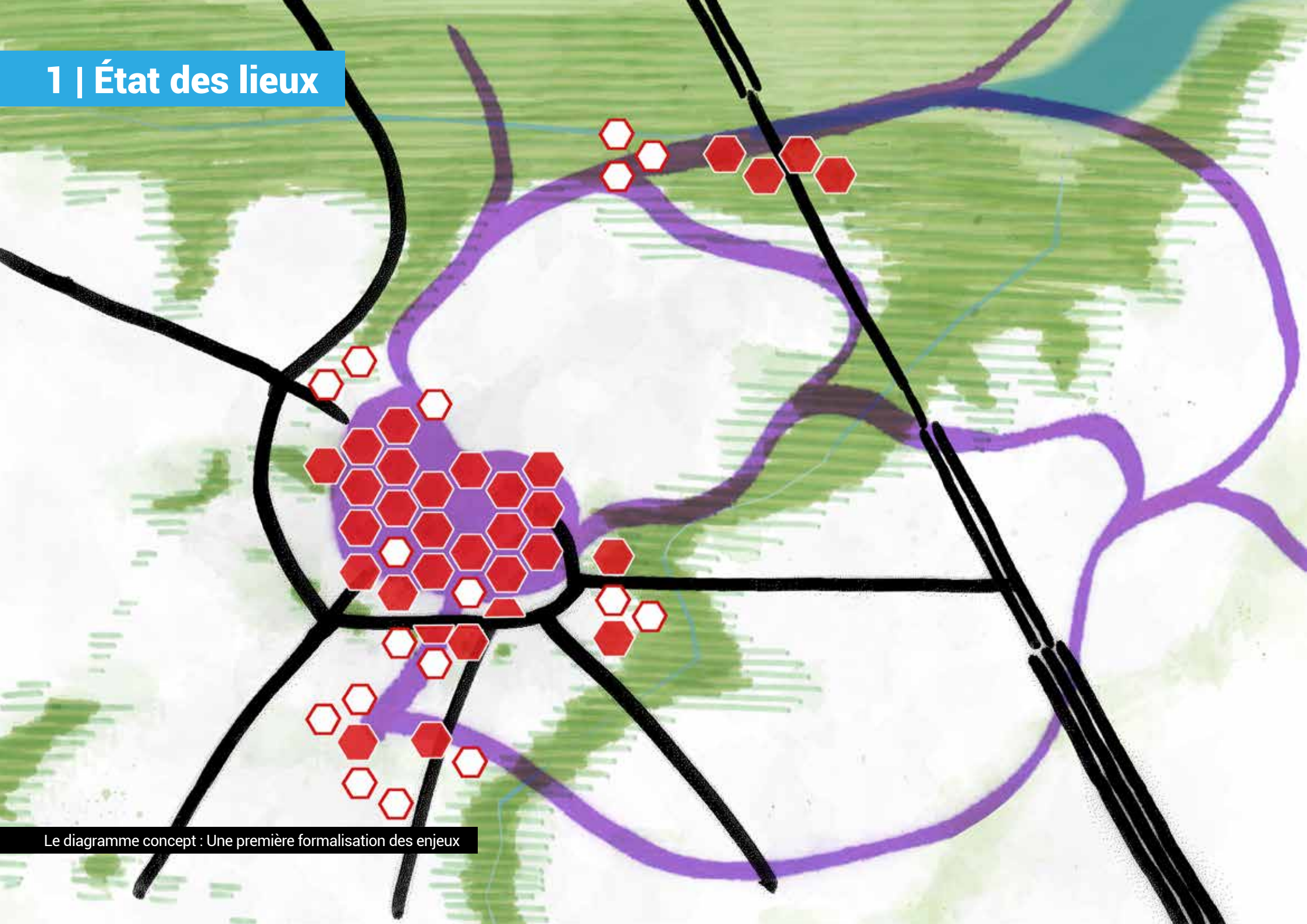
- L'armature verte urbaine en puissance, offerte par le maillage des vallées et des multiples espaces verts intra-urbains.
- La reconquête avec discernement des multiples friches urbaines suivant une visée d'apport maximal pour la qualité de ville.
- La poursuite et la confirmation délibérée de l'identité patrimoniale briochine singulière : créer aujourd'hui le patrimoine de demain.
- L'aptitude à composer avec une topographie tourmentée pour en faire une force.
- L'entretien et la propagation de l'essence éminemment narrative des lieux et des espaces.
- L'affirmation de la relation entre le centre-ville, le port et plus largement l'horizon maritime.
- Le projet d'Hentig glas non seulement comme lien, mais aussi et surtout comme authentique support de recomposition urbaine.
- L'axe de contournement sud en tant que levier de réforme et de pacification de la RN12.

L'état des lieux qui précède permet de poser ce qui est véritablement en jeu dans l'entreprise de redynamisation de la centralité briochine. Conformément à l'approche politique transitionnelle, soucieuse de traiter les urgences climatique, écologique, sociale et démocratique.

De cet appareil d'enjeux émergent plus particulièrement 3 thématiques ou figures génératives :

- Celle des mobilités.
- Celle de la relation ville/nature.
- Celle de l'habitabilité.

1 | État des lieux



Le diagramme concept : Une première formalisation des enjeux



THÈME 1 : MOBILITÉS

Ce thème se rapporte à la place de l'automobile en centre-ville, à l'accessibilité à l'hypercentre, au maillage piéton et cyclable, et à la politique de stationnement. Il prend en compte la mutation de la RN12 à venir, permettant de répartir la voiture en dehors de cet axe principal et fréquenté. À horizon 2040, l'infrastructure autoroutière est atténuée et les multiples accès existants et rayonnants autour du centre-ville sont davantage utilisés. Le lien ville-mer est quant à lui favorisé par une multiplication de connexions entre centre-ville, port du Légué et baie de Saint-Brieuc.



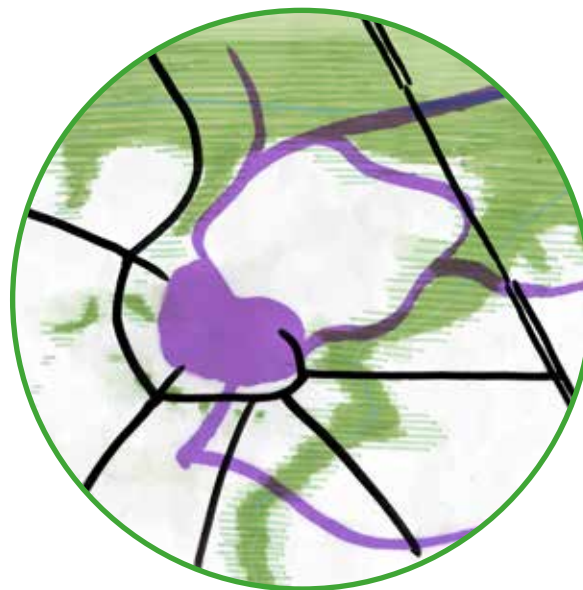
Desserte motorisée



Mobilités actives



Boulevard des Panoramas



THÈME 2 : RELATION VILLE/NATURE

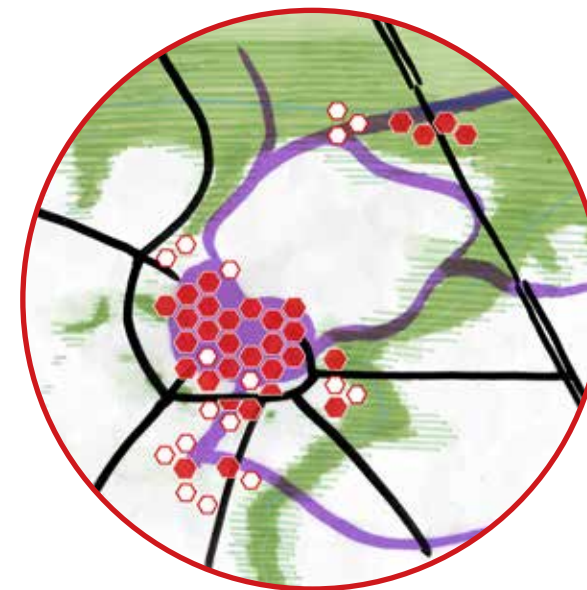
Ce thème considère la place de la nature en ville, en confortant les espaces verts existants mais aussi en intégrant la végétalisation d'espaces aujourd'hui très minéralisés à l'occasion d'opérations. L'influence des vallées se diffuse en ville. Le thème s'intéresse également à la redécouverte du cycle de l'eau, à sa place en ville, tout en considérant les risques ou problématiques existantes et caractéristiques de Saint-Brieuc (inondations, ruissellement, engorgement des réseaux, et risques de submersion marine liés à la montée des eaux).



Charpente naturelle



Diffusion



THÈME 3 : HABITABILITÉ

Ce thème prend en compte le renforcement des fonctions de Saint-Brieuc en tant que ville-centre, à commencer par l'habitat. Le préalable est de limiter le départ des fonctions majeures actuellement en place (enseignement et formation, santé, social et solidarité, administration publique, services, justice, culture, loisirs, sport, tourisme et commerces). Les fonctions manquantes ou à étoffer/déplacer s'intègrent quant à elles en priorité dans des opérations de renouvellement urbain, au sein des sites stratégiques identifiés en centre-ville.



Fonctions existantes



Sites stratégiques



Vue aérienne du cœur historique de Saint-Brieuc : au centre, la place du Chai en travaux et la Cathédrale Saint-Étienne



STRATÉGIE URBAINE DE SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMÉRATION POUR SA CENTRALITÉ

SAINT-BRIEUC 2040

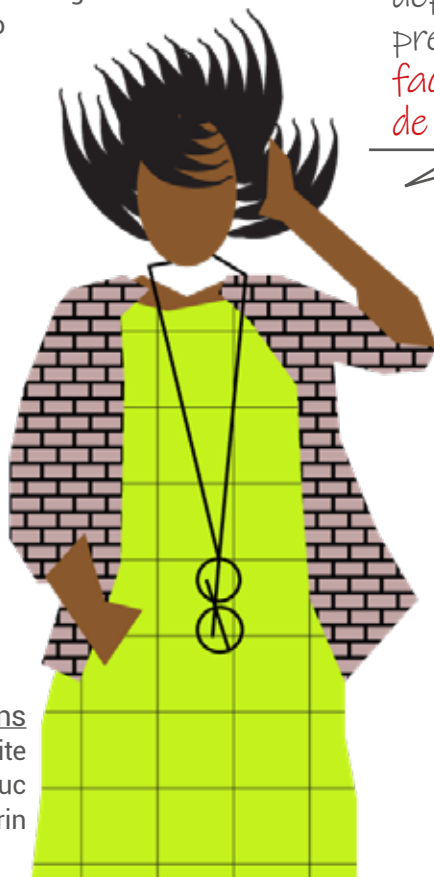
2 | Stratégie urbaine

Finis les bouchons en entrée de ville ! Maintenant, avec les portes d'accès "Griffon futé" et les panneaux montrant les places disponibles dans les parkings dès l'entrée, je trouve facilement une place. Je ne tourne plus en ville avec ma voiture et j'arrive à l'heure au bureau, à pied et sans stress.



Sylvie, 40 ans
Secrétaire à Saint-Brieuc
Habite à Ploufragan
Vit en solo

Depuis Plérin, je viens tous les jours à Saint-Brieuc en vélo via le boulevard des Panoramas. Je m'occupe de personnes âgées à la maison de retraite. Le mercredi, Iona m'accompagne. Je le dépose au COB pour aller au karaté, puis on va prendre un goûter ensemble en centre-ville. C'est facile, maintenant qu'il y a moins de voitures en ville.



Murielle, 35 ans
Infirmière en maison de retraite
à Saint-Brieuc
Habite à Plérin

J'adore venir en ville à pied en empruntant le chemin à travers le parc de la Préfecture. On y entend les oiseaux. Je peux facilement descendre au marché, place de la Résistance. Au retour, je suis souvent chargée et fatiguée. Je rentre avec la navette. Cela repose mes pieds et j'y croise souvent des amies.



Monique, 81 ans
Retraitée
Vit en béguinage, à Saint-Brieuc

Le vélo j'aime bien sauf quand il pleut... Avec Maman, on prend le bus TNS alors. C'est facile et rapide. Parfois, en rentrant du sport, on s'arrête à l'arrêt "Port du Légué" sur le viaduc. La vue est magnifique. On y voit le port du Légué et la mer au loin.



Iona, 12 ans
Élève au Collège Saint-Pierre à Plérin
Fait du karaté-do au COBriochin à Saint-Brieuc
Habite à Plérin

Un jour à Saint-Brieuc en 2040

Saint-Brieuc, c'est les avantages de la ville sans les inconvénients !

On a quitté Paris il y a 1 an. On habite une maison de ville à Saint-Brieuc toute neuve dans la résidence CAR'dinale, près de la médiathèque Malraux. La ville nous a attirés : les déplacements sont facilités, la nature est omniprésente. La mer à deux pas c'est génial et les vallées, c'est notre "Central Park". Et puis, on n'est pas dépaycé car, ici aussi, il y a un plan de métro... mais pour piétons : le MétroMinuto !



Saint-Brieuc, c'est vraiment une ville pour toutes les familles.

On utilise peu la voiture. En week-end, on profite d'un système d'auto-partage.

Sinon, notre nouvelle activité en famille, c'est découvrir les vallées et ses nombreuses animations. Les enfants adorent la tyrolienne ou le bobluge. Parfois, on profite du parcours de disc-golf au bois Boissel. C'est comme du golf mais en décontracté, avec un frisbee !

Martin (37 ans) et Anières (36 ans)

Martin : greffier à la nouvelle cité judiciaire de Saint-Brieuc

Anières : médiatrice culturelle au Gar'mor, le centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine Harel de la Noé

Habitent Saint-Brieuc, résidence CAR'dinale

Perso, j'aime pas trop la voiture. Mais Saint-Brieuc est vraiment pratique à pied, à vélo ou en bus. Moi je préfère le bus !

J'habite à la résidence étudiante Mail des Champs. Il me suffit de prendre le bus TEO jusqu'au campus. Au retour, les mardis soirs j'aide à la cantine solidaire. Depuis 2 ans que le lieu a ouvert, on y accueille des réfugiés, des personnes dans le besoin. C'est un endroit génial. Je me sens utile et à ma place.

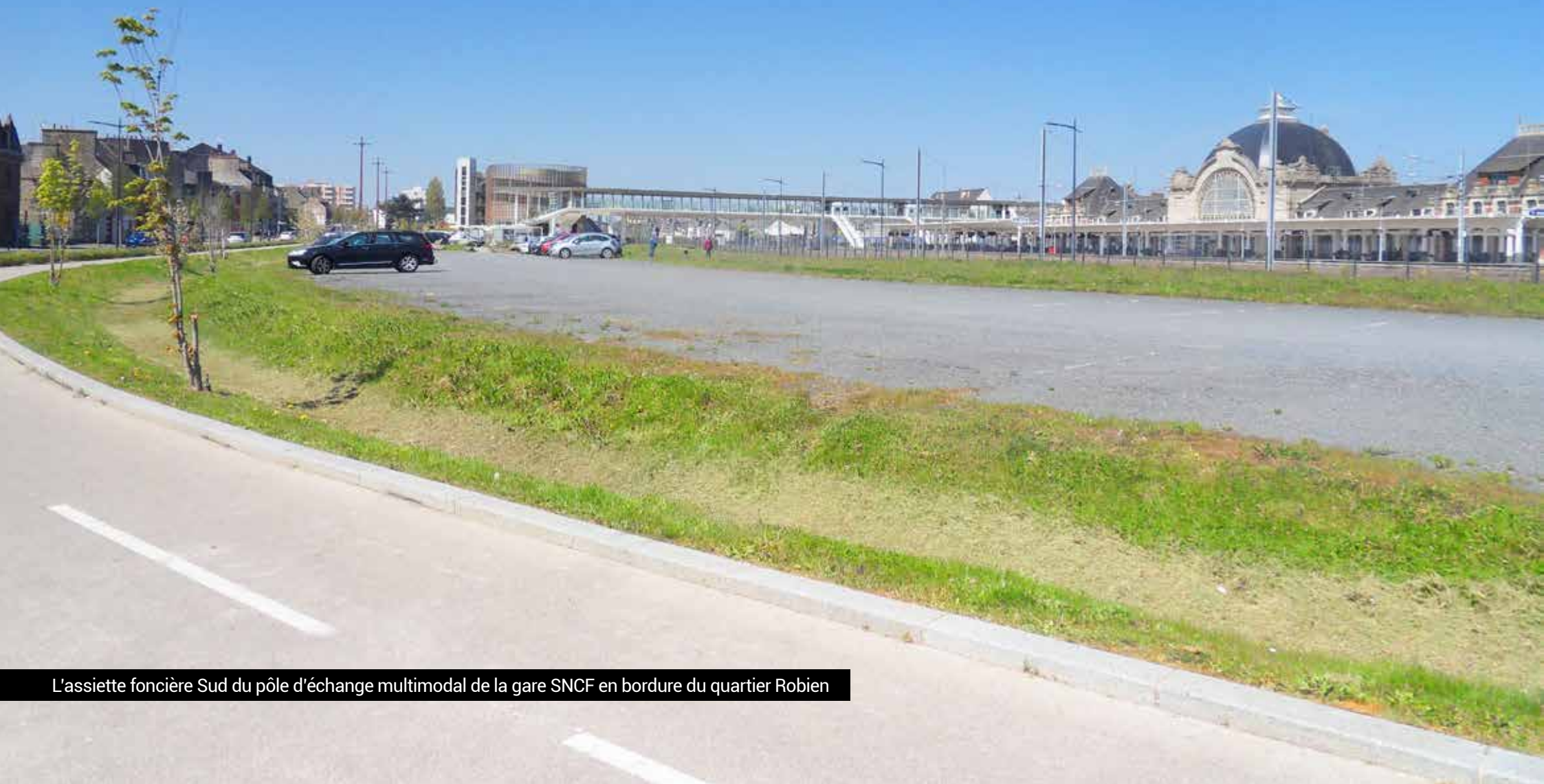


Alice, 23 ans

Étudiante au campus Mazier
Bénévole à la cantine solidaire de Saint-Brieuc

Habite la résidence étudiante, mail des Champs

2 | Stratégie urbaine



L'assiette foncière Sud du pôle d'échange multimodal de la gare SNCF en bordure du quartier Robien

Un inventaire programmatique désinhibé des idées d'aménagement

DES IDÉES ET DES LIEUX : L'ARTICULATION SPATIALE DE L'INVENTAIRE PROGRAMMATIQUE

- ⊙ DES PROGRAMMES D'ORES ET DÉJÀ ENVISAGÉS
- ⊙ DES PROGRAMMES RÉPUTÉS UTILES À LA REDYNAMISATION DU CENTRE-VILLE
- ⊙ DES PROGRAMMES NÉCESSAIRES À LA SATISFACTION DES ENJEUX DE DEMAIN (AU SERVICE DES TRANSITIONS)

Pour activer les nombreux lieux potentiels identifiés, il s'agit d'y situer des idées répondant à l'approche transitionnelle des élu-es, soucieuse de traiter les urgences climatique, écologique, sociale et démocratique.

En ce sens, des programmes sont d'ores et déjà envisagés. De manière non exhaustive, l'inventaire désinhibé des idées d'aménagement présenté ici propose des pistes adressant directement l'enjeu de redynamisation du centre-ville et s'intéressant également aux transitions.

Un inventaire désinhibé des idées

Cet inventaire désinhibé décline différentes idées d'aménagement aptes à contribuer à une nouvelle trajectoire pour la centralité briochine. Il vise à produire une forme de recensement des hypothèses programmatiques mobilisables en matière d'aménagement (entendu au sens large : habitat, activités, équipements, services, espaces publics, mobilités, etc.).

Il est entendu ici par "inventaire désinhibé", l'adoption d'une posture délibérément ouverte, apte à accueillir l'invention qu'imposent de concert, les lieux (les spécificités du périmètre de l'ORT briochine) et leur temps (les enjeux contemporains). Cet inventaire se gardera de tout systématisme : il ne prétendra pas apporter une réponse d'aménagement à chacune des situations foncières ou

immobilières réputées mutables. Dans certains cas en effet, le "ménagement" s'avérera préférable à l'aménagement et le choix de l'intervention minimale, constituera une transformation plus juste et autrement plus efficiente pour la qualité de ville.

Les programmes envisagés seront réalisés en réhabilitation et/ou reconversion d'ensembles immobiliers et/ou fonciers existants, ou en création neuve, en mobilisant prioritairement les nombreuses friches et sites mutables identifiés. Plusieurs types d'hypothèses programmatiques sont considérés :

- les programmes d'ores et déjà envisagés (voir le détail des orientations 3.1 à 3.3) ;
- les programmes réputés utiles à la redynamisation du centre-ville, tel qu'a pu l'illustrer l'état des lieux présenté dans la première partie de l'étude ;
- les programmes nécessaires à la satisfaction des enjeux de demain (autrement dit, au service des transitions, entendues au sens large).

Cette revue de programmes potentiels est par essence très diversifiée. Il peut s'agir de programmes à caractère immobilier (équipements publics, logements, locaux d'activités, etc.). Ils peuvent aussi concerner des espaces publics (places, jardins, parcs, etc.), ou encore, se rapporter à des infrastructures ou des systèmes de liaison au bénéfice des déplacements (cheminements piétons, pistes cyclables, transport en commun en site propre, etc.). Enfin, certaines de ces hypothèses programmatiques peuvent être hybrides, intégrant des composantes bâties et non-bâties, et entremêlant ces catégories.

Dans tous les cas, l'enjeu est de tirer le meilleur parti de ces différents programmes pour contribuer à l'amélioration maximale de la qualité de ville. On attendra par exemple, d'un nouvel équipement ou d'un futur ensemble immobilier qu'il soit conçu en étroite intelligence avec l'espace public qui l'environne et instaure un vrai dialogue avec lui.

2 | Stratégie urbaine

Des programmes de redynamisation du centre-ville

Habiter au centre-ville, dans l'ancien

C'est d'abord la reconquête systématique de l'habitat ancien dégradé, inadapté et le développement d'une offre de logements adaptée et adaptable aux différents âges de la vie, favorisant la mixité (voir l'orientation 3.2. "Renouveler l'offre de logements en centre-ville") mais c'est aussi créer d'autres lieux d'hébergement et de réinsertion sociale, ateliers ou lieux d'accueil d'artistes en résidence, maisons d'accueil spécialisées, foyers d'accueil médicalisés, etc. Autant de lieux d'habitat, variés mais s'attachant en toutes circonstances à développer une architecture qui honore ses occupants, à la fois soucieuse de garantir l'intimité (le « chez soi en ville ») mais aussi le collectif en veillant à l'intérieur de ces ensembles de logements, aux espaces partagés et de convivialité (halls, cours et/ou jardins intérieurs, toit-terrasses partagés, etc.) pour créer, favoriser en leur sein, du commun.

Avec la transformation des anciens abattoirs de la ville, Saint-Brieuc présente une opération récente qualitative de réinvestissement du patrimoine ancien pour en faire des logements.



Anciens abattoirs de Saint-Brieuc transformés en 50 appartements

Brochet Rose Architectes, 2019

Pour aller plus loin, l'étude "Réenchâtrer le pavillonnaire urbain des années 1950-1970" de Viviane Hamon, consultante ethnologue, Lionel Rougé, géographe et Hortense Soichet, photographe (Ademe/Leroy Merlin Source, 2022), propose un regard sur la patrimoine bâti de cette époque à Saint-Brieuc, ainsi qu'à Toulouse. L'étude s'intéresse aux reconversions potentielles de ce parc immobilier, porteur d'enjeux contemporains.

Habiter au centre-ville, dans le neuf

C'est l'opportunité de proposer de nouvelles typologies d'habitat répondant au plus grand nombre. Quelques exemples peuvent illustrer cette intention :

- **De l'habitat participatif écoconstruit** : [La résidence intergénérationnelle de Copper Lane](#) au Royaume-Uni (Henley Halebrown architect, 2014) propose à 6 ménages qui se sont associés pour la construction une offre de logements abordables. Cet ensemble illustre comment une typologie résolument urbaine par son implantation peut offrir toute la diversité des qualités domestiques, souvent recherchées dans l'habitat individuel de périphérie : accès individualisés, prolongements privatifs extérieurs généreux –terrasses, loggias, balcons–, insonorisation des logements mitoyens, orientation multiple, flexibilité d'usages intérieurs et extérieurs etc. Un autre exemple, celui de [la Catiche des Villes](#) à Brest (architecte : Soizic Guennoc, 2019), dans le quartier de la Fontaine Margot, où 5 foyers se sont associés autour de valeurs communes : écologie, solidarité, convivialité et partage. Ce projet est né d'un appel à manifestation de Brest métropole. Pendant un an, Brest métropole et Brest métropole aménagement ont accompagné les foyers dans ce projet.
- **De l'habitat pour seniors, qualitatif et intégré dans la ville et le paysage** : l'exemple de [la maison pour seniors réalisée par l'architecte Peter Zumthor](#) à Masans en Suisse en 1993 dans le canton des Grisons est conçue pour des personnes âgées autonomes et indépendantes. La maison est organisée le long d'une sorte de rue intérieure qui offre des espaces partagés accueillants. La composition tire parti du lieu en offrant de généreuses ouvertures sur le paysage au sein de chacune des chambres. Un autre exemple

pourrait être celui de l'opération de [logements sociaux pour personnes âgées de la Ribeira](#), réalisés dans le cadre de la restructuration d'ensemble du marché Santa Caterina à Barcelone par les architectes EMBT en 2005. L'ensemble propose une soixantaine de logements (studios et T2) répartis entre deux immeubles en plein cœur du centre historique de la ville. Depuis 2015, [le béguinage Saint-Corentin](#) à Quimper propose 20 logements pour seniors, 2 chambres d'hôte et une salle commune à quelques minutes de la cathédrale de Quimper.

- **De l'habitat intergénérationnel** : [La Maison des générations](#) à Aarhus au Danemark, réalisée par RUM Architects (2020), au-delà de proposer des logements adaptés aux différents types de ménages, propose une véritable communauté avec des espaces en commun variés : buanderie/espace de bricolage et couture, cour intérieure partagée, cuisine, salle de jeu... Un autre exemple probant est celui du [WohnProjekt](#) à Vienne, achevé en 2014. Cet édifice de 8 étages comprend 39 appartements, et propose une véritable alternative participative et intergénérationnelle au logement traditionnel, sans le concours d'un promoteur immobilier et avec le soutien de la ville. Le projet a notamment reçu le prix européen de l'habitat groupé en 2017 (European co-housing award).
- **Des logements en coliving** : ce modèle importé des pays anglo-saxons, à la croisée entre coworking et cohabitation, séduit surtout les jeunes ménages actifs ainsi que les investisseurs. Il propose à la fois des appartements privés, des espaces partagés et une gamme variée de services (mise à disposition de vélos, trottinettes, voitures en auto-partage, jeux de société, internet, ménage...). A l'horizon 2025, une première opération de ce type portée par [Coliving Factory](#) verra le jour à Brest. D'autres, comme à Rennes, existent déjà : [KenavHome](#).
- **De l'habitat adapté aux situations de handicap** : l'exemple de [la résidence des 7 îles à Paimpol](#) portée par l'association Adapei-Nouvelles Côtes d'Armor propose une architecture HQE pensée autour des besoins de la personne avec des maisons individuelles, un espace central collectif et des jardins entre les logements, offrant lieu d'activités et de loisirs (architecte : Dunet & Associés, 2019). Un autre exemple remarquable est [le Village landais Henri Emmanuelli](#), destiné à la prise

Un inventaire programmatique désinhibé des idées d'aménagement

en charge des personnes atteintes de maladies neurodégénératives de type Alzheimer et apparentées. Ce projet a été désigné d'envergure nationale par François Hollande, alors président de la République. Ce modèle original permet la poursuite du mode de vie de la personne dans un cadre s'inspirant d'un village (commerces, cabinet médical, restaurant, centre culturel, jardin, potager, coiffeur), avec une approche non médicalisée, au sein d'espaces extérieurs conviviaux (places, jardins, terrasses).



Habitat adapté aux situations de handicap :
Résidence des 7 îles, Paimpol

Association Adapei-Nouvelles Côtes d'Armor, 2019

Une offre hôtelière complémentaire

À côté de l'appropriation effective du centre-ville (par les habitant-es) susmentionnée, l'appropriation affective (des visiteurs et résidents temporaires) doit également être prise en compte. C'est l'autre versant de son dynamisme.

En comparaison des capacités d'hébergement hôtelier rencontrées dans des villes côtières analogues, l'offre hôtelière du centre-ville de Saint-Brieuc dispose de marges de développement (voir le tableau "Tourisme" du portrait composite). Elle peut être complétée, en particulier, dans les segments qu'elle ne comporte pas encore, et en tenant compte de la livraison récente, à l'été 2022, du nouvel établissement, créé au sud de la gare, à la frange du quartier Robien, en lieu et place de la friche de l'ancienne quincaillerie Le Tinier-Morin (un hôtel-restaurant Campanile classé 3 étoiles, de 76 chambres).

Afin d'étoffer l'offre hôtelière de Saint-Brieuc aujourd'hui composée de seulement 7 hôtels (le Campanile complété d'un 2 étoiles, le Ker Izel ; trois 3 étoiles, le De Clisson, l'Ibis Styles rue de la Gare et le Best Western Le Duguesclin ; deux 4 étoiles, le Novotel Centre Gare et le Edgar), une programmation plus diversifiée pourrait prendre place :

- **Le concept d'hostel** peut par exemple, constituer une piste, notamment dans la mesure où l'auberge de jeunesse de Saint-Brieuc est localisée en dehors du centre-ville (à la Ville Guyomard). Entre l'hôtel et l'auberge de jeunesse, ce concept d'hostel se développe en France depuis quelques années ([HO36](#), France Hostels, ou encore, dans un registre un peu différent, le concept de [lit-capsule d'Hosho](#)), après avoir fait ses preuves à l'étranger (Generator, St Christopher's Inn, The Loft, etc.). Ce concept qui surfe sur le retour en grâce du partage, mise sur la convivialité, une décoration volontiers décalée, l'échange et les rencontres ainsi que des tarifs plus abordables, développe des codes qui captent une clientèle jeune et connectée. Après s'être implanté dans les grandes villes, il commence à se décliner dans les destinations touristiques.
- Dans le domaine hôtelier, d'autres enseignes développent aussi des **stratégies de rupture, ciblant notamment (mais pas seulement) la clientèle du tourisme urbain**. Cherchant à se positionner à l'abri d'une concurrence directe avec les modèles existants, ces alternatives ambitionnent la création de « lieux de vie » en même temps que d'hébergement et cultivent aussi leur différence, en s'intéressant à des ensembles immobiliers existants susceptibles d'être reconvertis (par exemple : l'ancien siège d'EDF-GDF au centre-ville de Bordeaux reconverti par l'enseigne Mama Shelter ou [le Mama Shelter de Rennes](#), futur hôtel 4 étoiles de la place des Lices qui propose 119 chambres, au sein de l'ancien Hôtel des Monnaies).
- **Une offre hôtelière orientée autour de la nature** comme illustré avec [les éco-lodges des Échasses](#) dans les Landes (architecte : Patrick Arotcharen ; paysagiste : Marti Franch) qui proposent un tourisme tourné vers le développement durable. Ce lieu se présente comme "un lieu d'échanges et de rencontres, multiculturel et ouvert, qui privilégie la qualité à la quantité" qui met en avant les atouts du territoire en

question : musique, cuisine, surf, littérature, photographie. Ce type de programme pourrait se développer aux abords de la baie de Saint-Brieuc, du côté de la grève des Courses par exemple.

- **Des refuges singuliers** mis à disposition des voyageurs, notamment des randonneurs et cyclotouristes comme le proposent [les Refuges Périurbains](#) développés par la Communauté urbaine de Bordeaux et réalisés par Le Bruit du Frigo. Les refuges se déclinent en 11 observatoires artistiques au sein de lieux méconnus autour de la ville. L'idée est de redécouvrir, étape par étape, la nature à portée de ville, dans une itinérance contemporaine inédite, hors des sentiers battus. Ces refuges sont accessibles à tous, gratuitement, pour une nuit maximum par saison et par refuge, sur réservation en ligne obligatoire. Ce principe peut s'inscrire dans l'orientation "Parcourir les bords de ville" évoquée dans le Plan paysage 2020 de SBAA par Michel Colin.



L'Hôtel Novotel 4 étoiles, Esplanade Georges Pompidou, à Saint-Brieuc

Architecte : Studio Caid, 2017

NOTA : Enfin, et en parallèle du développement de l'offre hôtelière, il conviendra d'observer précisément la dynamique de la location immobilière de courte durée (de type Airbnb, Abritel, Expedia, Vrbo, etc.), laquelle peut contribuer à aggraver les tensions sur certains segments du marché immobilier (en particulier celui des petites surfaces), encourager des phénomènes spéculatifs, déstabiliser l'offre commerciale et altérer la qualité de vie

2 | Stratégie urbaine

des résidents permanents. En la matière, le cas de Saint-Malo qui expérimente depuis juin 2021 une réglementation drastique, est attentivement suivie par nombre de destinations touristiques (Bayonne, Biarritz, Colmar, Granville, ou encore Honfleur). Cette réglementation malouine est notamment fondée sur :

- des quotas de locations de courte durée établis par quartiers ;
- une autorisation de changement d'usage d'un bien immobilier vers la location de courte durée, limitée à un seul logement par personne physique pour une durée de trois ans ;
- l'exclusion du dispositif des sociétés y compris les sociétés civiles immobilières.

Au Pays basque, une réglementation "anti-Airbnb" a été validée par la justice. Le 7 mars 2023, le tribunal administratif de Pau vient de valider le règlement limitant la location saisonnière dans 24 communes de la Communauté d'agglomération du Pays basque où plus de 16 000 meublés touristiques sont recensés (+130 % entre 2016 et 2020 d'après l'Audap, l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées). La réglementation oblige les propriétaires à produire, dans la même ville et avec une surface équivalente, un bien sur le marché locatif à l'année pour compenser un logement transformé en meublé touristique.

Affirmer les lieux de l'enseignement

En toute rigueur, une société qui regarde avec désir l'avenir, accorde le plus grand soin à la fonction de l'enseignement et considère avec la première des prévenances les lieux où celle-ci s'exerce. En cohérence, elle affirme ces lieux en tant que pièces urbaines maîtresses et en fait l'objet de sa fierté. Il s'agit ici de considérer ces lieux de l'enseignement, qu'ils soient destinés à la petite enfance, à l'enseignement primaire, secondaire, professionnel ou supérieur sous le prisme de :

- **Leurs besoins de requalification, de réhabilitation, de restructuration voire de reconstruction** (à l'instar de la reconstruction récente du collège Jean Racine). On se référera, pour ce faire et s'ils existent, aux différents

schémas directeurs patrimoniaux.

- Il s'agit également d'examiner **les modalités d'influence (la dimension symbolique mentionnée ci-avant) de ces équipements sur l'espace public et leur environnement urbain**, tant il est vrai que cette influence a généralement été fortement entamée au fil des décennies et de l'expansion hégémonique de l'automobile, la voiture individuelle gagnant peu à peu, pour les besoins de sa circulation et de son stationnement, la majeure partie de l'espace disponible.

Les lieux de l'enseignement sont des fonctions majeures de la ville-centre qu'incarne Saint-Brieuc. Le soin apporté à ce patrimoine est essentiel pour l'identité de la ville mais aussi pour contribuer au bien-être et à la réussite des scolaires et des étudiants. Le soin apporté doit aussi se décliner dans les espaces extérieurs de ces différents lieux. Les cours d'écoles peuvent être largement désimperméabilisés et renaturés. Les travaux menés par la Ville de Rennes sur les cours de récréation des [écoles Clémenceau et Paul-Langevin](#) s'inscrivent dans ces démarches. Les rues devant les écoles peuvent se transformer en rue aux enfants de façon transitoire, aux horaires d'arrivée et de sortie des classes, comme c'est le cas dans [la commune de La Riche](#) près de Tours.



Reconstruction du collège Jean Racine, Saint-Brieuc – Prix architecture espaces Bretagne 2022, catégorie enseignement et Green Award 2021 mention bas carbone

Nunc Architectes, 2021

Renforcer les lieux de culture

Les lieux de culture constituent, eux aussi, des ressorts symboliques essentiels de l'espace urbain et plus encore de sa vitalité. Le périmètre de centralité objet de la présente stratégie urbaine, en compte quelques-uns, parmi lesquels certains mériteraient à l'évidence, d'être revalorisés. Il compte aussi de très belles potentialités de développement qui, à n'en pas douter, contribueraient au dynamisme briochin :

- **Un chapelet de chapelles culturelles.** Il s'agit ici d'une des singularités du centre-ville de Saint-Brieuc, qui constitue un attracteur en puissance : l'archipel de chapelles hypercentrales.

Cet archipel ou « chapelet de chapelles » est constitué en considérant conjointement et solidairement les chapelles Lamennais, Le Braz, des Pères Maristes, auxquelles pourrait être associée la chapelle Saint-Guillaume : **4 entités bâties qui ouvertement et explicitement associées n'en feraient qu'une.** L'idée est d'associer ces différentes chapelles hypercentrales et localisées à proximité les unes des autres, en le faisant suivant une approche originale :

1. Physiquement, par leur mise en lien dans l'espace public, au moyen par exemple :

- d'un tracé au sol ou de tout autre dispositif d'art urbain ;
- d'un éclairage à la tombée de la nuit et d'une scénographie lumineuse nocturne identiques ;
- mais aussi, par le déploiement d'une grammaire architecturale commune dans les différents travaux de rénovation et d'aménagements que ces chapelles réclament, etc.

2. Programmatiquement, ce « chapelet de chapelles » pourrait par exemple, constituer les 4 chaînons solidaires d'une même entité à vocation culturelle. Par exemple, il pourrait être le support inédit d'une manifestation artistique annuelle, confiée sur appel à candidatures à un artiste ou à un collectif pluridisciplinaire d'artistes, chargé de créer avec ces différents lieux et de leur donner vie, suivant une logique d'ensemble avec le ou les médiums de son (leur) choix. Associant les dimensions patrimoniale et événementielle, cette

Un inventaire programmatique désinhibé des idées d'aménagement

manifestation contribuerait au rayonnement briochin et à la vitalité du cœur de ville.

En substance, il s'agit donc d'affilier ces quatre jalons, afin qu'ils invitent par eux-mêmes, au parcours –donc à l'animation– du centre-ville.

Des exemples variés de reconversion de chapelles illustrent la diversité des destinations qu'il est possible de projeter sur ces lieux iconiques : [hôtel de luxe](#), [bibliothèque](#), [théâtre/salle de spectacle](#), [boîte de nuit](#), [salle d'escalade](#)... Pour autant, ces chapelles gagneraient davantage en visibilité par une mise en réseau et en résonance de leurs programmations. La vocation culturelle et artistique semble le fil conducteur le plus fécond (comme initié dans la chapelle Lamennais) pour tisser du lien.



Le "chapelet de chapelles" : associer physiquement et programmatiquement les chapelles du centre-ville de Saint-Brieuc

Adeupa, 2022

- **Un Centre d'Interprétation du Patrimoine du chemin de fer des Côtes du Nord - Harel de la Noë** : là encore, cette hypothèse s'appuie sur une spécificité locale significative. Elle se propose de la considérer à sa juste mesure et d'en tirer tout le parti pour en faire l'un des attracteurs, non seulement du centre-ville briochin mais du littoral costarmoricain : un Centre d'interprétation du patrimoine consacré à l'œuvre de Louis Harel de la Noë et plus globalement, à l'histoire remarquable et injustement

mésestimée, du réseau secondaire du Chemin de fer des Côtes du Nord : 452 kilomètres de voie métrique comportant 68 viaducs, ponts et passerelles édifiés entre 1900 et 1927, sous la direction de l'ingénieur briochin Louis Harel de la Noë, en composant habilement avec la topographie accidentée locale.

En toute logique, le site de l'ancien restaurant universitaire, place du 8 mai 1945, qui fut d'abord celui de la gare Saint-Brieuc-Centrale, constituerait le lieu d'implantation adéquat pour ce programme.

Ce Centre d'Interprétation du Patrimoine pourrait également accueillir une association de modélisme ferroviaire et proposer à l'appui de maquettes restituant certains tronçons de l'ancien réseau ferré, une compréhension animée de ce que fut l'aventure relativement fugace (une cinquantaine d'années en tout et pour tout) mais spectaculaire de ce réseau de chemin de fer, dont subsistent de nombreux vestiges, pour certains d'entre eux, aujourd'hui affectés à d'autres modes de transport, l'automobile et/ou le vélo.



Viaduc de Toupin et vue d'ensemble des Nouveaux Boulevards, ligne de St-Brieuc-Moncontour

Ouvrages d'art de Louis Harel de la Noë

NOTA : La mobilisation du site de l'ancien restaurant universitaire, place du 8 mai 1945 (ex-gare Saint-Brieuc-Centrale) comme lieu d'élection de ce Centre d'Interprétation du Patrimoine, n'empêche pas, bien au contraire, que l'assiette foncière, à l'angle de laquelle l'ensemble

immobilier existant prend place, puisse accueillir un autre programme en accompagnement. Ce dernier pourrait se développer à l'emplacement actuel du parking aérien Raoul Poupard, et profiter des atouts de la vallée de Gouédic, qui le tangente en contrebas. En tout état de cause, il est indispensable que ce programme complémentaire et celui du Centre d'Interprétation du Patrimoine soient considérés de concert, afin d'une part de constituer un ensemble programmatique et urbain cohérent et, d'autre part, de pouvoir faire bénéficier de la charge foncière dégagée par le programme d'accompagnement aux crédits d'investissement requis pour le Centre d'Interprétation du Patrimoine.

Pour illustrer l'influence positive que peut avoir un musée sur une ville de taille moyenne, l'exemple du centre historique de Rodez (25 000 habitants) peut être convoqué. La ville, inscrite dans le programme Action Cœur de Ville, s'est métamorphosée en une quinzaine d'années, sous l'effet d'une politique globale portant sur l'urbanisme, l'habitat, les équipements, le commerce, le patrimoine et la culture. Fers de lance de ce dispositif les programmes locaux de l'habitat (PLH) et les opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH). En parallèle des actions fortes sur le logement, un site patrimonial remarquable (SPR) est créé. La piétonnisation, le réaménagement des places, la réfection des façades, la construction de parkings de proximité ont contribué à embellir et à redynamiser le cœur de ville de Rodez sans le défigurer. L'ouverture du musée Soulages (136 000 visiteurs en 2019 ; RCR Architectes) a notamment largement contribué à redynamiser les commerces, dont la moitié a également reçu des aides publiques. Le programme Action Cœur de Ville complète la requalification du centre-ville par ses initiatives sur l'urbanisme et la rénovation de bâtiments publics.

- **La Maison du Peuple 2.0** : Dans cette hypothèse programmatique, la Maison du Peuple, désaffectée depuis 2005, est rénovée dans l'esprit qui fut le sien à l'origine. Elle est aussi « augmentée » : en l'associant, suivant un dispositif scénique à double orientation, à l'événement annuel Art-Rock (voir focus "Place Poulain-Corbion").

2 | Stratégie urbaine

- **Un lieu dédié à l'art urbain et aux cultures urbaines :** L'art du graffiti ne saurait être oublié dans cette section consacrée aux lieux de culture du centre-ville briochin : désigner des lieux dédiés à la pratique du graffiti et du street art, afin notamment de poursuivre la dynamique impulsée par [le festival Just do Paint](#) (au-delà de l'annulation de l'édition 2022, annoncée il y a peu, après 4 éditions consécutives, tenues avec succès et contribuant à identifier Saint-Briec comme lieu de création en la matière). L'exemple de Dédale à Vannes illustre cette proposition (depuis, le lieu est renommé B.R.E.F, le bar roche artistique éphémère et fertile). Il s'agit d'un tiers-lieu associatif culturel éphémère propulsé par l'association l'Art prend la rue, implanté dans un ex-bâtiment de la DDE voué à la destruction avant sa réhabilitation. Il s'est transformé à l'été 2018 en lieu de création et de culture (fermé depuis décembre 2021). Les artistes qui ont une pratique d'art urbain (graffiti, street art, néo-muralisme...) et les cultures urbaines y sont mis en avant dans toutes leurs diversités, avec des performances artistiques et des événements in situ. Un lieu de vie, le Dédale Café, complète le lieu.
- **Le Musée d'Art et d'Histoire révélé.** Le Musée d'Art et d'Histoire a été installé au cours des années 1980, dans les anciens locaux de la caserne de gendarmerie, datant du XIX^e siècle, au terme de deux tranches de travaux (1983 et 1986). Réputé pour ses collections et activités, ce musée labellisé Musée de France, mériterait a minima :
 - un rajeunissement qui lui permettrait de s'affirmer davantage sur l'espace public et ce faisant, d'accroître sa visibilité ;
 - mais aussi, d'être mieux mis en valeur par ce dernier. Une fonction publique de cet ordre : culturelle, patrimoniale, d'animation, appelle en effet, une relation, sinon une mise en scène, plus franche avec l'espace public dans lequel elle s'insère.

NOTA : Dans cette optique, la transformation du parking du Perroquet vert en authentique place, semble constituer un préalable indispensable. Cette requalification permettrait, par la même occasion, la mise en valeur du bel arbre qui flanque la place, en bordure de la rue Pierre Le Gorrec : un sophora du Japon (*Styphnolobium japonicum*), planté

en 1960 et qui depuis lors, résiste tant bien que mal, aux véhicules qui l'encerclent. Ce dernier point pourra sembler anecdotique. Il ne l'est pas dans l'hypercentre briochin, où la présence de l'arbre à fort développement est rare sur l'espace public, ainsi qu'en témoigne notamment, l'inventaire de la régie des espaces verts et les relevés spécialement réalisés, pour le plan-guide des espaces publics, par exemple

Ce travail de modernisation et de valorisation du Musée d'Art et d'Histoire serait également l'occasion de traiter l'articulation actuellement malencontreuse du bâtiment-annexe du musée avec l'ensemble immobilier qui le flanque, à l'interface avec la place du Puits au lait.

- **Un pôle gastronomique autour des produits du terroir briochin,** à l'image du pôle œnotouristique Viavino à Saint-Christol dans l'Hérault (réalisé par l'atelier Philippe Madec en 2014). Il s'agit d'un pôle regroupant un restaurant gastronomique, des ateliers de dégustation, un jardin pédagogique, des espaces d'exposition et une boutique de vente des produits du terroir. Ce site a pour ambition la promotion des richesses patrimoniales et touristiques du terroir viticole.



Valoriser les patrimoines gastronomiques locaux : l'exemple du pôle œnotouristique Viavino à Saint-Christol dans l'Hérault

Atelier Philippe Madec, 2014

- **Une médiathèque novatrice.** En toute logique, l'idée de la création au centre-ville, d'une « médiathèque de nouvelle génération » a pu être évoquée par le passé. À l'heure où les missions des bibliothèques sont désormais inscrites dans la loi comme rappelée dans celle du 21 décembre 2021, dite « relative aux bibliothèques et au développement de la lecture publique ». Elle rappelle quelques principes essentiels : égalité et gratuité d'accès aux bibliothèques, pluralisme des collections, absence de censure idéologique et de pressions commerciales, renforcement de la lecture. Ce dessein d'une médiathèque au cœur de Saint-Briec demeure pleinement pertinent, tant il est usuellement constaté qu'un tel équipement, s'adressant à un public varié et intergénérationnel, constitue potentiellement un générateur de flux. Par conséquent, une médiathèque est une composante favorable à la vitalité du centre-ville (d'autant plus, lorsque l'amplitude des horaires d'ouverture de l'équipement s'accorde avec les modes de vie contemporains).

Pour autant, la désignation médiathèque de « nouvelle génération » devra être explicitée. De quoi parle-t-on ? Où place-t-on le curseur de l'extension des services offerts par la bibliothèque traditionnelle par exemple ? Celui de l'intégration du multimédia, des nouvelles technologies et des services de médiation de l'information ? Associe-t-on à la fonction « médiathèque » une ou d'autres fonctions : auditorium, espace d'exposition, archives, une ludothèque, etc. ?

NOTA : Depuis une trentaine d'années, sous l'impulsion d'une part, des mutations et innovations technologiques (numérisation des fonds, mise en réseau), d'autre part, de l'évolution des pratiques culturelles, des publics et des usages, le développement des médiathèques a profondément transformé le modèle de la bibliothèque publique, dont le nom même semble parfois frappé d'obsolescence (alors même que sont aujourd'hui déclinés aux côtés des médiathèques d'autres concepts : learning center, mediacenter..., mettant plus ou moins l'accent sur le e-learning et l'hybridation des publics).

Les exemples sont nombreux et variés de telles médiathèques réalisées en France et à l'étranger, qui pourront constituer le cas échéant, une utile base

Un inventaire programmatique désinhibé des idées d'aménagement

de références pour établir la programmation de la médiathèque briochine. Pour n'en citer que quelques-uns, en commençant par ceux, géographiquement les plus proches :

- la médiathèque des Capucins à Brest, abritée dans la grande halle du même nom (Atelier Canal, Patrick Rubin avec Annie Le Bot architectes) ;
- la médiathèque - Centre de réseau de Quimper, en reconversion et extension de l'ancien couvent des Ursulines (Atelier Novembre architectes) ;
- la bibliothèque métropolitaine de Rennes, intégrée à l'équipement culturel multifonctionnel des Champs libres (Christian de Portzamparc architecte) ;
- la bibliothèque multimédia à vocation régionale de Caen (OMA / Rem Koolhaas et Clément Blanchet architectes) ;
- la médiathèque 3^e lieu de Thionville (Dominique Coulon architecte), de même que celles d'Anzin, ou de Pélissanne, du même architecte ;
- la médiathèque André Malraux de Strasbourg, en reconversion d'un ancien entrepôt portuaire (Myrto Vitart et Jean-Marc Ibos architectes) ;
- la médiathèque de Troyes (Pierre du Besset et Dominique Lyon architectes) ; etc.



Médiathèque novatrice : la médiathèque des Capucins à Brest

Atelier Canal, Patrick Rubin et Annie Le Bot architectes, 2017

Force est de constater la diversité des caractéristiques architecturales sinon programmatiques de ces médiathèques, reflétant la mutation toujours à l'œuvre de cet « objet » médiathèque, qui ne cesse de se chercher et de se renouveler face à des enjeux évolutifs, complexes, voire contradictoires, lorsqu'il s'agit par exemple, de faire sereinement cohabiter espaces de lecture concentrée et d'étude, visiteurs occasionnels venus emprunter, consulter des périodiques, visionner ou écouter sur place, voir une exposition, écouter un conte, une conférence, retrouver ses amies ou simplement flâner, etc.

- **Un parcours de Land art.** L'art peut également se développer dans l'espace de la ville et se prolonger dans les vallées à l'image du [Festival international de jardins - Hortillonnages Amiens](#) qui propose au public des créations paysagères et des œuvres d'art accessibles, à pied ou en barque, sur des îlots des Hortillonnages à Amiens et le long de la Somme. Disséminées sur ce site exceptionnel, ces interventions posent un regard décalé ou poétique, drôle ou critique mais toujours inédit, sur cet environnement complexe, sur son histoire et son devenir, et sur le lien entre nature et culture. Créé en 2010 par la Maison de la culture d'Amiens, ce festival de jardins est depuis 2018, porté par l'association Art & jardins Hauts-de-France : il s'intègre dorénavant dans un projet de jardins plus vaste qui s'étend à toute la région. Ce projet s'articule autour de plusieurs objectifs :

- Soutenir la création.
- Interroger la fonction nourricière des hortillonnages.
- Valoriser un patrimoine environnemental naturel en danger.
- Développer un projet culturel pour tous en allant à la rencontre de nouveaux publics.
- Favoriser l'insertion professionnelle des jeunes et des publics en difficulté.
- Participer à l'économie solidaire.
- Développer l'attractivité touristique du site.

Au fil des 12 éditions, près de 182 jardins et installations ont été produites par 272 paysagistes, plasticiens et architectes ; elles ont été appréciées par plus de 450 000 visiteurs.

- **Un lieu autour des métiers d'art.** S'appuyant sur les

singularités du bassin de vie briochin (la présence de 3 entreprises de campanistes, réparateurs de cloches sur la trentaine d'entreprises en France ; Saint-Brieuc, "Capitale du Pinceau"...), la ville de Saint-Brieuc pourrait accueillir un espace hybride, à la fois culturel, de formation et de valorisation des métiers d'art. L'exemple [du Mur habité à Rennes](#) est un projet architectural original qui propose 8 ateliers d'artisans-créateurs le long des voies ferrées (sérigraphie, couture, joaillerie, stylisme, design...).

Stabiliser l'offre commerciale

Au regard de sa formalisation, l'enjeu de stabilisation et de consolidation de l'offre commerciale centrale s'intéressera avec profit à deux figures antagonistes :

- **Passages couverts**

La première figure est celle du passage couvert, dont la création pourrait être opportune. Celui-ci serait conçu suivant les principes transposés aujourd'hui du passage couvert parisien du XIX^e siècle (boutiques en rez-de-chaussée, appartements aux étages, lumière naturelle) : par exemple, en lieu et place de l'ancien passage de la Poste (qui pour sa part n'avait pas grand-chose à voir avec l'archétype du passage couvert parisien), entre la place de la Résistance et l'îlot des Champs, ou en tout autre lieu qui permettrait et justifierait un tel dispositif de traversée d'îlot.

NOTA : Cette figure historique du passage couvert (passages parisiens Colbert, Vivienne, Jouffroy, etc., passage Pommeraye à Nantes, galeries de la Reine et des Princes à Bruxelles, Arcades à Cardiff, etc.), supplantée par la forme dégénérée de la galerie marchande, héritée du shopping mall, mérite d'autant plus d'être réhabilitée qu'elle constitue une forme particulièrement opérante dans un contexte de stratégie de reconquête d'une centralité historique défaillante, et d'inscription distinctive de son offre commerciale en complémentarité de l'offre périphérique.

2 | Stratégie urbaine

- Aux Champs et surtout à la ville :

A contrario de ce qui vient d'être dit au sujet de la figure du passage couvert parisien, le centre commercial des Champs, constitue une forme presque antagoniste : un fragment de périphérie « parachuté » au cœur de Saint-Brieuc. Chercher les moyens efficaces permettant de conférer à cet ensemble immobilier l'urbanité qui lui fait actuellement cruellement défaut est indispensable.

- **Compléter les manques pour étoffer l'offre centrale** avec davantage de services, de commerces liés aux loisirs ; développer une offre commerciale ambulante (food-truck), un food-court, des guinguettes...



Food-court de la Felicità, Station F, à Paris

Halle Freyssinet rénovée par Wilmotte & associés architectes, 2017

Maintenir des activités productives en ville

La centralité a également besoin de locaux d'accueil d'activités productives, en bonne et due forme.

Ceux-ci pourront également prendre la forme d'un ou de parc(s) de stationnement automobile évolutif(s) en ruche(s) d'entreprises, afin de satisfaire à court terme, l'enjeu de rééquilibrage de l'espace public au profit des modes actifs, tout en proposant, dans les secteurs déficitaires en capacité d'accueil en ouvrages, une alternative au stationnement sur l'espace public.

Proposer une offre de locaux dédiés à l'artisanat, aux

métiers d'art en ville : que ce soit une offre dédiée aux métiers d'art ou à l'artisanat, il est nécessaire de maintenir une activité productive en ville tout en limitant les nuisances que celles-ci peuvent générer. Des programmations innovantes comme les makerspaces du réseau [Make Ici](#) peuvent s'intégrer dans la ville de Saint-Brieuc.

Consolider les lieux de sport

Les programmes immobiliers à vocation sportive (complexe sportif, ensemble multisports, le cas échéant accompagnés de terrains d'évolution extérieurs) peuvent constituer eux aussi, des instruments de transformation et d'amélioration notables de la ville et participer de son dynamisme. En fonction des besoins et manques identifiés, l'opportunité d'un ou de tel(s) programme(s) peut être envisagée à l'intérieur du périmètre de centralité. Ce ou ces programme(s) seront à considérer notamment, en relation avec l'évolution potentielle des actuels locaux du Club olympique briochin (COB), sis au cœur de l'îlot Saint-Benoît et qui, en dépit de leur rôle clé, n'exercent aucune influence sur l'espace public, en raison même de leur invisibilité depuis celui-ci.

- **Un bassin nordique (piscine extérieure)** : partant du principe que se baigner en plein air dans une eau turquoise à 28 degrés est un rêve accessible, de plus en plus de municipalité se décident à sauter à l'eau en ajoutant à leur équipement existant un bassin extérieur.

Le principe du bassin nordique permet en effet de nager toute l'année en extérieur. La température de l'eau reste constante à environ 28°.

Cette installation peut s'imaginer en continuité de la piscine Aquaval, profitant en sus de la vue exceptionnelle en surplomb de la vallée du Gouédic. Un aménagement en complément constitué de pelouse et de terrasses en bois « solarium » en balcon viendrait compléter la programmation afin de transformer cet équipement en véritable lieu public de ressource et de bien-être. Un sauna extérieur serait également bienvenu pour compléter l'offre autour du soin et de la santé. Cette offre viendrait en complément des équipements d'Aquabaie à Ploufragan.

- L'offre sportive en ville pourrait être diversifiée avec **des espaces sportifs hybrides**, en alternative au classique

city stade. L'offre pourrait être davantage inclusive, à destination tant des hommes que des femmes, de tout âge. A [Superkilen, à Copenhague](#), les architectes de chez BIG ont développé des espaces sportifs mêlant pratique du



Le Club Olympique Briochin (COB) : Une offre de sports variée en centre-ville (karaté, tai chi, boxe anglaise, COBSP Football, gymnastique, sports sous-marins, musculation, pilates, danse, musique, théâtre, radio...)

Soigner les lieux de santé

Les services et professionnels de la santé constituent un levier à part entière pour le dynamisme d'un centre-ville. Ce sont des maillons importants pour son fonctionnement. Leur présence et leur panachage avec les autres fonctions usuelles de la centralité (services et commerce notamment) contribuent significativement à la vitalité de celui-ci. Le départ des cliniques privées (Sainte Jeanne d'Arc, clinique de la Gare, clinique armoricaine de radiologie, etc.) a constitué pour le centre-ville de Saint-Brieuc un séisme, dont les conséquences s'exercent encore. Il est nécessaire de programmer **une ou des maison(s) de santé**, complémentaire(s) à celle qui vient d'être créée, considérant les manques de spécialistes d'ores et déjà identifiés et prévisibles.

Diversifier les aires de jeux

En complément des lieux du sport, le périmètre de la centralité gagnera des aires de jeux pour les enfants, les adolescents, les

Un inventaire programmatique désinhibé des idées d'aménagement

adultes ; un espace couvert de jeux/ parcours d'aventures pour les enfants, qui pourrait également se décliner au travers d'une ludothèque (éventuellement [ambulante](#), comme l'exemple de Ludambule, dans les Hautes-Alpes, en partenariat avec des acteurs publics : Europe, État, Région, Villes, CAF...).

La vocation sport/nature développée sur le territoire pourrait être étoffée par l'aménagement de [parcours de disc-golf](#) dans les vallées par exemple. Il s'agit d'un sport populaire, venant des pays nordiques, qui propose un compromis entre golf et frisbee. Cette pratique permettrait de partir à la découverte des vallées au fil des parcours (de 9 ou 18 trous). Le premier parcours de disc golf en Bretagne a vu le jour dans [la vallée de Pratmeur](#) (à Quistinic dans le Morbihan).

D'autres hypothèses :

- Favoriser de nouveaux usages dans les vallées : tyrolienne assise, vélo, allongée à l'emplacement de l'ancien viaduc, saut à l'élastique depuis les viaducs, hébergements insolites, escalades – falaise, bloc –, via ferrata, accrobranche, toboggan pour descendre dans les vallées, toboggan aquatique, cerf-volant, char à voile, ultimate, disc-golf, baignade, piscine à marée, bob luge, ski urbain (à découvrir : [l'ancienne piste de ski de la Sarra à Lyon](#))...

Centre funéraire, (enfin) un lieu digne

Le centre funéraire est à considérer comme un élément de programmation à haute portée symbolique. Leur architecture peut contribuer à souligner la solennité des lieux. Le choix du lieu d'implantation de ce type de programmation est également à considérer avec attention. Quelques exemples :

- [Le crématorium de Rennes Métropole à Vern-sur-Seiche](#) par l'Atelier du Pont architectes. "Le dénominateur commun de ce projet est la figure du cercle qui constitue le leitmotiv paysager et architectonique. D'une symbolique ouverte, elle évoque la cellule biologique, la constellation, l'image de sites mortuaires primitifs et pourquoi pas, des figures plus récentes de Land art" (description de l'architecte). Ce projet a été lauréat du Prix spécial d'architecture de Bretagne en 2010. Il dialogue largement avec le paysage qui l'environne.
- [Le crématorium de Kakamigahara à Gifu](#), au Japon, réalisé par le célèbre architecte Toyo Ito, en collaboration avec

l'ingénieur Mutsuro Sasaki. Le concept développé ici est la "forêt de méditation". C'est à la fois une intention architecturale et un défi structurel. L'ondulation de béton armé évoque la réminiscence des fumées qui émergent du four crématoire, tout en dialoguant avec les ondulations du paysage, connectant le sol, le lac, la colline et le ciel.

Des programmes nécessaires à la satisfaction des enjeux de demain

La stratégie urbaine pour le centre-ville s'articule au projet politique briochin, axé sur les transitions, notamment climatique et écologique. Par conséquent, elle intègre à son niveau, les transformations et ruptures que ces circonstances et impératifs vitaux exigent.

Pour faire face à ces mutations et répondre au caractère d'urgence qu'elles comportent, les besoins sont considérables, qu'ils soient humains ou infrastructurels, exprimés en termes de compétences nouvelles ou de locaux dédiés : recherche et développement, formations alternatives, main-d'œuvre qualifiée, etc. Voici quelques pistes programmatiques, non exhaustives, là encore :

Recherche et Développement

En matière d'unités ou de centres de R&D pourraient, par exemple, être explorées les hypothèses suivantes, chacune assortie d'un ancrage calibré au regard de l'offre déjà disponible par ailleurs sur le territoire : local, régional, voire national si absence constatée à ce niveau :

- **Un centre de Recherche et Développement dans le domaine de l'hydrogène vert**, conformément :
 - D'une part, à l'orientation déjà prise dans ce domaine par Saint-Brieuc Armor Agglomération (création de la station de production d'hydrogène vert et de la plate-forme de distribution des Châtelets, à Ploufragan) et projet de développement d'une filière ;
 - D'autre part, au projet de parc éolien offshore de la baie de Saint-Brieuc, compatible avec les durées

annuelles de fonctionnement à pleine charge que requiert l'électrolyse pour la production d'hydrogène vert.

Et considérant enfin, les travaux importants de recherche et développement qu'exige à ce stade la filière hydrogène.

- **Un centre de Recherche et Développement dédié aux low-techs**, c'est à dire, orienté sur les démarches de conception (produits, procédés, services, systèmes) privilégiant les principes de durabilité forte (sobriété, efficacité, pérennité), de résilience collective (maintenabilité, accessibilité, autonomisation) et de transformation culturelle.

NOTA : Les low-techs ou « technologies douces » (par antonymie avec la high-tech) prennent le contre-pied du technosolutionnisme, qui prétend apporter à l'humanité les réponses aux crises multiples et cumulatives de l'anthropocène (réchauffement et dérèglement climatique, effondrement de la biodiversité, pollution généralisée) autant qu'à celles à venir sur l'énergie et les matières premières, déjà caractérisées par de fortes tensions. Le recours aux low-techs vise notamment à réduire le plus rapidement possible l'empreinte écologique des sociétés modernes pour enclencher l'indispensable descente énergétique et matérielle.

- **Un centre de Recherche et Développement régional** (complémentaire du Ceebios, basé à Senlis) **dédié au biomimétisme**, c'est-à-dire orienté sur les démarches soucieuses d'agir par, avec et pour le vivant, en prenant ce dernier pour source d'inspiration et modèle.

NOTA : La notion de biomimétisme souffre encore d'une certaine confusion sémantique. Suivant la définition proposée par la norme expérimentale de l'Afnor le biomimétisme (du grec bio, « vie » et mimesis, « imitation ») est à la fois une philosophie, une approche scientifique interdisciplinaire et une méthodologie qui consiste à prendre la nature pour modèle et à s'inspirer des systèmes biologiques résultant de 3,8 milliards d'années d'évolution et de stratégies d'adaptation du vivant à son environnement, pour concevoir des technologies innovantes et soutenables.

2 | Stratégie urbaine

Nouveaux besoins de formation

De très importants besoins de formation, en matière de compétences et de qualifications nouvelles, sont générés à court terme, par la prise en compte des enjeux contemporains, climatiques et environnementaux, ainsi que par le cadre législatif et réglementaire qui les promeuvent. De tels programmes peuvent, par exemple, être envisagés à Saint-Brieuc, et contribuer incidemment au dynamisme de la ville :

- **Un centre de formation spécialisé dans les domaines de la réhabilitation et de l'adaptation du bâti** aux enjeux climatiques et énergétiques. Les besoins en ingénierie et en main-d'œuvre qualifiée sont considérables dans ces domaines et ils vont s'accroître, dès lors qu'il s'agit de réformer un parc immobilier largement inadéquat sur le plan énergétique et/ou massivement composé de « passoires » thermiques.

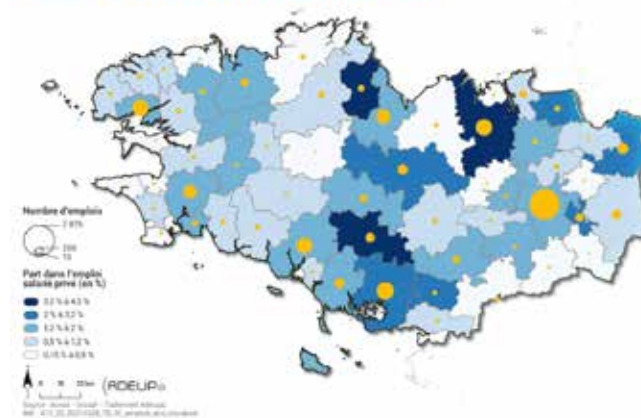
NOTA : Le cap fixé par les accords internationaux sur le climat de Paris en 2015, afin d'éviter à l'horizon 2100 un réchauffement climatique global supérieur à 2 °C et de rester sous le seuil des 1,5 °C, conformément à la recommandation du Giec, commande de réduire les émissions planétaires de gaz à effet de serre de 5 % par an. Pour l'heure aucune nation ne s'est concrètement organisée pour atteindre cet objectif, qui impose en particulier de concilier étroitement sobriété et efficacité énergétique, notamment sur le secteur du bâtiment, par une massification appliquée et rationalisée des rénovations.

- **Un centre de formation, notamment professionnelle, consacré aux métiers de l'économie circulaire et du recyclage.**

NOTA : Au cœur de l'économie circulaire, le recyclage constitue un enjeu stratégique à la fois pour l'environnement et l'économie. Il concourt à réduire le gaspillage énergétique et de ressources naturelles. Il permet aussi de sécuriser l'approvisionnement de l'industrie en matières premières, en même temps qu'il contribue à diminuer ses impacts environnementaux. Mais il représente aussi un véritable défi au regard des modes de faire habituels, qu'illustre par

exemple, le taux actuel de recyclage en France des matières plastiques (21,3 %) au regard de l'ambition gouvernementale d'atteindre 100 % en 2025 (Source : Ademe). Pour aller plus loin : voir [l'Observatoire de l'économie circulaire de l'Adeupa](#) (n°2 paru en mai 2021)

Les emplois de la gestion des déchets, du réemploi et du recyclage en Bretagne par EPCI à la fin de l'année 2019



- **Un centre de formation professionnelle agricole alternatif, orienté agro-écologie, permaculture et agroforesterie.**

NOTA : La part des agriculteurs dans la population active a été divisée par 4 en France depuis 1980 et cette dynamique se poursuit. Cependant dans le contexte de la transition écologique et de l'adaptation des pratiques agricoles (notamment vers davantage de résilience, face au dérèglement climatique) les besoins vont être considérables. Pour la seule production agricole, ils sont estimés à 500 000 emplois ETP (source : Plan de transformation de l'économie française, The Shift Project, février 2022).

Réforme des mobilités

La thématique des mobilités, et plus précisément de l'évolution des modes de déplacement, constitue un autre levier programmatique essentiel pour la régénération et l'adaptation du centre-ville. Elle articule les éléments suivants :

- **Boulevard urbain nord-sud** : il s'agit en substance de la création, en lieu et place de la section intra-urbaine de la RN12, d'un boulevard urbain multimodal, intégrant les modes actifs et un transport en commun en site propre (analogue à TEO par exemple). Ces changements de statut et reconversion de la RN12 sont bien entendus rendus possibles par l'axe de contournement sud (voir le focus "boulevard des Panoramas").

NOTA : Nuisances sonores, pollution atmosphérique, alertes répétées aux particules fines, coupures urbaines infranchissables, congestion, etc. : la question de la transformation d'autoroutes urbaines en avenues et boulevards urbains concerne de nombreuses villes et métropoles, en France et à l'étranger. Ainsi, à Dunkerque, la voie express D601 (pénétrante ouest) a-t-elle été transformée en boulevard urbain avec voies réservées aux bus, piste cyclable, aménagements paysagers et une vitesse de circulation ramenée à 50 km/heure. De même, Lyon est engagée dans le processus de transformation de l'autoroute nationale A6/A7 en boulevard métropolitain multimodal ; ou encore Strasbourg, avec le projet de reconversion de l'autoroute A35 qui traverse la ville à 800 mètres de la cathédrale et deviendra, à terme, après la mise en service du grand contournement ouest, un boulevard urbain multimodal.

- **Déploiement des modes actifs** : ce déploiement des modes actifs (marche, vélo) au centre-ville prolonge et consolide les actions déjà entreprises. Il pose les bases d'une zone à trafic limité (ZTL) à l'intérieur du périmètre hypercentral (voir le focus "Zone à trafic limité").

Il se propose également de questionner le statut des boulevards suspendus, au-delà de l'enjeu de leur requalification patrimoniale, en s'intéressant à leur évolution fonctionnelle en faveur des modes actifs. Dans ce contexte, il formule l'hypothèse d'une passerelle légère pour piétons et cyclistes en remplacement du viaduc de Souzain détruit, et l'opportunité d'une liaison douce entre le centre-ville de Saint-Brieuc et le nord de l'agglomération.

Plus globalement, cette approche programmatique axée sur les déplacements se préoccupe des modalités d'accompagnement de l'itinéraire de la Vélomaritime (Eurovélo 4) dans sa traversée briochine, et de sa bonne connexion au réseau cyclable local.

Un inventaire programmatique désinhibé des idées d'aménagement

Enfin, elle n'oublie pas dans le cadre de cet inventaire programmatique, de considérer les autres ingrédients indispensables d'un système-vélo, tels que : atelier(s) de réparation-vente de bicyclettes ou garages à vélos sécurisés, etc.



Naturcenter Amager Strand, Copenhague : Relais touristique multifonctions (location d'équipements, atelier de réparation, aire de pique-nique, café...)

- **L'HENTIG GLAS** : à Saint-Brieuc, les modes actifs s'incarnent notamment au travers du projet en cours de réalisation de l'Hentig glas. L'Hentig glas c'est le projet de « Petit chemin vert » entre le centre-ville et le port, considéré non seulement comme lien mais aussi comme support de recomposition urbaine. Le plein aboutissement de ce projet, dans sa dimension mobilités, exige de traiter la question de sa continuité et de la liaison convenable avec le centre-ville et le quartier de la gare (voir focus "La passerelle de l'Hentig glas").

Enfin, l'Hentig glas invite également à traiter complètement la question du lien centre-ville/port, en imaginant en complément du parcours demi-circulaire oriental offert par l'Hentig glas, un « itinéraire de retour » privilégié, permettant pour les modes actifs, la réalisation d'une boucle urbaine complète (indépendamment de l'option offerte par la vallée de Gouédic). Pour aller plus loin : compte tenu des forts dénivelés dus à la topographie, une solution innovante existe depuis 1993 à Trondheim en Norvège : [le CycloCable](#), sorte de remonte-pente/ascenseur à vélo.

Logistique urbaine décarbonée

Parmi le matériel programmatique nécessité par les enjeux de transition, figurent les composantes de la logistique urbaine de demain. Celles-ci comprennent en particulier : un réseau de centrales logistiques dédiées à la mutualisation du fret, ainsi que l'ensemble des constituants d'un système de cyclologistique (à l'image de l'initiative locale [Griffon logistique](#) créée par deux entrepreneurs locaux, proposant du transport de marchandises "agile et écologique" à vélo).

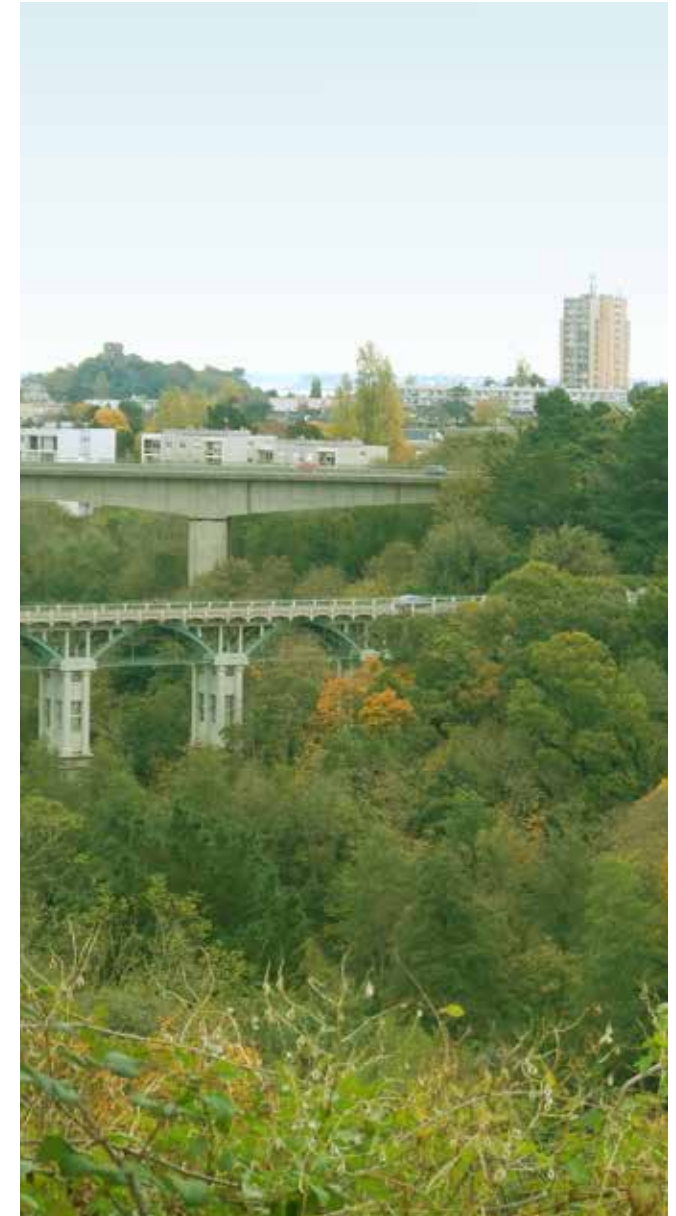
Ville et nature mieux reliées

À Saint-Brieuc le principe de « nature en ville » n'est pas une vaine expression. Le réseau des vallées qui innervent jusqu'au centre-ville, mais aussi l'opportunité d'un maillage des parcs, jardins et cœurs d'îlots constituent en l'occurrence, un atout de premier ordre et une part essentielle du matériel programmatique mobilisable. Ils contribueront à démontrer que loin d'être incompatibles, ville compacte et nature en ville peuvent concourir par leur métissage à la création d'espaces plus viables, tout en préservant en dehors des villes, de précieux espaces agro-naturels.

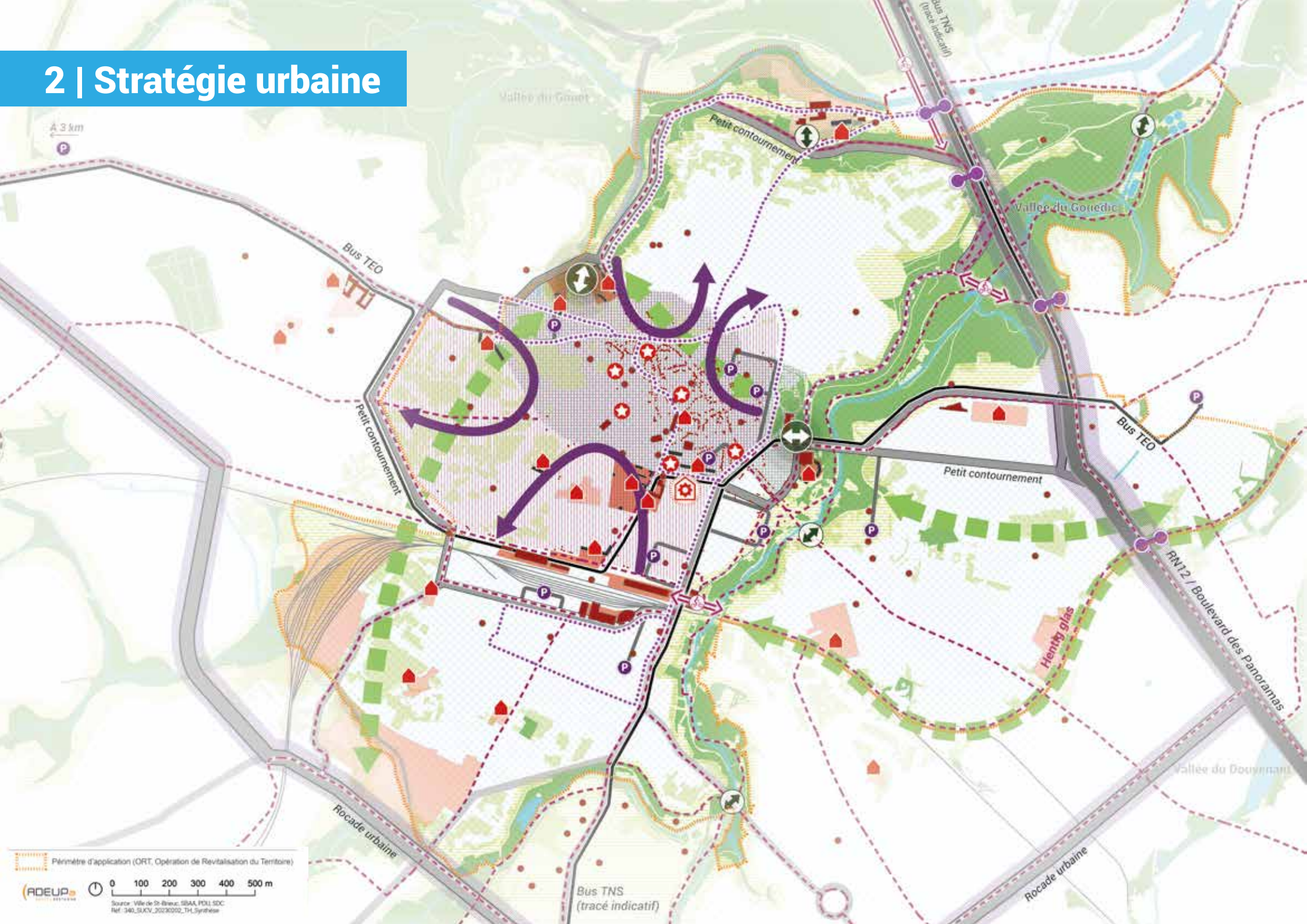


Transformation de l'ancienne prison de Nantes en 160 logements, une crèche, un théâtre, un restaurant et un parking. Un cœur d'îlot paysager et traversant.

DTACC architectes, 2017



2 | Stratégie urbaine



SAINT-BRIEUC 2040

STRATÉGIE URBAINE DE SBAA POUR SA CENTRALITÉ

AXE 1 | DES MOBILITÉS RECOMPOSÉES POUR UNE VILLE APAISÉE

Orientation 1.1 | Limiter les flux automobiles en centre-ville



Orienter les flux automobiles sur les radiales, boucles de contournement existantes, puis vers les parkings

Instaurer une zone à trafic limité (ZTL, 105 ha) dans l'hypercentre

Orientation 1.2 | Constituer un réseau de places publiques accessibles et confortables



Rendre prioritaire piétons et vélos au sein de la ZTL (l'aire piétonne existante est pour sa part maintenue)

Associer la navette centre-ville au fonctionnement de la ZTL et faciliter les liens ville-port

Orientation 1.3 | Assurer des continuités piétonnes et cyclables sécurisées



Étoffer le maillage d'itinéraires dédiés aux modes actifs



Franchir en beauté les vallées : aménager des passerelles pour modes actifs

Orientation 1.4 | Apaiser les accès à la centralité



Boulevards urbains : gommer la logique routière des aménagements



Faciliter l'intermodalité en raccordant la RN12/Boulevard des Panoramas au territoire traversé

AXE 2 | VILLE ET NATURE ENTRELAÇÉES

Orientation 2.1 | Protéger les espaces naturels existants



Préserver les espaces de respiration en contrepoint de la ville



Diffuser la nature sur les franges des vallées

Orientation 2.2 | Déployer la nature en ville



Favoriser la renaturation des espaces publics et prendre appui sur les cœurs d'îlot paysagers

Orientation 2.3 | Mieux relier ville et vallées



Faciliter les connexions ville/vallées (interfaces majeures et accès principaux)

Orientation 2.4 | Prendre en compte et tirer parti du cycle de l'eau



Révéler la présence de l'eau, en ville et dans les vallées. Engager une déconnexion progressive des eaux pluviales. Mettre en œuvre la gestion intégrée des eaux pluviales (Giep).

AXE 3 | UNE CENTRALITÉ ATTRACTIVE

Orientation 3.1 | Conforter et étoffer les fonctions de centralité



Maintenir les fonctions de ville-centre en centre-ville. Implanter les fonctions urbaines manquantes.



Créer une maison du projet urbain

Orientation 3.2 | Renouveler l'offre de logements en centre-ville



Poursuivre et développer le renouvellement urbain



Proposer une offre de logements neufs en ville

Orientation 3.3 | Maximiser la qualité de ville par de nouveaux usages des espaces publics



Révéler les qualités spatiales des principales places du centre-ville

Orientation 3.4 | Capitaliser sur l'éventail d'opportunités foncières stratégiques en centralité et au-delà



Investir en priorité les sites stratégiques en centralité



Considérer les autres sites notables en cohérence

Axe 1 | Des mobilités recomposées

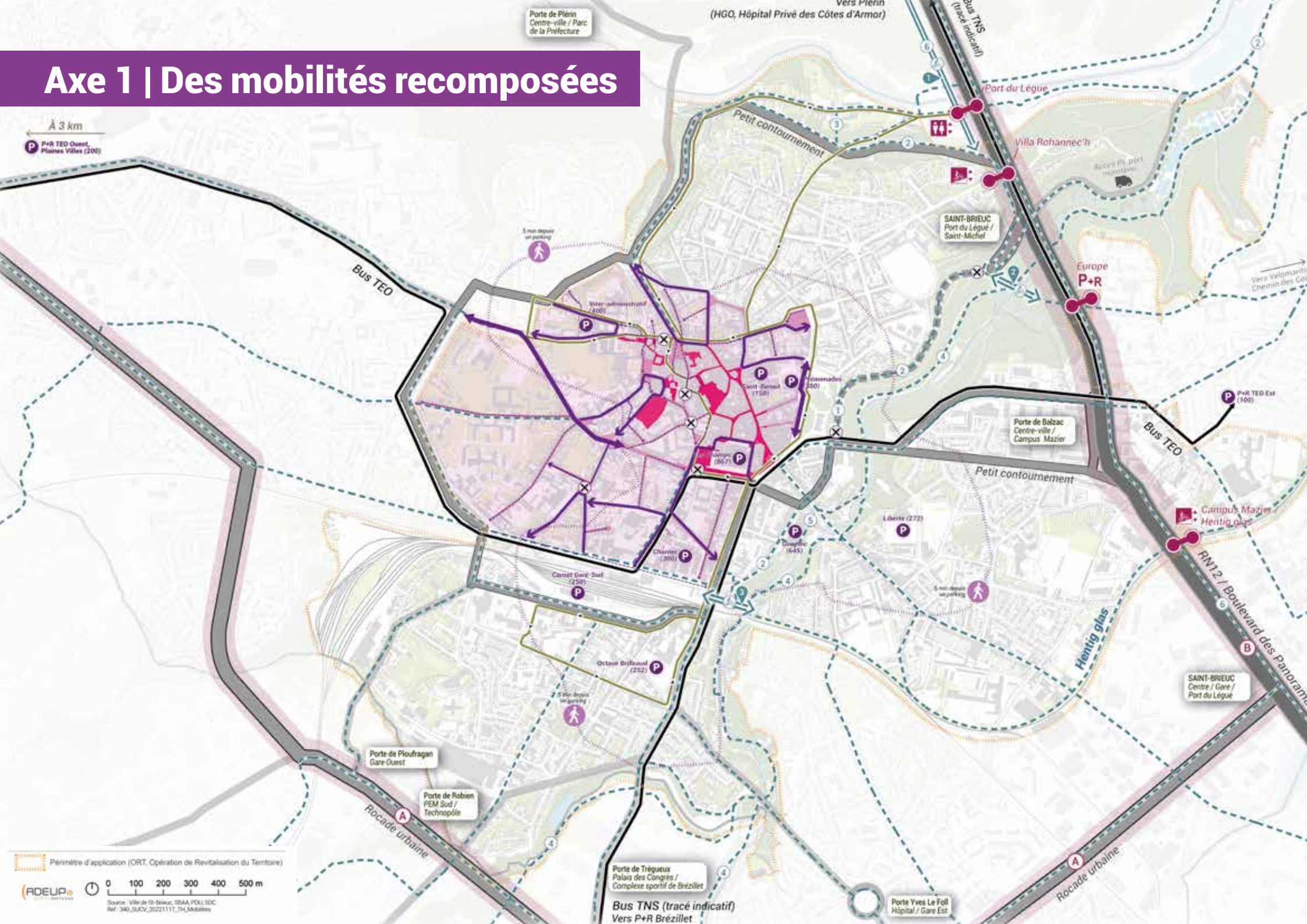


La Maison du vélo, l'une des composantes du pôle d'échange multimodal de la gare SNCF

AXE 1

**DES MOBILITÉS
RECOMPOSÉES POUR
UNE VILLE APAISÉE**

Axe 1 | Des mobilités recomposées



À 3 km
P+R TEO Ouest, Plaines Villes (200)

Orientation 1.1 | Limiter les flux automobiles en centre-ville



Redistribuer les flux automobiles sur les radiales et boucles de contournement existantes

Faciliter les accès au centre-ville



Boulevard de Sévigné : trafic routier limité (seuls sont autorisés : les véhicules de secours, de service et les transports en commun), modes actifs favorisés avec de larges aménagements dédiés

Porte de Plérin
Centre-ville / Parc
de la Préfecture

Renforcer l'usage des multiples portes d'accès au centre-ville

Mettre en avant les itinéraires conseillés « Griffon futé » avec une signalétique dédiée, y déployer du jalonnement dynamique de parkings

Liberté (272)



Capitaliser sur la couronne de parkings existants en ouvrages

Reporter au maximum le stationnement sur voirie vers les parkings en ouvrages



Instaurer une zone apaisée dans l'hypercentre

Supprimer le trafic automobile de transit, rééquilibrer l'articulation entre marche, vélo et circulation automobile :



Mettre à profit ces interruptions pour aménager et améliorer l'espace public



Promouvoir des itinéraires privilégiés de desserte du centre-ville



Permettre la desserte locale, de proximité, de l'ensemble du centre-ville

Orientation 1.2 | Constituer un réseau de places publiques accessibles et confortables



Maintenir l'aire piétonne existante

Au sein du périmètre de la ZTL, sont piétonnes les places : Allende, du Perroquet Vert, Poulain-Corbion, du Général de Gaulle, du Martray, de la Grille, du Chai, de la Résistance, Du Guesclin



Faciliter la marche depuis les parkings

Périmètre accessible à pied en moins de 5 minutes depuis l'un des parkings du centre-ville



Associer la navette centre-ville au fonctionnement de la zone apaisée

Connecter les parkings au centre-ville, fluidifier les liens ville-port

Orientation 1.3 | Assurer des continuités piétonnes et cyclables sécurisées

Étoffer le maillage de cheminements pour modes actifs

Contribuer à diminuer la part modale de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens avec un maillage continu et sécurisé rayonnant en direction de la périphérie :



Les boulevards suspendus : lien ville-port de plus faible pente (ligne des 80 m NGF d'altitude)



Friches EDF-GDF du Légué : lien ville-port aménagé avec une passerelle et une circulation verticale



Vallée de Gouédic : lien entre centre-ville, rocade urbaine et contournement sud



Parking du Gouédic : lien entre Bd W. Rousseau, rue de Gouédic et vallée avec une rampe arrimée sur le flanc du parking du Gouédic



Boulevard des Panoramas : un itinéraire direct entre Plérin et Langueux



Franchir en beauté les vallées

Aménager des passerelles pour modes actifs en des points stratégiques :



Une passerelle légère suspendue au viaduc du Légué, connectant Plérin et Saint-Brieuc



Une liaison cyclable sur le viaduc de Toupain connectant les quartiers de l'Europe et Cesson au centre-ville



Une passerelle légère aux abords du viaduc SNCF et du Totem de l'Innovation, connectant la gare SNCF et l'Hentig glas

Orientation 1.4 | Apaiser les accès à la centralité



Boulevards urbains : Transformer le traitement des voiries

Des accès routiers reconfigurés :



Rocade urbaine (RD700/712) : Un trafic apaisé, des modes actifs encouragés et des transports collectifs facilités



Boulevard des Panoramas (RN12) : Avec ou sans contournement sud réalisé, apaiser les quartiers et vallées au contact de l'infrastructure autoroutière



Faciliter l'intermodalité en raccordant l'infrastructure au territoire traverse

S'appuyer notamment sur le futur tracé du transport nord-sud pour déployer des arrêts sur le Boulevard des Panoramas, connectés au territoire :



Un ascenseur urbain reliant le port du Légué (N0), la rampe pour modes actifs suspendue au viaduc (N1) et le boulevard des Panoramas (N2)



Des rampes pour modes actifs connectant le boulevard des Panoramas : au boulevard Pasteur, et au campus Mazier au droit de l'Hentig glas



Un parking relais de proximité entre le boulevard des Panoramas et la rue de l'Europe

Axe 1 | Des mobilités recomposées



Maisons à pans de bois à la jonction des rues Quinquaine et Notre-Dame

Orientation 1.1 : Limiter les flux automobiles en centre-ville

UN CENTRE-VILLE VIVANT, ATTRACTIF ET CAPITALISANT SUR SON ÉCHELLE HUMAINE

- ⊙ DES ACCÈS AU CENTRE-VILLE RÉPARTIS ET CLARIFIÉS POUR CHACUN, RÉDUISANT LES PHÉNOMÈNES DE CONGESTION ROUTIÈRE
- ⊙ UNE MEILLEURE UTILISATION DES NOMBREUX PARKINGS DE CENTRE-VILLE, FACILES D'ACCÈS ET DOTÉS D'UNE TARIFICATION ADAPTÉE
- ⊙ DES ESPACES PUBLICS MOINS ENCOMBRÉS DE VOITURES, REVALORISÉS ET PLUS ACCUEILLANTS
- ⊙ UN ACCÈS FLUIDE AU CENTRE-VILLE POUR LES RIVERAINS, LES PROFESSIONNELS ET LES SERVICES PUBLICQUES

Le centre-ville de Saint-Brieuc, en raison des fonctions qu'il accueille, de la densité des activités qu'il reçoit et tout simplement du gabarit de ses rues, n'a pas vocation à être traversé par des flux de transit automobiles. Saint-Brieuc 2040 rééquilibre l'articulation entre les modes de déplacement, en donnant la primeur à la marche, puis au vélo, au transport en commun et à la voiture. L'instauration d'une zone à trafic limité (ZTL) contribue à cette reconfiguration.

Redistribuer les flux automobiles sur les radiales et boucles de contournement existantes

Pour faciliter les accès au centre-ville, Saint-Brieuc 2040 s'appuie sur les boucles de contournement existantes (petit contournement, rocade urbaine) et, le cas échéant, sur le grand contournement sud conformément à la convention de travaux signée entre le département des Côtes d'Armor et SBAA fin 2022 pour l'achèvement de sa section ouest entre Trémuson et Yffiniac à horizon 2036. Saint-Brieuc 2040 affirme et concrétise la conception en "boucles et radiales" inscrite au plan de déplacement urbain 2020-2029 de SBAA (fiche 5.1 du plan d'action : "Organiser la circulation automobile [...] grâce à une hiérarchisation cohérente"), et ce, en premier lieu, via le prolongement de la campagne de communication dédiée auprès des automobilistes.

Renforcer l'usage des multiples portes d'accès au centre-ville

La ville dispose de plusieurs "portes" d'accès, rayonnant autour du centre-ville. Celles-ci sont promues par une signalétique "Griffon futé" in-situ mentionnant à chaque entrée les équipements et lieux emblématiques desservis (ex : porte de Robien / PEM Sud, technopôle).

Capitaliser sur la couronne de parkings existants en ouvrages

À partir de chaque "porte", le jalonnement dynamique des parkings les plus proches contribue à fluidifier les flux en clarifiant l'offre et la localisation des stationnements disponibles. Par ailleurs, une refonte de la politique tarifaire des parkings est mise en œuvre afin de rendre leur utilisation plus attractive vis-à-vis des stationnements aériens aux abords du centre-ville. Les commerçants et habitants du centre-ville sont associés à l'instar de ce qui se pratique à Nantes ou à Metz. À Metz, la carte parking BoujourMetz offre aux clients une réduction sur le tarif du parking, en fonction des achats effectués en centre-ville, sous forme de cashback utilisable aux bornes parking. Les habitants du centre-ville, sans stationnement privatif, bénéficient également d'un abonnement "résident" pour accéder à ces parkings de manière privilégiée. Une tarification solidaire basée sur le quotient familial est proposée. Celle-ci est rendue possible depuis la loi d'orientation des mobilités de 2019 ; voir art. L2333-87 du CGCT. Nantes, notamment, l'a mis en place depuis octobre 2022.

Instaurer une zone à trafic limité (ZTL) dans l'hypercentre

Cette zone d'une superficie de 105 hectares supprime le trafic de transit. L'installation ponctuelle de mobilier urbain dédié permet, le cas échéant, de dissuader le transit automobile, tout en maintenant les accès d'urgence et les transports en commun (rue du 71^e Régiment d'Infanterie, rue de Rohan, rue Quinquaine et place du 74^e Régiment d'Infanterie). Le stationnement aérien longue durée dans la ZTL n'est accessible qu'aux riverains et professionnels (livraisons, artisans) suivant une politique tarifaire adaptée, en lien avec les parkings en ouvrage. Des poches de stationnement de courte durée et des zones bleues sont déployées au sein du périmètre. Cette action ne nécessite pas la refonte du traitement des voies et des sols. La reconfiguration des sens de circulation assure une desserte locale équivalente à aujourd'hui, rendue plus fluide car sans trafic de transit. Une phase transitoire (week-end, été...) et une concertation citoyenne sont déployées pour assurer la bonne compréhension et favoriser l'acceptabilité du dispositif et en tester la mise en œuvre (cf. focus ZTL et partie 3 - Mise en œuvre). A titre de comparaison, Rennes déploie une ZTL dans son centre-ville à partir de février 2023, après un an de concertation, pour une durée expérimentale de 4 mois dans un premier temps.

Axe 1 | Des mobilités recomposées



La place de la Résistance, encadrée par l'immeuble de la Poste et le Théâtre La Passerelle, Scène nationale

Orientation 1.2 : Constituer un réseau de places publiques accessibles et confortables

DES DÉPLACEMENTS DOUX EN CENTRE-VILLE FAVORISÉS ET FACILITÉS PAR UNE MEILLEURE ARTICULATION ET LISIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS

- ⊙ UNE DÉAMBULATION EN CENTRE-VILLE À PIED, EN VÉLO OU EN NAVETTE FAVORISÉE ET FACILITÉE
- ⊙ UN CŒUR PIÉTON PERMETTANT DE FLÂNER, DE SE RETROUVER TOUT EN PROFITANT DES COMMERCES, SERVICES ET FONCTIONS DE CENTRALITÉ
- ⊙ L'ORIENTATION DES PIÉTONS FACILITÉE NOTAMMENT PAR UNE COMMUNICATION DÉDIÉE INNOVANTE
- ⊙ UNE DÉCARBONATION EFFECTIVE DE NOS DÉPLACEMENTS
- ⊙ PERMETTRE LA PLEINE ET LÉGITIME APPRÉCIATION DE LA RICHESSE SPATIALE ET PATRIMONIALE DE LA CENTRALITÉ HISTORIQUE

Le centre-ville de Saint-Brieuc se distingue par son riche réseau de places et d'espaces publics qui furent souvent dénaturés au fil du temps. Sa valorisation en tant que lieu de vie, d'animation, de détente et de loisirs constitue un réel enjeu pour Saint-Brieuc 2040. C'est un facteur d'attractivité pour ceux qui y résident, y travaillent ou s'y rendent.

Maintenir l'aire piétonne existante

Au sein de la zone à trafic limité, l'aire piétonne existante est maintenue dans le cadre de Saint-Brieuc 2040. Les places Allende, de la Grille et du Chai, déjà piétonnes, sont complétées par la piétonnisation des places du Perroquet Vert, Poulain-Corbion, du Général de Gaulle, du Martray, de la Résistance et Du Guesclin. L'aire piétonne bénéficie d'ores et déjà de quelques extensions récentes engagées ou en réflexion : la place de la Grille, complétée des rues de Rohan et des Trois Frères Merlin rendues piétonnes sur la période estivale ; et la place de la Résistance, complétée des rues Michelet et de la Poissonnerie. Dans le centre-ville, au-delà de l'aire piétonne existante, la ZTL s'applique et se matérialise par la mise en place d'une zone réglementée.

Faciliter la marche depuis les parkings

Saint-Brieuc est une ville à échelle humaine où les modes actifs ont toute leur place. L'importante offre de stationnements en centre-ville, principalement en ouvrage, permet d'accéder à la totalité du centre-ville en cinq minutes à pied. Pour faciliter les déplacements à pied, la mise en place d'une signalétique pour piétons facilitant l'orientation est mise en place à l'instar de

dispositifs existants tels que le Gouvernail à Grenoble ou le Piéto à Molenbeek. A Saint-Brieuc, SBAA a choisi de développer le MetroMinuto (fiche action 6.1 du PDU "Déployer un outil connecté en lien avec les mobilités"). Les plans MetroMinuto ont été initiés à Pontevedra et ont depuis essaimé ailleurs en Espagne (Pampelune, Irun) et en France (Saint-Jean-de-Luz). Ils allient communications physique et digitale.

Saint-Brieuc 2040 s'inscrit en cohérence du Plan Guide des Espaces Publics adopté en 2018 (Atelier Chervet-Chastel architectes-urbanistes). Il définit une stratégie d'ensemble qui affirme l'identité du centre de Saint-Brieuc, en rendant lisible l'imbrication des différentes échelles (cœur historique, centre-ville et centre-plateau). Cette stratégie donne de l'espace supplémentaire aux piétons et aux mobilités douces, change le revêtement de certains sols (retrouver les pavés du centre-ville par exemple), renature ponctuellement, réduit les différences de niveaux (comme les bordures). Les réaménagements de voirie s'appliquent en priorité aux axes les plus fréquentés entre la gare et le centre-ville où de nombreux piétons et voyageurs transitent : rue Alsace Lorraine, rue Lequyer, rue Jean Métairie, rue Gourien, rue du Vieux Séminaire, rue Kléber ainsi que rue du 71^e Régiment d'Infanterie.

Associer la navette centre-ville au fonctionnement de la ZTL

Le tracé de la navette centre-ville est redéfini afin de connecter l'ensemble des parkings en ouvrage avec le centre-ville. Elle facilite également les liens ville-port. La navette permet notamment aux seniors, aux familles ou aux personnes en situation de handicap, d'accéder aisément au centre-ville à l'instar de Bayonne, exemplaire en la matière depuis de nombreuses années.

La ZTL, le cœur piéton et la constitution de cheminements piétons aisés et clairs contribuent à la lisibilité : les quartiers, les points de repère et les chemins sont facilement identifiables et facilement regroupés en des ensembles d'échelles supérieures (le centre-ville, le quartier, la vallée, la centralité Saint-Brieuc/Plérin...).

Axe 1 | Des mobilités recomposées



Sur l'itinéraire de l'Hentig glas, au point de jonction avec la Vélomaritime, au niveau du Pont des courses

Orientation 1.3 : Assurer des continuités piétonnes et cyclables sécurisées

AU-DELÀ DU CENTRE-VILLE, DES PARCOURS À PIED OU À VÉLO VÉRITABLEMENT ALTERNATIFS À LA VOITURE

- ⊙ FAVORISER LE REPORT MODAL VERS LE VÉLO DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES DE COURTES DISTANCES. CONSOLIDER L'ESSOR DE LA DYNAMIQUE AMORCÉE
- ⊙ À PIED OU À VÉLO, UNE CENTRALITÉ LARGEMENT CONNECTÉE AVEC LES COMMUNES VOISINES
- ⊙ DES AMÉNAGEMENTS CONTINUS ET SÉCURISÉS COMPOSANT AVEC LA TOPOGRAPHIE ET RENOUANT AVEC LA TRADITION D'INGÉNIERIE INNOVANTE
- ⊙ DES LIENS VILLE-PORT ET VILLE-MER FACILITÉS ET MULTIPLES NOTAMMENT VIA L'HENTIG GLAS

L'objectif fixé par le plan de déplacement urbain de SBAA est de doubler la part modale des déplacements à vélo d'ici 2030 (de 2 à 4 %). À cette fin, le maillage pour modes actifs continu, sécurisé et rayonnant entre la centralité et les communes voisines, est développé. Il constitue l'une des orientations capitales de Saint-Brieuc 2040.

Étoffer le maillage de cheminements pour modes actifs

Le Schéma directeur cyclable de SBAA de 2020 a pour objectif de constituer un maillage d'aménagements cyclables et de services liés à l'échelle des 32 communes. 234 kilomètres d'aménagements sont déjà identifiés comme favorisant la pratique cyclable. L'objectif de 340 kilomètres d'aménagements a été retenu. Il répond à une double vocation : 167 km à vocation pendulaire et 173 km à vocation touristique.

Pour favoriser l'usage du vélo au quotidien, sur la totalité du déplacement domicile-travail ou en intermodalité (voiture-vélo, vélo-transport en commun par exemple), plusieurs ajustements et compléments au maillage sont programmés par Saint-Brieuc 2040 :

1. Sur le Boulevard de Sévigné, les modes actifs sont favorisés par de larges aménagements dédiés, en balcon sur la vallée. Ils bénéficient d'un trafic routier limité, où seuls les véhicules de secours, de service et les transports en commun sont autorisés.
2. Via les boulevards suspendus (Boulevards Harel de la Noé, de Sévigné et Waldeck Rousseau), port et centre-ville sont connectés par l'itinéraire de plus faible pente, suivant la côte 80 mètres NGF d'altitude et l'ancien tracé du petit train des Côtes du Nord (fiche action 3.6 du PDU "Étudier les emprises ferroviaires et analyser leurs potentiels").

3. Au niveau des anciennes friches EDF-GDF du Légué, en partie haute, une passerelle associée à une circulation verticale connecte aisément le centre-ville, depuis la rue du Port Favigo au port du Légué (cf. focus "Le chaînon manquant").
4. Dans la vallée de Gouédic, un itinéraire cyclable, continu et sécurisé, se déploie en direction du plateau de Brézillet, de la rocade urbaine et du grand contournement sud. Les connexions avec ces axes routiers sont dotés de parking à vélo "Vélo Park" permettant l'intermodalité voiture-vélo.
5. Sur le flanc du parking du Gouédic, une rampe pour modes actifs connecte le Boulevard Waldeck Rousseau, la rue de Gouédic et la vallée (cf. focus « le goulet de Gouédic »).
6. Le Boulevard des Panoramas reçoit un itinéraire cyclable continu et sécurisé aménagé, de Plérin à Languieux.

Franchir en beauté les vallées

Assurer des continuités piétonnes et cyclables sécurisées, c'est également assurer le franchissement aisé des vallées aux modes actifs, en renouant avec la tradition d'ingénierie innovante locale. Trois aménagements stratégiques sont programmés :

1. Une passerelle légère suspendue au viaduc du Légué, connecte Plérin et Saint-Brieuc (cf. focus "Le Boulevard des Panoramas").
2. Une liaison cyclable sur le viaduc de Toupin existant connecte les quartiers de l'Europe et Cesson au centre-ville. Elle se matérialise par une bande cyclable bidirectionnelle sur la voirie.
3. Une passerelle légère aux abords du viaduc SNCF et du Totem de l'innovation, connecte la gare SNCF et l'Hentig glas (cf. focus la Passerelle de l'Hentig glas).

Axe 1 | Des mobilités recomposées



Un territoire qui conjugue avec une topographie tourmentée : Au premier plan le viaduc de Toupin, puis le viaduc de la RN12 franchissant la vallée de Gouédic

Orientation 1.4 : Apaiser les accès à la centralité

ROMPRE AVEC LA LOGIQUE AUTOROUTIÈRE ANTI-URBAINE DE CERTAINS AXES

- ⊙ LE BOULEVARD DES PANORAMAS : LA RÉDUCTION DE L'ANCIENNE FRACTURE AUTOROUTIÈRE DOUBLÉE D'UNE ENTRÉE MAGISTRALE EN VILLE
- ⊙ UNE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE MIEUX INSÉRÉE ET CONNECTÉE À SON ENVIRONNEMENT URBAIN, MOINS DOMMAGEABLE POUR CELUI-CI
- ⊙ DES BOULEVARDS URBAINS FAVORISANT LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LES MODES ACTIFS
- ⊙ UNE INTERMODALITÉ FACILITÉE OPÉRANTE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

À l'horizon 2040, les transitions sont effectuées. La RN12 est réformée en boulevard urbain multimodal : le Boulevard des Panoramas. De même, la rocade urbaine au sud a évolué suivant une logique moins ouvertement routière.

Boulevards urbains : transformer le traitement des voiries

À l'échéance de la stratégie urbaine, la rocade urbaine au sud (RD700/712) s'est adaptée à la nouvelle donne en matière de mobilité. Le trafic y est apaisé, les modes actifs sont encouragés par des aménagements sécurisés et les transports collectifs sont facilités sur son linéaire. De même, la traversée de la ville par la RN12, autrefois source de profondes fractures et nuisances est réformée en boulevard urbain multimodal. C'est désormais le Boulevard des Panoramas. La portion urbaine de la voie, empruntant notamment les viaducs du Légué et du Gouédic, bénéficie de la mise en œuvre du second axe fort en transport collectif de l'agglomération à horizon 2040 : le transport nord-sud (TNS). La reconfiguration de l'itinéraire contribue à atténuer les dommages et pollutions multiples. Elle améliore la relation entre l'infrastructure et les quartiers avoisinants (fiche action 1.1 du PDU "Second axe fort en transports collectifs"). Le TNS relie Plérin au nord (hôpital privé des Côtes d'Armor HGO) et le centre hospitalier Yves Le Foll de Saint-Brieuc au sud (hypothèse Adeupa). S'inscrivant dans l'axe "Anticiper le bouleversement des circulations induit par la rocade de déplacements" du PDU (thème 5), deux scénarios sont envisagés à ce stade :

- Scénario 1 "le contournement sud reste inachevé, la RN12 n'est pas déclassée" : Le passage du Transport Nord-Sud sur le Boulevard des Panoramas s'effectue alors en site propre sur l'emprise de la bande d'arrêt d'urgence actuelle de la RN12 avec l'aménagement d'une voie réservée au transport en commun à l'instar de la VRTC prévue entre Rennes et Nantes sur la RN137. Les aménagements en faveur des modes actifs

se déploient plus largement, via des aménagements continus sécurisés et confortables reliant Plérin à Langueux. Au niveau du viaduc du Légué, une passerelle dédiée aux modes actifs est créée. Suspendue sous le viaduc, elle permet de relier Plérin et Saint-Brieuc (cf. focus "Boulevard des Panoramas").

- Scénario 2 "le contournement sud est achevé dans sa partie occidentale, la RN12 est déclassée" : La RN12 est réduite à 2x1 voie à 50 km/h, avec des voies bidirectionnelles en site propre pour le TNS. Les largeurs restantes, équivalentes aux bandes d'arrêt d'urgence actuelles, permettent d'aménager des pistes cyclables, sécurisées et dissociées des flux automobiles.

Le Boulevard des Panoramas est privilégié pour les flux urbains, tandis que le contournement sud accueille les flux régionaux par ailleurs forcément reconfigurés dans leurs modalités à l'horizon final qui s'applique ici.

Faciliter l'intermodalité en raccordant l'infrastructure au territoire traversé

Avec le Transport Nord-Sud, des points de desserte stratégiques sont créés. Ils permettent de nouvelles liaisons avec la ville et suppriment les anciennes engendrées par le faisceau autoroutier :

1. Au droit du port, sur le viaduc du Légué, l'implantation d'un arrêt complété d'un ascenseur urbain permet de connecter : le Port du Légué, la passerelle pour modes actifs (scénario 1) et le viaduc du Boulevard des Panoramas.
2. Une rampe pour modes actifs connecte le Boulevard Pasteur au Boulevard des Panoramas. Elle assure un accès rapide au centre-ville de Saint-Brieuc.
3. Entre la rue de l'Europe et le Boulevard des Panoramas, un parking relais de proximité est aménagé, complété d'un arrêt de bus du TNS. Ce parking relais de capacité importante permet une intermodalité multiple par la connexion à la rue de Genève en contrebas, un accès vélo rapide est assuré au viaduc de Toupin.
4. Enfin, l'Hentig glas au droit du campus Mazier est connecté au Boulevard des Panoramas.

Axe 1 | Des mobilités recomposées

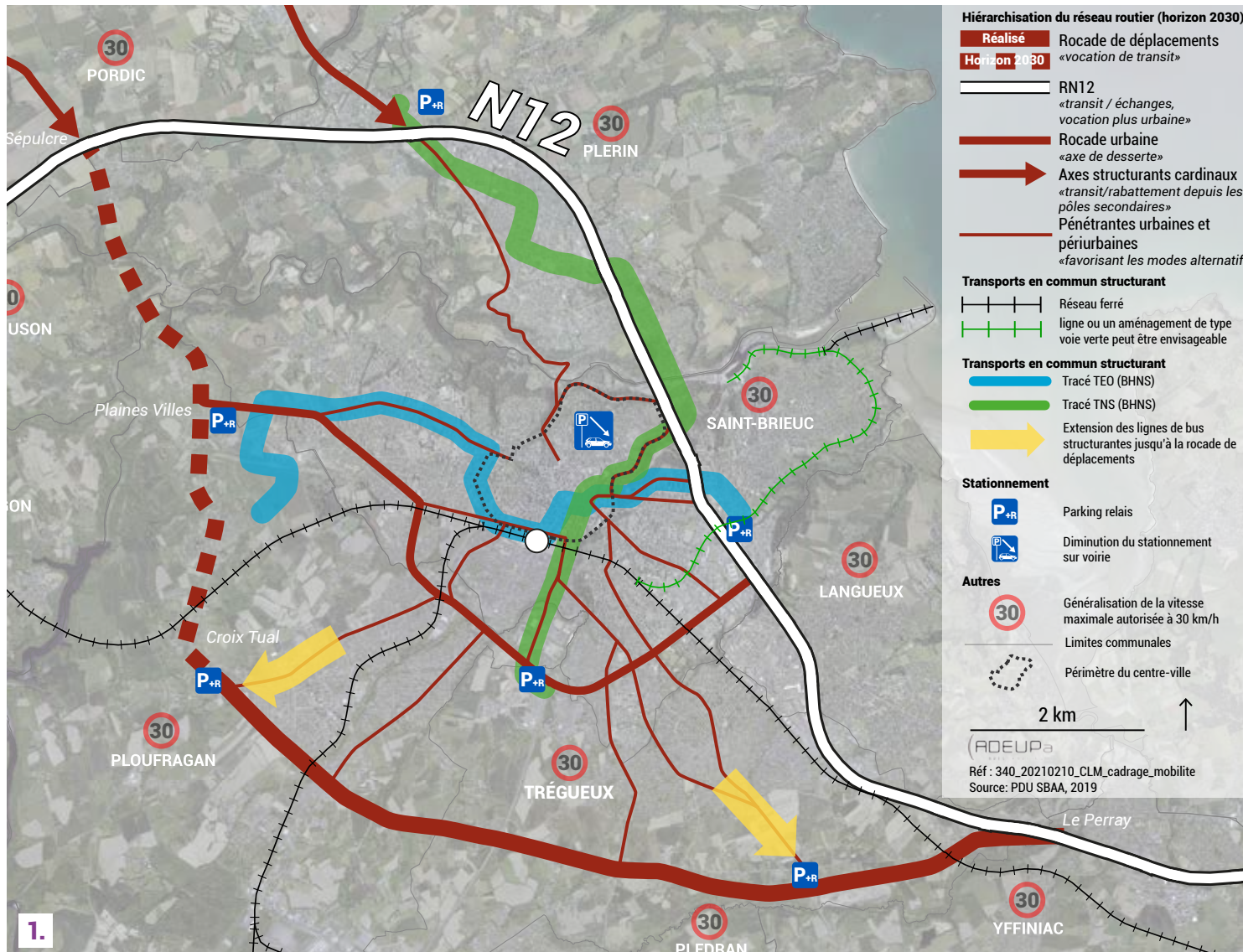


1 | ÉTAT DES LIEUX

- ⊙ Un centre historique traversé par des flux de transit
- ⊙ Une saturation de l'espace public par la voiture et une congestion régulière aux heures de pointe
- ⊙ Des artères principales d'entrée de ville peu sécurisées pour les modes actifs



Focus : La zone à trafic limité (ZTL)



2 | RÉFLEXIONS EXISTANTES EXEMPLES NON EXHAUSTIFS

1. Développer les solutions intermodales et renforcer les centralités du territoire (source : plan de déplacement urbain (PDU) 2020-2029 de SBAA)
2. Mieux répartir la circulation aux abords du centre-ville en capitalisant sur les radiales et boucles de contournement existantes (source : itinéraires "Griffon futé" de la Ville de Saint-Brieuc)



Focus : La zone à trafic limité (ZTL)

4 | PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT



Fluidification du trafic automobile appuyée sur le système existant de radiales et boucles de contournement



Boulevard de Sévigné : trafic routier limité (seuls sont autorisés : les véhicules de secours, de service et les transports en commun), modes actifs favorisés avec de larges aménagements dédiés



Portes d'accès au centre-ville : mise en avant des itinéraires conseillés "Griffon Futé" (signalétique dédiée) et déploiement du jalonnement dynamique de parkings



Une ZTL instaurée dans l'hypercentre (périmètre) : suppression du trafic automobile de transit, rééquilibrage entre marche, vélo et circulation automobile



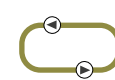
Mise à profit de ces interruptions pour aménager et améliorer les espaces publics



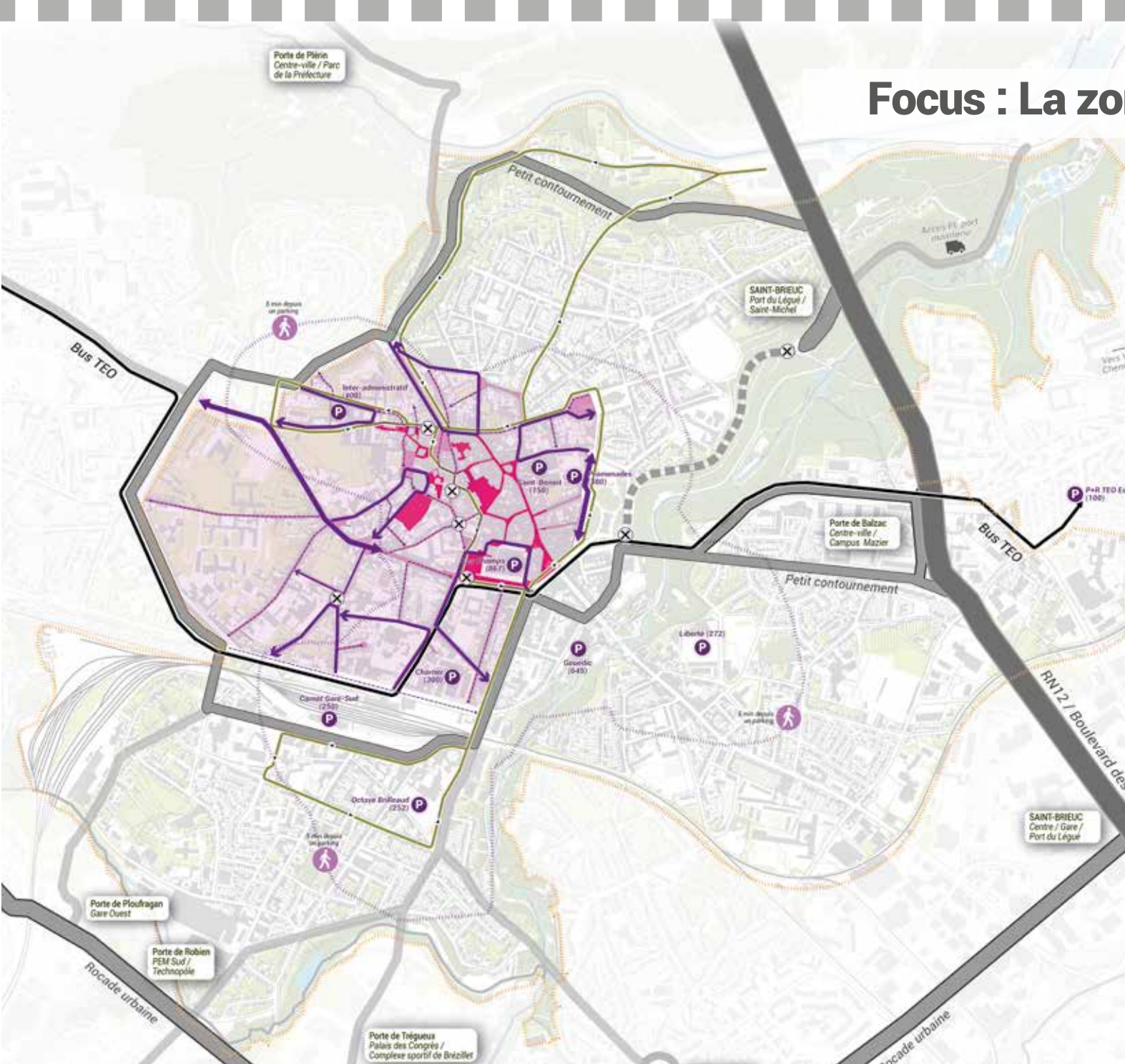
Des itinéraires privilégiés de desserte du centre-ville



Une desserte locale, de proximité, de l'ensemble du centre-ville



Une navette centre-ville associée au fonctionnement de la ZTL, connectant parkings, centre-ville et port



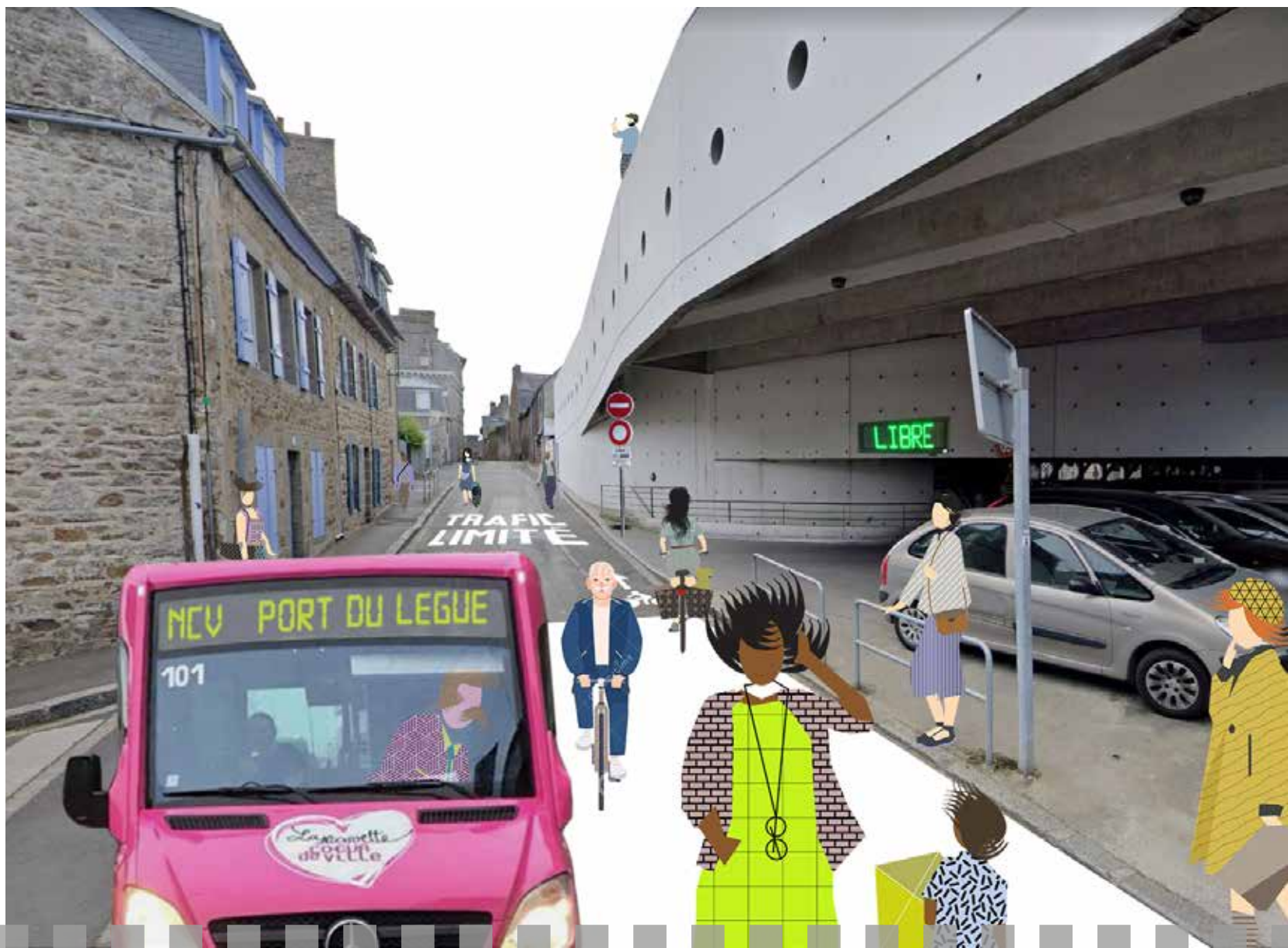
Axe 1 | Des mobilités recomposées

5 | AMBIANCE

- ⊙ Le parking inter-administratif rendu accessible à tous, connecté par la navette centre-ville, bénéficie d'abord apaisés où piétons, vélos et automobiles se partagent la voirie

Pour aller plus loin :

- ⊙ Environ 300 villes italiennes sont dotées de ZTL (voir la publication du Cerema, "[ZTL italiennes : retour sur la visite de Turin, Cuneo et Milan](#)", 04/22)
- ⊙ Pontevedra, en Espagne, est la première ville à se doter d'une ZTL (pour en savoir plus, voir le documentaire "[Parigo #155 - Piétons : les invisibles des transports](#)", 12/21, France 3 Télévision, à partir de 7'40")



Focus : La zone à trafic limité (ZTL)

6 | MISE EN ŒUVRE



Conditions de réussite

- Lien en cohérence avec la politique globale de déplacements et d'intermodalité
- Suppression effective du trafic de transit en centre-ville
- Report au maximum du stationnement de surface vers les parkings en ouvrages
- Adaptation des modalités de fonctionnement des parkings périphériques au périmètre
- Implication des parties prenantes (commerçants, habitants, professionnels du centre-ville...)
- Respect des modalités de fonctionnement
- Aménagement en cohérence des seuils de la ZTL



Actions à court terme

- Engager une concertation avec les habitants / usagers (présenter les bénéfices de la réglementation ZTL par profil d'utilisateur)
- Couper le transit de la rue de Rohan et de la rue du 71^e Régiment d'Infanterie, qui constituent des raccourcis importants nord-sud et est-ouest au sein du centre-ville
- Compléter la réglementation de ZTL par la mise en place de sens uniques rendant la traversée du centre-ville sinueuse
- Déploiement de doubles sens cyclables suite à la généralisation de la ville en zone 30
- Mettre en place davantage de jalonnements dynamiques pour orienter les automobilistes vers les parkings en ouvrage, dès les "portes d'accès au centre-ville"
- Étudier un nouvel itinéraire pour la navette centre-ville, connectant les différents parkings, le centre-ville et le port



Points de vigilance

- Concertation avec les habitants / usagers (faciliter la compréhension et l'adoption des nouvelles modalités de fonctionnement et d'accessibilité à la zone)
- Dogme du « no parking / no business » : pédagogie nécessaire
- Modalités de contrôle à la mise en place du dispositif puis, dans sa gestion quotidienne
- Report au PLUI en cours d'élaboration



Effets sur le long terme

- Une réduction du trafic routier
- Davantage de place rendue aux piétons incités à flâner et à consommer en ville
- Une augmentation de la vitesse commerciale des livraisons et des transports collectifs
- Une incitation aux livraisons en véhicules légers et électriques dans la zone
- Des zones apaisées qui favorisent les activités locales dans leur diversité (commerces, bars, restaurants, abords d'écoles apaisés...)
- Une amélioration de la qualité de l'air
- Des automobilistes incités à utiliser largement l'offre de parkings (essentiellement en ouvrage) aux abords du centre-ville
- Engager la reconfiguration des profils des rues entre la gare et le centre-ville (rue Alsace Lorraine, rue Kléber, rue Gourien, rue Lequyer, rue du Vieux Séminaire, rue Jean Métairie)

Axe 1 | Des mobilités recomposées



1 | ÉTAT DES LIEUX

- ⊙ La scène principale du festival Art Rock sur la place à chaque édition
- ⊙ Un vaste parking en cœur de ville le reste de l'année
- ⊙ De nombreux fonds de parcelle comme décor principal
- ⊙ La Maison du Peuple, lieu emblématique de la ville fermé, attenant à la place



FICHE D'IDENTITÉ DU SECTEUR

Parcelle :

BC 351

Zone : 1 AUa

Propriété : Commune

Superficie : 7125 m²

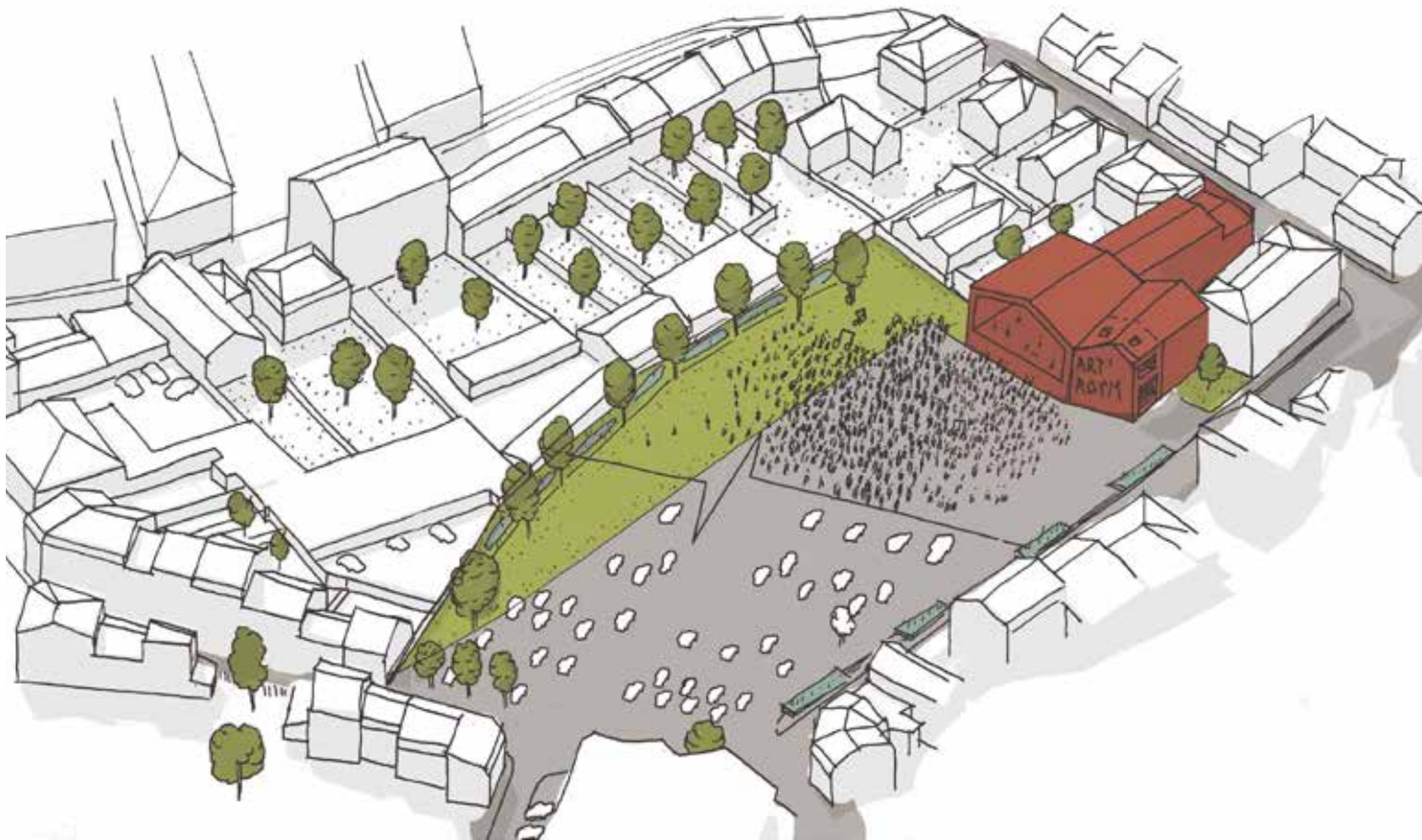
Occupation / Usages actuels :

Parking

Focus : La place Poulain-Corbion

2 | RÉFLEXIONS EXISTANTES EXEMPLES NON EXHAUSTIFS

1. Accueillir la Smac dans la Maison du Peuple (source : CAUE22 / ENSA Marne-la-Vallée, DSA architecte-Urbaniste 2019 | Étudiants : Ernest Blanch, Jean-Christophe Collognat, Daniele Franzi, Richard You)
2. Médiathèque sur l'esplanade Poulain-Corbion : le forum culturel (source : CAUE 22 / Atelier "Territoires en devenir" 2017 | Enseignants : Anne Boyadjian + Paul-Éric Schirr-Bonnans | Étudiant : Khanh Duong Pham)



1.



2.

Axe 1 | Des mobilités recomposées

3 | ENJEUX

1. Une activité événementielle prenant place sur le site (Art Rock)
2. Une place inscrite dans le réseau des places principales du centre-ville
3. Des fonds de parcelles visibles, à l'aspect décousu
4. Une présence automobile à l'année sur un site aux atouts importants
5. Déplacement des garages
6. Une Maison du Peuple fermée, tournant le dos à la place Poulain-Corbion
7. Des arbres existants maintenus



Focus : La place Poulain-Corbion



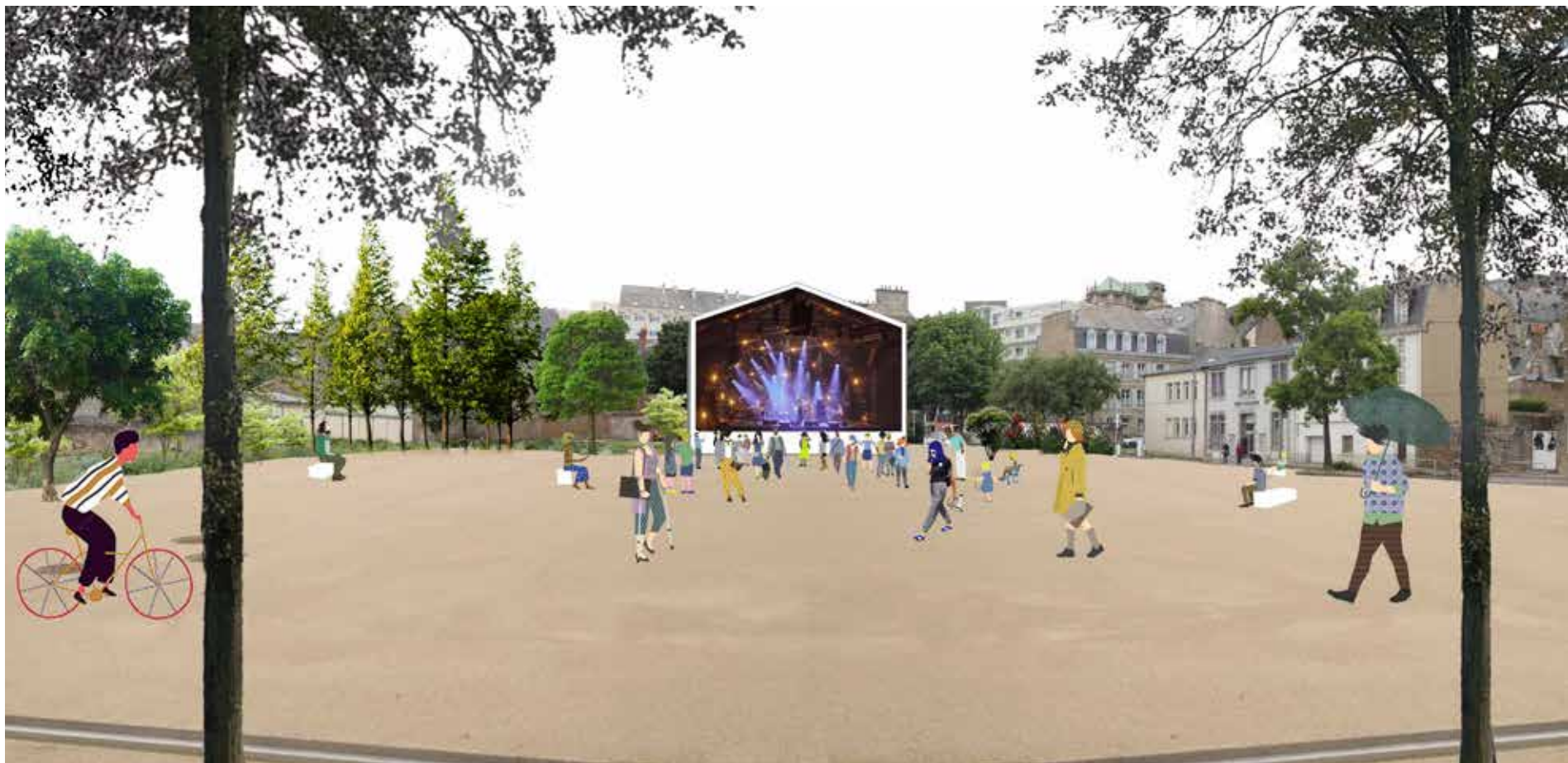
4 | PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT

- ④ Une Maison du Peuple augmentée et ouverte sur la place (hypothèse programmatique : université populaire)
- ④ Une place libérée de la présence automobile, dotée d'un esprit "forum"
- ④ Une activité événementielle élargie rendue possible toute l'année
- ④ Des aménagements amovibles déployés sur la place (artistiques, ludiques, récréatifs)
- ④ Un cœur d'îlot paysager recomposant les fonds de parcelle et offrant un îlot de fraîcheur
- ④ Des abords de place recomposés, s'inscrivant dans le réseau des places (kiosques, esplanade, mobilier urbain...)

Axe 1 | Des mobilités recomposées

5 | AMBIANCE

- ⊙ La place Poulain-Corbion rendue polyvalente et vivante, libérée de la présence automobile et animée par une Maison du Peuple augmentée



Focus : La place Poulain-Corbion

6 | MISE EN ŒUVRE



Conditions de réussite

- Le maintien de la polyvalence de la place (scène Art Rock et parking)
- Associer des acteurs locaux pour la programmation de la nouvelle Maison du Peuple
- Des fonds de parcelles recomposés
- Un esprit "forum" à l'année
- Une Maison du Peuple réinvestie et connectée



Actions à court terme

- Installer du mobilier transitoire pour initier de nouveaux usages
- Engager les travaux pour la réouverture de la Maison du Peuple
- Lancer un concours d'architectes pour la réalisation de l'extension de la Maison du Peuple s'ouvrant côté place Poulain-Corbion
- Maintenir Poulain-Corbion en l'état, comme un parking à ciel ouvert (phase transitoire en attendant de faire évoluer les usages plus globalement)



Points de vigilance

- Une offre alternative de stationnement pour les habitants du centre-ville (en capitalisant sur le volume de stationnement des parkings en ouvrage)
- Des arbres existants maintenus
- Zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA, art. R. 523-6 du Code du Patrimoine)
- Report au PLUI en cours d'élaboration



Effets sur le long terme

- A l'horizon 2040, une nouvelle place offerte à la ville, libérée de la présence automobile et inscrite dans le réseau des places
- L'aspect décousu des arrière-cours visibles recomposé par la plantation des franges de la place, sous la forme d'un jardin linéaire
- Un îlot de fraîcheur en cœur de ville

Axe 1 | Des mobilités recomposées



1 | ÉTAT DES LIEUX

- ⊙ La jonction Gare-Hentiglas (rue Chaptal) en cours d'aménagement au sud de la voie ferrée
- ⊙ Un franchissement de la vallée peu aisé pour les modes actifs



FICHE D'IDENTITÉ DU SECTEUR

Parcelle : CV 182

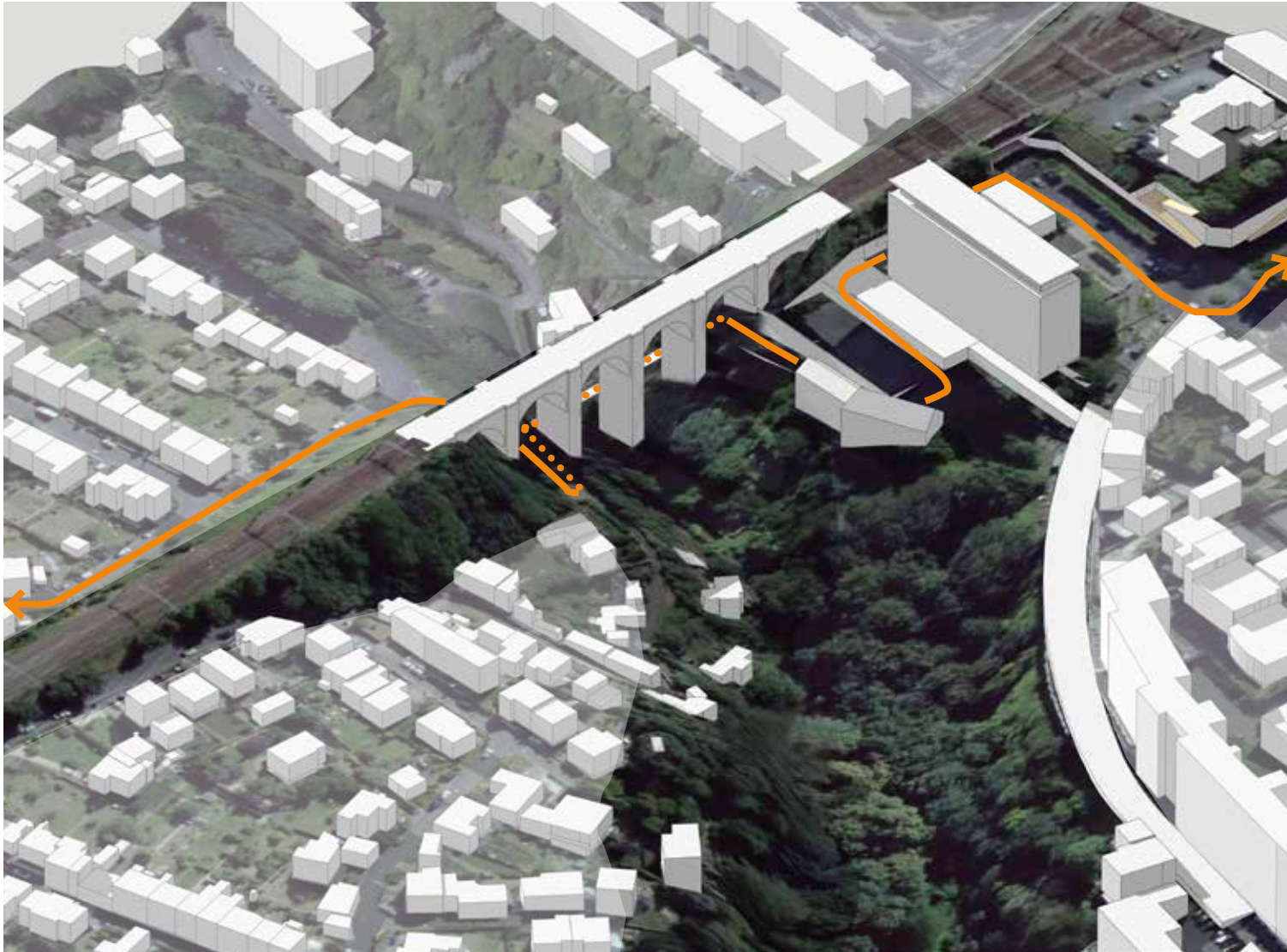
Zone : UF

Propriété : SNCF

Longueur : 100 mètres

Focus : La passerelle de l'Hentig glas

2 | ENJEUX

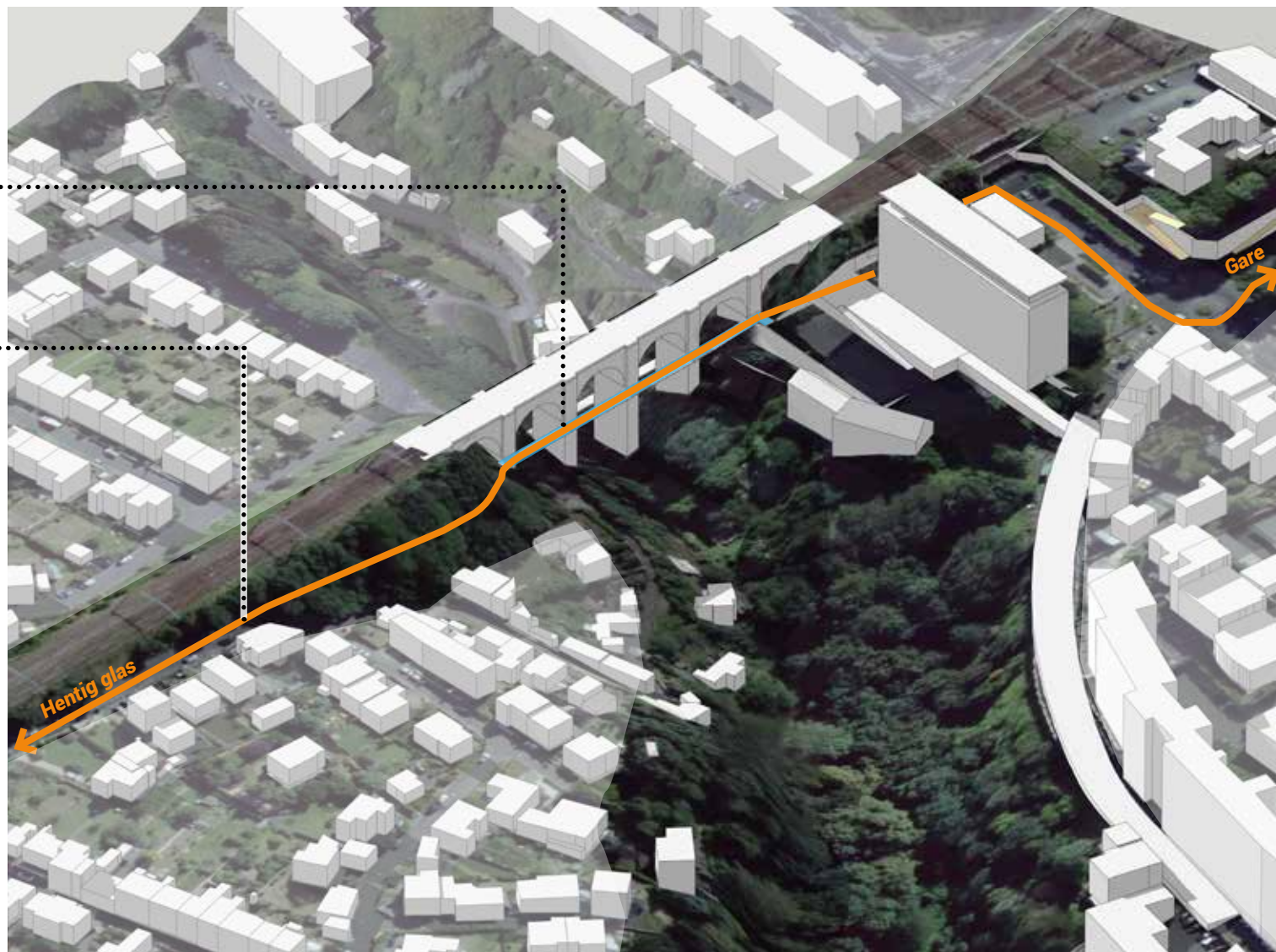


- ⊙ Une liaison fluide entre le pôle gare et le port par l'ancienne voie de chemin de fer
- ⊙ La traversée de la vallée de Gouédic en lien avec le futur Totem de l'innovation
- ⊙ La continuité de l'itinéraire cycliste sur la totalité de la voie verte

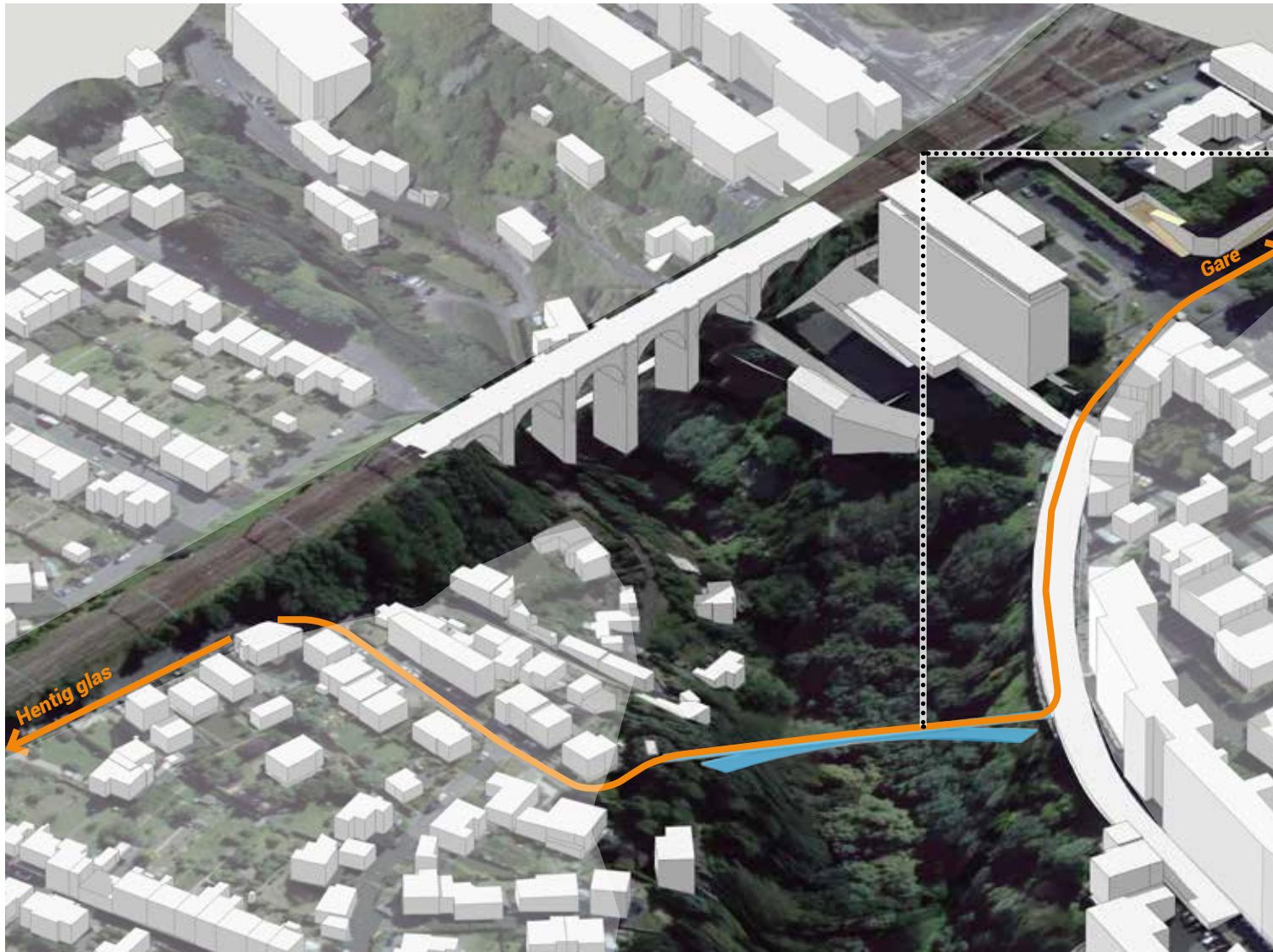
Axe 1 | Des mobilités recomposées

3 | PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT 1

- ⊙ Une passerelle accrochée aux piliers du viaduc SNCF, sur le même modèle que la première, côté nord et le plus haut possible afin d'éviter les dénivelés importants.
- ⊙ Un cheminement intégré au talus pour raccorder la nouvelle passerelle à la rue Auguste Rodin



Focus : La passerelle de l'Hentig glas



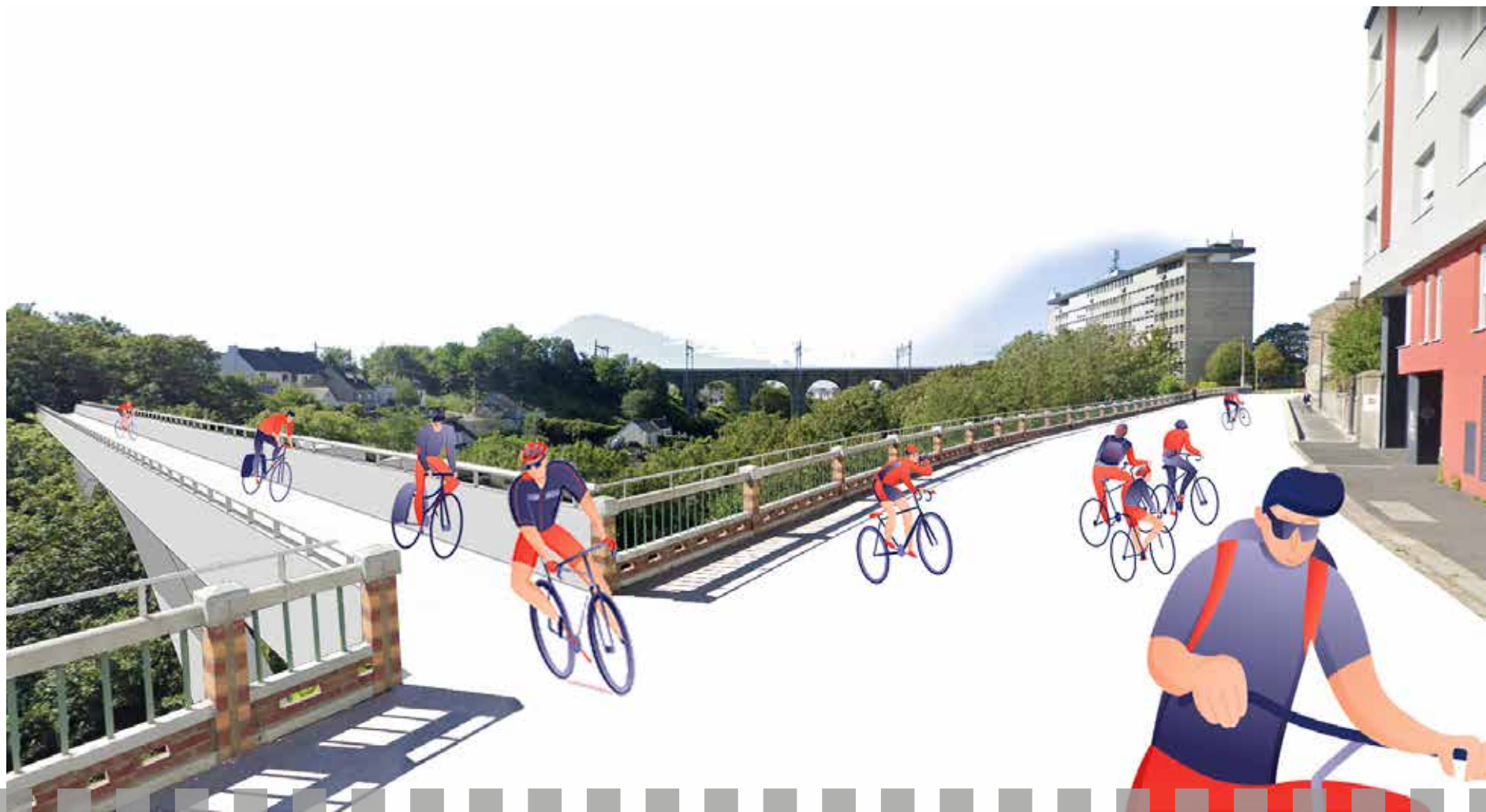
3 | PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT 2

- ⊙ Une nouvelle passerelle de 100 mètres de long, de la rue Paul Cézanne au boulevard Waldeck Rousseau
- ⊙ L'opportunité d'une mise en scène magistrale du franchissement, un prolongement de la culture d'ingénierie en faveur d'ouvrages d'art remarquable liés à la topographie

Axe 1 | Des mobilités recomposées

4 | AMBIANCE

- ⊙ Une nouvelle passerelle spectaculaire facilitant le franchissement de la vallée de Gouédic pour les modes actifs



Focus : La passerelle de l'Hentig glas

5 | MISE EN ŒUVRE



Conditions de réussite

- S'inscrire pleinement dans le réseau dédié aux modes actifs en proposant des itinéraires continus et sécurisés
- Avec l'option 2, rendre le Boulevard Waldeck Rousseau complètement dédié aux modes actifs en maintenant l'accès au parking Gouédic via les rues Voltaire / Combat des Trente



Actions à court terme

- Réaménagement du parking à l'arrière du Totem
- Discussions avec la SNCF et un propriétaire foncier en fonction de l'option choisie pour préemption d'une partie des terrains privés



Points de vigilance

- Prise en charge du financement dans le cadre d'une politique globale de déplacement à l'échelle de l'agglomération



Effets sur le long terme

- Un réseau des modes actifs connectés au pôle gare
- L'option 2 permet une jonction plus directe entre la gare et l'Hentig glas ainsi qu'une meilleure mise en valeur de l'ouvrage d'art du boulevard suspendu Waldeck Rousseau, invisible aujourd'hui

Axe 1 | Des mobilités recomposées



1 | ÉTAT DES LIEUX

- ⊙ Une autoroute urbaine scindant la ville
- ⊙ Un parcours cyclable peu engageant sur le long de la RN12
- ⊙ Un large tablier, favorable à une reconfiguration en boulevard urbain
- ⊙ Des vues lointaines depuis le viaduc de Gouédic, une traversée en surplomb du port du Légué



Focus : Le boulevard des Panoramas

2 | RÉFLEXIONS EXISTANTES EXEMPLES NON EXHAUSTIFS

1. Principe de connexion entre Plérin et Saint-Brieuc en adaptant le viaduc aux mobilités actives (source : Plan de référence de Saint-Brieuc, 2014 - Fiche 12 "Valoriser et réinvestir l'oublié ou le confisqué" : Transformer la RN12 en belvédère, connecter le port du Légué et le viaduc)
2. Étude par l'État en vue d'un déclassement en route départementale du tronçon de la RN12 traversant Saint-Brieuc



1.

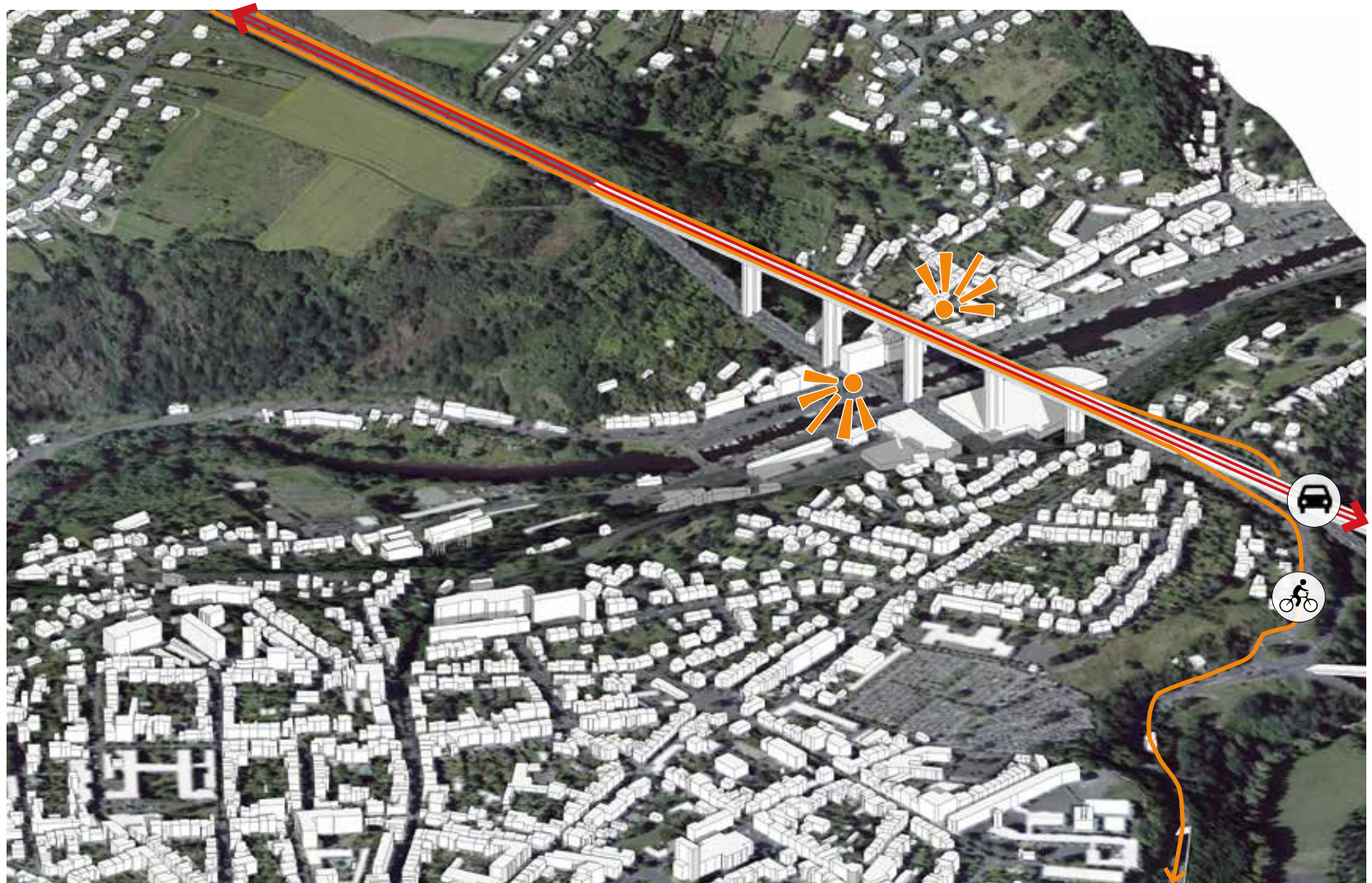


2.

Axe 1 | Des mobilités recomposées

3 | ENJEUX

- ⊙ Apaisement des quartiers et vallées au contact de l'infrastructure autoroutière
- ⊙ Des liaisons pour modes actifs facilitées entre Plérin et Saint-Brieuc
- ⊙ Mise en valeur des panoramas sur le grand paysage (vallées, port, horizon maritime)



Axe 1 | Des mobilités recomposées

5 | AMBIANCE

- ⊙ Une passerelle pour les modes actifs confortable et attrayante suspendue au viaduc de Gouédic



Focus : Le boulevard des Panoramas

6 | MISE EN ŒUVRE



Conditions de réussite

- Inscription en cohérence dans la politique globale de déplacements de SBAA (contribution à la fiche action 1.1 du PDU : " Engager les réflexions autour d'un second axe fort en transport collectif ")
- Déploiement effectif de la multimodalité (TEO / TNS, schéma directeur cyclable, système-vélo, etc.)
- Effacement de la logique autoroutière des aménagements actuels de la RN 12 (contribution au thème 5 du PDU: "Anticiper le bouleversement induit par la rocade de déplacements ")
- Raccordement fonctionnel et formel de l'ancienne infrastructure autoroutière à la structure urbaine



Actions à court terme

- Améliorer le raccord des pistes cyclables entre le viaduc de Gouédic et le centre-ville (travaux de jonction prévus au niveau du rond point d'Aghia Paraskevi par SBAA)
- Étudier la faisabilité pour le projet de passerelle pour modes actifs suspendue au viaduc de la RN12



Points de vigilance

- Conception, mise en œuvre et suivi des modalités de report du flux de transit par le contournement sud (date d'achèvement prévisionnel de la portion ouest entre Plaines-Villes et le lieu-dit du Sépulcre : 2036)
- Report au PLUI en cours d'élaboration
- Diagnostic technique des ouvrages d'art en béton précontraint de franchissement des vallées de Gouët et Gouédic
- Ascenseur urbain au droit du port du Légué (coût et mise en œuvre)



Effets sur le long terme

- Atténuation du caractère d'autoroute urbaine de la RN12 (réduction de la vitesse, arrivée du TNS, amélioration des continuités pour modes actifs, multiplication des points d'accroche avec le territoire –Port du Légué, quartier de l'Europe, Plérin...)
- Réduction des nuisances (pollution atmosphérique, sonore, visuelle...)
- Amélioration des franchissements entre Plérin et Saint-Brieuc, les deux principaux pôles urbains du territoire
- L'ascenseur urbain au droit du port du Légué, connectant la passerelle et le tablier haut, devient un événement dans la ville

Axe 2 | Ville et nature entrelacées

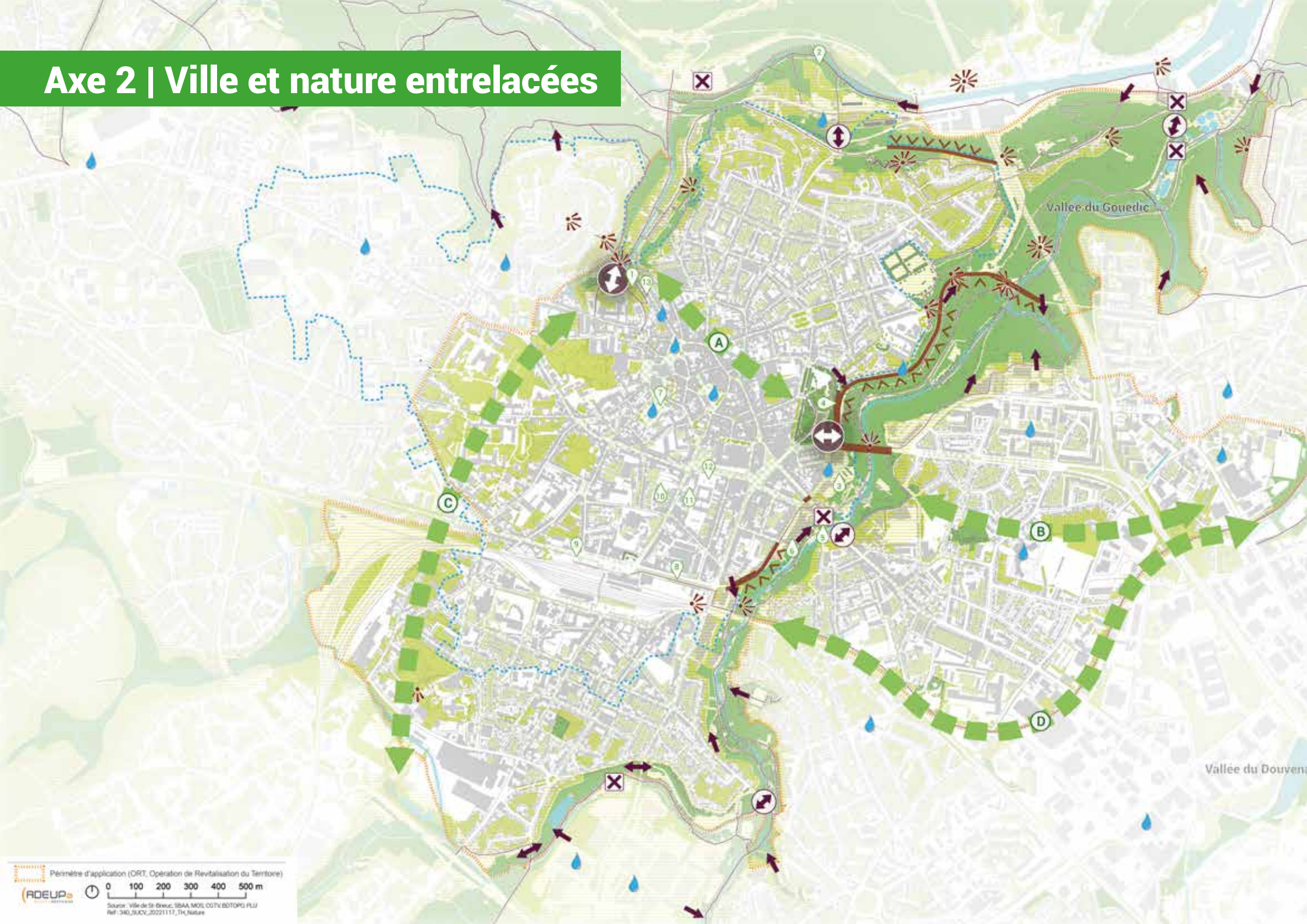


Le Boulevard de la Chalotais, en balcon sur la vallée de Gouédic. Au loin, l'ancienne et emblématique gare Saint-Brieuc Centrale

AXE 2

**VILLE ET NATURE
ENTRELACÉES**

Axe 2 | Ville et nature entrelacées



Orientation 2.1 | Protéger les espaces naturels existants

 **Préserver les espaces de respiration en contrepoint de la ville**
S'appuyer sur les espaces de nature protégés au titre du PLU

 **Diffuser la nature sur les franges des vallées**
Renverser la tendance du grignotage de leurs abords :

1. Jardin Marie Le Brizaut et abords Montbareil
 2. Friches du Légué en lien avec la vallée du Gouët
 3. Abords de l'ex-gare Saint-Brieuc Centrale en lien avec la vallée de Gouédic
 4. Parc des Promenades en lien avec la vallée de Gouédic
 5. Abords du pont de la rue de Gouédic
- (Liste indicative, non exhaustive. cf. focus)*

 **Assurer la continuité des vallées**
Résorber les points d'interruption de la trame verte et bleue


Orientation 2.2 | Déployer la nature en ville

 **Favoriser la renaturation des espaces publics**
Relier entre eux les espaces verts :

- A** Maillon centre-ville (rue des 3 Frères Le Goff-parc des Promenades)
- B** Maillon oriental (Balzac-Mazier)
- C** Maillon occidental (jardin Marie Le Brizaut-tertre Marie Dondaine)
- D** Maillon Hentig glas (gare-Mazier)

6. Dalle du parking de Gouédic
 7. Contours de la place Poulain-Corbion
 8. Esplanade Alfred Jarry
 9. Gare-parvis nord en miroir de l'esplanade Alfred Jarry
- (Liste indicative, non exhaustive. cf. focus)*

 **Valoriser « l'en-vert » du décor en prenant appui sur les cœurs d'îlot paysagers**
Préserver en priorité les espaces non protégés au titre du PLU




 **Conforter l'ensemble des jardins**
Favoriser la présence de nature au sein de toute parcelle

10. Îlot CAR
11. Îlot bibliothèque Malraux
12. Parvis du collège A. Le Braz et de chapelle Le Braz

(Liste indicative, non exhaustive. cf. focus)

Orientation 2.3 | Mieux relier ville et vallées

Faciliter les accès
Composer de véritables connexions ville/vallées :

-  Premiers seuils depuis l'hypercentre (vallées de Gouët et de Gouédic)
-  Accès principaux
-  Accès de proximité

 **Révéler les ouvrages d'art**
Le patrimoine remarquable d'Harel de la Noé défriché et réhabilité

 **Mettre à profit les belvédères**
Des points de dialogue ville/paysage

 **Aménager en continuité les sentiers**
Valoriser les liens entre ville, vallées et Baie de Saint-Brieuc

13. Jardin Marie Le Brizaut-rue Quinquaine

Orientation 2.4 | Prendre en compte et tirer parti du cycle de l'eau

 **Révéler la présence de l'eau**
En ville et dans les vallées

 **Mettre en œuvre la gestion intégrée des eaux pluviales (Giep)**
Hypothèses de projets

 **Engager la déconnexion progressive des eaux pluviales**
Réaménagement de l'espace public (désimperméabilisation, végétalisation) et au sein des îlots bâtis
Périmètre : étude du potentiel de déconnexion des eaux pluviales

Axe 2 | Ville et nature entrelacées



La vallée de Gouédic ourlée des contreforts de l'ancienne voie de chemin de fer, aujourd'hui boulevard Sévigné

Orientation 2.1 : Protéger les espaces naturels existants

FAIRE DE LA TRAME VERTE URBAINE EXISTANTE LE SOCLE FONDAMENTAL D'UNE NOUVELLE RELATION VILLE-NATURE MUTUELLEMENT ENRICHISSANTE

- ⊙ ASSEOIR LE CHANGEMENT DE PARADIGME D'UNE NATURE PRÉSERVÉE ET RENFORCÉE
- ⊙ CONSOLIDER LA PROTECTION DES ESPACES CONSTITUTIFS DE LA TRAME VERTE URBAINE
- ⊙ CONTRIBUER À LA MISE EN RÉSEAU DE CES ESPACES AU SEIN D'UN AUTHENTIQUE MAILLAGE
- ⊙ SANCTUARISER LES ESPACES NATURELS (PARCS, JARDINS, DÉLAISSÉS...) ISOLÉS DE LA TRAME VERTE URBAINE MAIS PARTICIPANT DU COUPLE VILLE-NATURE

Les espaces de nature existants sont un atout essentiel pour Saint-Brieuc. Ils assurent des services écosystémiques précieux et contribuent au bien-être de tous. Saint-Brieuc 2040 en tire tout le parti.

Préserver les espaces de respiration en contrepoint de la ville

Saint-Brieuc 2040 s'appuie sur les espaces de nature existants, notamment ceux d'ores et déjà protégés au titre du PLU, pour infléchir l'image de la ville et affirmer le socle fondamental d'une nouvelle relation ville-nature mutuellement enrichissante. Les vallées sont une des richesses exceptionnelles de la ville et de l'agglomération. Ces écharpes de nature qui enserrent et parcourent la ville sont relativement intactes. Elles ont plutôt été préservées de l'urbanisation accélérée de ces dernières décennies. En complément, les espaces naturels isolés de la trame verte urbaine (parcs, jardins, délaissés, alignements d'arbres...) constituent les premiers jalons de ce couple ville-nature enrichi. Ces espaces peuvent largement contribuer à l'adaptation au changement climatique de la ville et au bien-être de tous. L'impératif premier est donc d'en limiter le grignotage, l'aménagement immobilier, et d'en conserver et renforcer l'intégrité écosystémique.

Diffuser la nature sur les franges des vallées

L'enjeu majeur consiste à mettre en réseau les espaces de nature au sein d'un authentique maillage. Saint-Brieuc 2040 multiplie les solutions d'adaptation fondées sur la nature (SAFN) aux abords des vallées ainsi que, plus largement, en ville. S'il existe différentes stratégies d'adaptation au changement climatique, les SAFN sont privilégiées au regard des cobénéfices offerts tant sur la biodiversité que sur la santé des habitant-es. Les opérations de renaturation d'espaces urbains imperméabilisés peuvent répondre à ces besoins par la reconquête d'espaces naturels

dédiés à la lutte contre le ruissellement et le risque d'inondation ou au rafraîchissement face aux îlots de chaleur.

Assurer la continuité des vallées

Au fil des années, les vallées ont connu plusieurs aménagements en contradiction avec le principe de continuité des espaces naturels. Les principaux verrous identifiés côté Gouédic sont le parking Pierre de Coubertin totalement imperméabilisé, les aménagements sur dalle aux abords du pont de la rue de Gouédic, la station d'épuration et le rond-point sur le Quai Surcouf à la confluence du Gouët et du Gouédic. Côté Gouët, l'emprise actuellement occupée par les cars Rouillard constitue également une vaste emprise imperméabilisée aux abords directs du lit du Gouët. Ces différents sites peuvent être support d'une renaturation, adaptée à leurs contextes respectifs.

La notion de services écosystémiques a pris de l'ampleur après la publication du rapport sur *l'Évaluation des écosystèmes pour le millénaire* en 2005. Elle renvoie aux bénéfices que les sociétés humaines retirent du fonctionnement des écosystèmes. On classe généralement ces services en quatre grandes catégories :

- **Approvisionnement** : produits issus des écosystèmes (bois, cultures, prélèvements, pollinisation, accès à l'eau...).
- **Régulation** : résilience et résistance des écosystèmes face aux perturbations (inondations, pollinisation, stockage de CO₂, limitation du réchauffement climatique...).
- **Culture** : apports non matériels de la nature (aspects récréatif et spirituel, éducation, activités de plein air...).
- **Support** : nécessaire à la production de tous les autres services, assurent le bon fonctionnement des écosystèmes (formation des sols, cycles biogéochimiques, productions primaires...).

Pour aller plus loin : voir la publication Fnau, [Repenser les écosystèmes par la planification](#) (juin 2022) ou le dossier de l'Institut Paris Région, [Renaturer les villes](#) (novembre 2022).

Axe 2 | Ville et nature entrelacées



Le collège Anatole Le Braz et l'ancienne Banque de France, vus depuis le cœur d'îlot de l'ex-clinique armoricaine de radiologie

Orientation 2.2 : Déployer la nature en ville

ADAPTER LA VILLE ET DIFFUSER LA NATURE SUR L'ESPACE PUBLIC ET AU CŒUR DES ÎLOTS BÂTIS

- ◎ DÉPLOYER DES SOLUTIONS D'ADAPTATION FONDÉES SUR LA NATURE (SAFN), OFFRANT LES COBÉNÉFICES TANT SUR LA BIODIVERSITÉ QUE SUR LA SANTÉ DES HABITANTS
- ◎ ACCOMPAGNER LES ESPACES PUBLICS PAR LE VÉGÉTAL ET EN FAIRE DES LIEUX ACTIVEMENT CONTRIBUTEURS DE LA RELATION VILLE-NATURE
- ◎ AGIR SUR LES CŒURS D'ÎLOT PAR LA PRÉSERVATION SCRUPULEUSE DES ESPACES DE NATURE QU'ILS CONTIENNENT, LEUR CONSOLIDATION (RENFORT DES QUALITÉS DE JARDINS) ET LA RENATURATION

Outre la consolidation de la trame verte urbaine offerte par les vallées, Saint-Brieuc 2040 projette l'adaptation de la ville au changement climatique par la diffusion fine du végétal au sein de la forme urbaine, particulièrement sur les espaces publics centraux, fortement dépourvus jusqu'alors, mais aussi via les cœurs d'îlots.

Favoriser la renaturation des espaces publics

Au 19^e siècle, la nature a pour fonction d'embellir les villes et offre des lieux de promenade et de détente, avec des compositions artificielles et magnifiées. Au 20^e siècle, les espaces de nature en ville, la plupart pauvres en biodiversité, servent de décor, visant l'ordre et la propreté visuelle. Aujourd'hui, il s'agit de passer d'une vision anthropocentrée de la nature à une pensée davantage biocentrée.

Avec Saint-Brieuc 2040, l'espace public devient le creuset d'une présence réaffirmée et exemplaire de la nature en ville, activement contributrice de la relation ville-nature. L'armature verte urbaine se déploie au fil des places principales du centre-ville mais aussi dans l'espace public ordinaire des rues et placettes (frontages plantés, noues, ...). La mise en place du permis de végétaliser par la Ville de Saint-Brieuc y contribue. Les maillons complémentaires de la charpente paysagère traversant le centre-ville (A) et se prolongeant entre le quartier Balzac et le campus Mazier (B) indiquent les lieux privilégiés de renaturation des espaces publics et des cœurs d'îlots. Des solutions d'adaptation fondées sur la nature (SAFN) y sont démultipliées : plantations d'arbres dans le but de rafraîchir la ville, désimperméabilisation ou végétalisation, de parkings et autres espaces urbains, pour faciliter l'infiltration de l'eau de pluie et donc limiter le risque d'inondation ou de surcharge des réseaux d'eaux pluviales. Ces solutions figurent parmi les priorités du deuxième Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC-2) de l'État et font l'objet d'une attention croissante de la part de nombreux acteurs (l'Union européenne, l'État, les scientifiques, les collectivités territoriales, les entreprises de même que les ONG et les associations).

Valoriser "l'en-vert" du décor en prenant appui sur les cœurs d'îlots paysagers (non protégés au titre du PLU)

Saint-Brieuc 2040 agit sur les cœurs d'îlot par la préservation scrupuleuse des espaces de nature qu'ils contiennent, leur consolidation (renfort des qualités de jardins) et la renaturation. Les cœurs d'îlots ont une importance primordiale dans la constitution de corridors de nature en ville, de par leur superficie et leur nombre. Cependant les actions sur ceux-ci sont de diverses natures. Il ne s'agit pas de les sanctuariser, ni d'empêcher tout projet.

Deux maillons prioritaires et exemplaires de la préservation de la nature en ville au sein des cœurs d'îlot sont retenus. Entre le tertre Marie Dondaine et le jardin Marie Le Brizaut (C), où de nombreux îlots de nature sont à préserver (parc de la Préfecture, centre gériatrique des Capucins, friches ferroviaires occidentales...). Par ailleurs, l'Hentig glas constitue un formidable levier d'évolution de la ville (D), authentique support de recomposition urbaine, articulant tout au long de son parcours, nombre de possibilités de métamorphoses de la ville. Sur ces deux maillons, Saint-Brieuc 2040 propose de mettre en place un coefficient de biotope par surface exigeant. Il fixe une obligation de maintien ou de création de surfaces perméables et/ou écoaménagées sur l'unité foncière (espaces en pleine terre, toitures et façades végétalisées...). Ces différentes solutions de végétalisation n'ayant pas la même efficacité du point de vue de la préservation de la biodiversité et du rafraîchissement, le règlement du PLU prévoit un ratio venant pondérer chacune d'elles. En complément, un zonage spécifique "Quartiers, îlots ou sites singuliers" identifie ces espaces en spécifiant notamment la prise en compte de leur inscription dans l'armature verte urbaine.

Concernant l'ensemble des autres espaces de nature en ville, renvoyant très largement aux jardins privatifs du tissu pavillonnaire, Saint-Brieuc 2040 propose d'accompagner, d'informer et de communiquer auprès des habitants les bonnes pratiques à engager. L'hypothèse d'un coefficient de biotope par surface pourrait être envisagé sur la totalité du territoire. Enfin, une annexe au PLU mentionnant les végétaux conseillés, déconseillés et interdits peut être adjointe afin d'accompagner les pétitionnaires dans leurs choix et pour assurer la pérennité des plantations.

Axe 2 | Ville et nature entrelacées



Le collège Anatole Le Braz et la bibliothèque André Malraux au second plan de la place Salvador Allende

Orientation 2.3 : Mieux relier ville et vallées

ACCROÎTRE LA POROSITÉ ENTRE LES ESPACES NATURELS ET LA CENTRALITÉ

⊙ AFFIRMATION ET DÉVELOPPEMENT DES POINTS ET SÉQUENCES DE PASSAGE ENTRE VILLE ET VALLÉES

⊙ MISE EN VALEUR DES OUVRAGES D'ART DE LOUIS HAREL DE LA NOÉ À L'INTÉRIEUR D'UNE DÉMARCHE PLUS GLOBALE DE VALORISATION PATRIMONIALE DE CET HÉRITAGE EXCEPTIONNEL

⊙ VALORISATION DES BALCONS SUR LE GRAND PAYSAGE OFFERTS PAR LA TOPOGRAPHIE

⊙ CONSOLIDATION ET HIÉRARCHISATION DES SENTIERS DE RANDONNÉE, MAILLON FONDAMENTAL DE DÉCOUVERTE ET DE PRATIQUE DES VALLÉES

Saint-Brieuc 2040 met à profit différentes formes d'interfaces entre ville et vallées : liens physiques (points d'accès et de desserte) mais aussi dialogue à distance (points de vues et belvédères).

Faciliter les accès

Pour parfaire les liens physiques entre ville et vallées, points d'accès et de desserte, Saint-Brieuc 2040 affirme et développe des points et séquences de passage clairement matérialisés et identifiés entre ville et vallées. Deux lieux sont identifiés comme les principaux et premiers points de contact avec les vallées de Gouët et Gouédic depuis l'hypercentre. Ces intensités recoupent également un certain nombre de sites stratégiques, à la mutation et à la programmation déterminante quant à l'habitabilité de la ville (voir Orientation 3.4) :

- Côté Gouédic, Saint-Brieuc 2040 propose sur les abords de l'ancienne gare Saint-Brieuc Centrale et du parc des Promenades plusieurs sites de projet : l'extension du parc des Promenades vers la vallée de Gouédic en fermant le boulevard de la Chalotais à la circulation et en le renaturant ; et l'aménagement des abords de l'ancienne gare Saint-Brieuc Centrale, avec des parvis plantés, facilitant les liens entre ville et vallée de part et d'autre.
- Côté Gouët, il s'agit des abords du jardin Marie Le Brizaut et de la rue des 3 Frères Le Goff. La partie orientale du jardin Marie Le Brizaut est préservée comme espace de biodiversité. La réouverture du chemin public à flanc de coteaux entre le bas de la rue des 3 Frères Le Goff et le jardin Marie Le Brizaut en direction de la rue Quinquaine contribue à créer de nouveaux liens (un cheminement public est créé au travers de l'opération immobilière "Les terrasses Notre-Dame").

Mis à part ces deux intensités, quelques entrées principales aux vallées sont également retenues et soulignées : côté Gouédic, au sud de la gare au niveau de la rue de Tréguieux, mais aussi rue de Gouédic et au port du Légué au niveau du quai Surcouf ; côté Gouët, l'accès haut aux friches EDF-GDF du Légué depuis

le boulevard Harel de la Noé. Saint-Brieuc 2040 propose de mettre en avant ces accès en les signalant, en soignant le traitement paysager avec un soin particulier apporté aux sols. Des lieux repères y prennent également place : espaces sportifs, récréatifs, festifs, interventions artistiques... Enfin, de nombreux autres accès, de proximité existent. Ceux-ci sont préservés pour garantir des accès de proximité aux vallées depuis chaque quartier.

Révéler les ouvrages d'art

Saint-Brieuc 2040 projette une mise en valeur des ouvrages d'art de Louis Harel de la Noé. Il s'agit de les défricher et de les inscrire à l'intérieur d'une démarche plus globale de valorisation patrimoniale de cet héritage exceptionnel. Ces ouvrages permettent une redécouverte de la ville et des vallées, sur les traces de cet ingénieur novateur et visionnaire. Certains des ouvrages d'art sont réutilisés (comme dans le cadre de l'Hentig glas ou de la VéloMaritime), d'autres sont seulement restaurés ou mis en lumière.

Mettre à profit les belvédères

En préservant les cônes de vues et les fenêtres paysagères existantes, identifiés au titre du SPR (site patrimonial remarquable) de 2021, la lisibilité du territoire est facilitée pour tout un chacun. La relation entre ville et vallées constitue un des potentiels majeurs de qualité de vie et d'attractivité de Saint-Brieuc. Les balcons sur le grand paysage offerts par la topographie sont valorisés par des aménagements simples, facilitant l'identification de ces nombreux belvédères et permettant de contempler les vues lointaines. Ceux-ci sont aménagés en cohérence avec le maillage pour modes actifs (voir orientation 1.3).

Aménager en continuité les sentiers

Les sentiers de randonnées contribuent aux liens entre ville, vallées et baie de Saint-Brieuc. Ils sont consolidés et hiérarchisés en tant que maillon fondamental de découverte et de pratique des vallées.

Axe 2 | Ville et nature entrelacées



Le Gouédic aux abords du Chemin des eaux minérales, au cœur de la ville de Saint-Brieuc

Orientation 2.4 : Prendre en compte et tirer parti du cycle de l'eau

UN RAPPORT À L'EAU POSITIF, MULTIFORME ET FAVORABLE AU CADRE DE VIE

- ◎ CONTRIBUTUER À LA GESTION INTÉGRÉE DES EAUX PLUVIALES (GIEP) : UNE DÉMARCHE VERTUEUSE POUR L'ENVIRONNEMENT, POUR L'ÉCONOMIE DES PROJETS ET LE BIEN-ÊTRE HUMAIN
- ◎ INTÉGRER L'EAU DANS LES AMÉNAGEMENTS URBAINS ET TENDRE VERS LE "ZÉRO REJET", EN ALLANT VERS UNE DÉCONNEXION PROGRESSIVE
- ◎ UNE RELATION VILLE-NATURE AFFIRMÉE : "SAINT-BRIEUC, GRANDEUR NATURE !"

La relation de la cité briochine à l'eau tient à son implantation littorale. Elle se lit aussi dans sa géographie, prodigue en vallées, écho du réseau hydrographique. Saint-Brieuc 2040 contribue à rééquilibrer la perception de cette présence de l'eau jusque-là plutôt considérée comme une vulnérabilité, en faveur d'une vision mieux intégrée et plus naturelle.

Mettre en œuvre la gestion intégrée des eaux pluviales (Giep)

Saint-Brieuc 2040 établit une démarche vertueuse pour l'environnement, pour l'économie des projets et le bien-être humain, en mettant en œuvre la gestion intégrée des eaux pluviales. Plusieurs sites de projet sont d'ores et déjà identifiés pour une meilleure prise en compte de l'eau en ville : dans le cadre des aménagements de la portion ouest de TEO, mais aussi au sein du réseau des places principales du centre-ville, réaménagées (place de la Grille, de la Résistance et Poulain-Corbion) ainsi que dans le cadre de différents projets urbains (quartier Balzac, les Villes Dorées ou la requalification de la zone de Brézillet).

A partir de ces projets qui se veulent exemplaires, un accompagnement des particuliers sera déployé pour mettre en œuvre la déconnexion des eaux pluviales sur les parcelles privées. Tout d'abord par un appui technique au cas par cas mais aussi par un travail de médiation, pour faire comprendre et accepter le projet, mais surtout pour trouver les solutions adaptées à chacun. Le jardinier étant le meilleur expert de son propre terrain, la concertation est centrale.

Engager une déconnexion progressive des eaux pluviales

Saint-Brieuc 2040 favorise la présence de l'eau en ville, avec un rapport positif à celle-ci, multiforme et favorable au cadre de vie. Pour cela, il s'agit de passer d'un système traditionnel de "collecte-transit" à débit de pointe vers l'exutoire le plus proche à un modèle de gestion "stockage-restitution" au milieu naturel par infiltration/évaporation.

C'est l'ambition portée par SBAA : passer du "tout-tuyau" à une gestion intégrée des eaux pluviales (Giep). L'intérêt économique de la Giep est non négligeable : ne plus créer d'ouvrages exclusivement hydrauliques, diminuer les coûts d'investissement et diminuer les coûts de maintenance. La gestion devient intégrée dès lors que le système hydraulique utilise un lieu ou un ouvrage ayant déjà une première fonction et étant entretenu pour cette fonction (chaussée à structure réservoir, noue avec tranchée d'infiltration, parking en dalles-gazon et dalles-pavés...). Pour préciser les projets, une étude du potentiel de déconnexion des eaux pluviales est engagée par SBAA à partir de 2023.

Les atouts de cette solution alternative sont multiples : gestion du risque inondation, réduction des coûts d'aménagement, amélioration du cadre de vie, réduction de la surcharge des réseaux d'assainissement et limitation du risque de pollution des eaux par ruissellement. L'objectif est donc de tendre vers le "zéro rejet" en allant vers une déconnexion progressive. Les pluies d'orages ne sont pas les seules à créer des désordres dans les réseaux : 80 % des déversements d'eau non traités dans les rivières sont dus aux pluies courantes, ou "petites pluies". Gérer la pluie courante participe activement à une meilleure gestion des pluies en ville.

Axe 2 | Ville et nature entrelacées



1 | ÉTAT DES LIEUX

- ⊙ Une vallée magistrale remblayée au niveau de la rue de Gouédic
- ⊙ Un franchissement remarquable (pont de pierre) totalement invisibilisé : en surface, par les aménagements récents sur dalle ; en sous-face, par la vallée enfrichée
- ⊙ Des parkings imperméabilisés jusqu'aux abords du ruisseau
- ⊙ Le monumental parking de Gouédic (645 places) implanté au creux de la vallée et connectant Boulevard Waldeck Rousseau et rue de Gouédic

FICHE D'IDENTITÉ DU SECTEUR

Parcelles : CH 83, 84, 589, 592, 593, 595, 597, 598, 600, 633, 635

BD 593, 595, 646, 792

Zone : N

Propriété : Privée et commune

Superficie : 1800 m²

Occupation/usages actuels : Activité commerciale

Dénivelé : 7 mètres



Axe 2 | Ville et nature entrelacées

3 | ENJEUX

1. La continuité de la vallée de Gouédic
2. La restauration d'un franchissement de la vallée sans entrave
3. La perception de la charpente naturelle depuis la rue
4. Un des accès principaux à la vallée depuis le centre-ville (rue de Gouédic)
5. Une jonction complémentaire entre la gare et l'Hentig glas



Axe 2 | Ville et nature entrelacées

5 | AMBIANCE

- ⊙ Une vallée qui se redéploie généreusement de part et d'autre du pont de la rue de Gouédic



Focus : Le goulet dégagé de Gouédic

6 | MISE EN ŒUVRE



Conditions de réussite

- Objectif de restauration de la continuité des cheminements pour les modes actifs
- Dialogue ville/vallée : requalification des abords de la vallée (interface avec le bâti riverain)
- Requalification des abords du chemin de Belle-Isle (séquence aval)
- Mise en scène du franchissement et réouverture complète des voûtes du pont de Gouédic



Actions à court terme

- Inscription de l'opération au sein d'une OAP sectorielle



Points de vigilance

- Désencombrement de la vallée au droit du franchissement de la rue de Gouédic : retrait des remblais, déconstruction du garage
- Négociation pour acquisition foncière du garage
- Incertitude liée aux caractéristiques des sols : étude de sol préalable
- Report au PLUI en cours d'élaboration



Effets sur le long terme

- Une infrastructure paysagère en réseau affirmée (tant pour l'usage des habitants que pour les continuités écologiques)
- Une potentielle nouvelle connexion pour modes actifs entre les boulevards suspendus et la rue de Gouédic (rampe accrochée au parking de Gouédic)
- Une atténuation du caractère anthropisé et automobile en cœur de vallée

Axe 2 | Ville et nature entrelacées

1 | ÉTAT DES LIEUX

- ⊙ Le jardin Marie Le Brizaut (jardin Montbareil) en cours d'aménagement, facilitant le lien à la vallée du Gouët depuis la ville
- ⊙ L'ancienne ARS (Agence régionale de santé), un site notable de renouvellement urbain en surplomb de la vallée du Gouët
- ⊙ Des opportunités foncières au sein de la résidence pour personnes âgées Montbareil



FICHE D'IDENTITÉ DU SECTEUR

Parcelles : AV 865, 866 918, 852, 872, 852, 850, 843, 841, 243, 848, 869

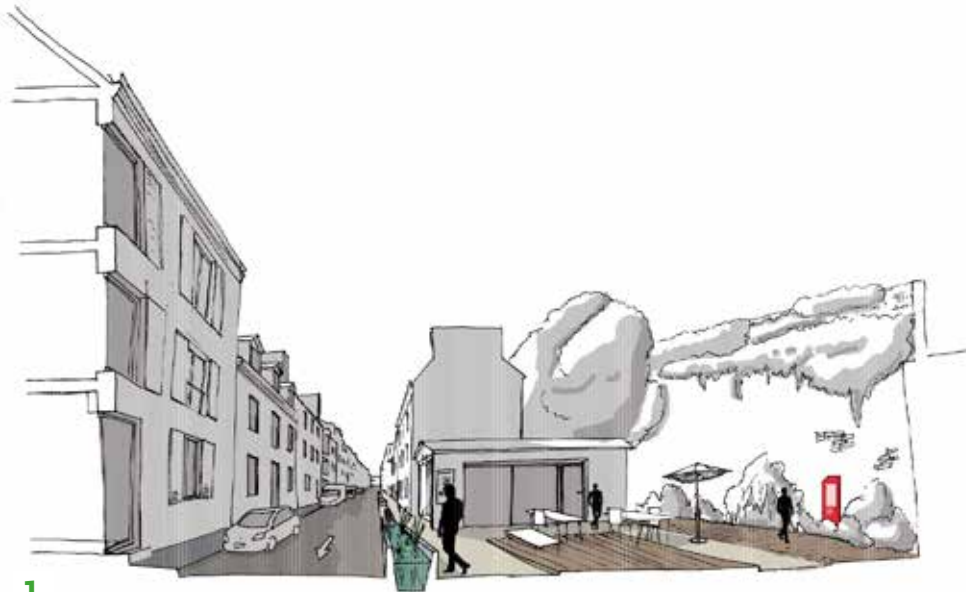
Zone : UAa

Propriété : Privée

Superficie : 6233 m²

Occupation / Usages actuels :
Friches

Focus : L'interface centre-ville/vallée de Gouët



1.

2 | RÉFLEXIONS EXISTANTES NON EXHAUSTIFS

1. La rue des 3 frères Le Goff, entrée sur la vallée du Gouët. Une présence de l'eau en ville retrouvée (source: CAUE22 / ENSA Marne-la-Vallée, DSA architecte-urbaniste 2019 | Étudiants : Ernest Blanch, Jean-Christophe Collognat, Daniele Franzi, Richard You)
2. Réhabilitation d'un rez-de-chaussée commercial, connexion avec le chemin à flanc de coteaux en surplomb de la rue des 3 frères Le Goff (source : CAUE22, plan d'orientation stratégique, le 28-31 rue des 3 Frères Le Goff)
3. et 4. : Travaux étudiants sur la rue des 3 Frères Le Goff (source : CAUE22)



2.



3.



4.

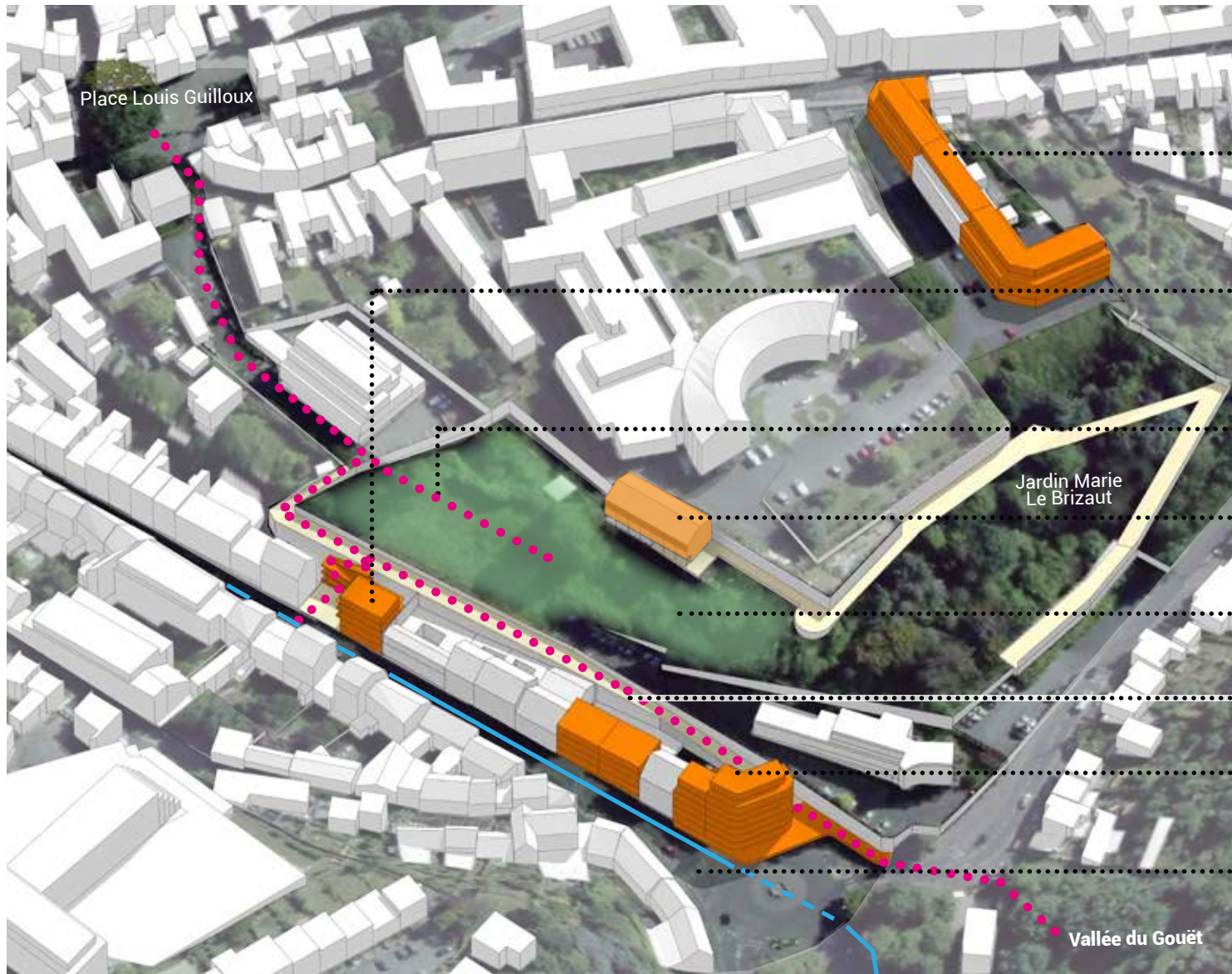
Axe 2 | Ville et nature entrelacées

3 | ENJEUX

1. Une jonction facilitée entre le centre-ville et la vallée du Gouët
2. La consolidation du parc Marie Le Brizaut
3. La réhabilitation de l'ex-ARS
4. La reconquête de dents creuses
5. La requalification de la rue des 3 Frères Le Goff



Focus : L'interface centre-ville/Vallée de Gouët



4 | PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMÉNAGEMENT

- ④ Réhabilitation de l'ancienne ARS et création de logements neufs (environ 3 150 m² de SHAB, soit 50 logements de 63 m²)
- ④ Construction d'un immeuble de logements avec restaurant en RDC et création d'une placette et d'un accès au jardin Marie Le Brizaut
- ④ Création d'un accès public piéton entre le jardin et la rue Quinquaine
- ④ Rénovation de la salle polyvalente, à destination des habitants
- ④ Préservation d'un espace de biodiversité
- ④ Réouverture du chemin existant à flanc de coteau
- ④ Construction de logements dans les dents creuses (environ 2 600 m² de SHAB soit 41 logements de 63 m²)
- ④ Reconfiguration de la rue en sens unique avec un aménagement mettant en valeur la présence de l'eau

Axe 2 | Ville et nature entrelacées

5 | AMBIANCE

- ③ Le bas de la rue des 3 Frères Le Goff devient une entrée en ville apaisée, où l'espace public est mieux partagé entre voitures, vélos et piétons ; la nature y est plus présente, plus continue ; les opérations de rénovations se poursuivent rendant attractif ce quartier en bord de vallée de Gouët



Focus : L'interface centre-ville/Vallée de Gouët

6 | MISE EN ŒUVRE



Conditions de réussite

- Des liens facilités et démultipliés (physiques et visuels) entre centre-ville et vallée de Gouët pour constituer un véritable réseau de parcs et jardins
- Un réaménagement des abords de la vallée de Gouët et de ses sentiers
- Un espace public régénéré par le végétal dans le prolongement de la vallée



Actions à court terme

- Défricher les accès existants à la vallée de Gouët, actuellement peu entretenus
- Réaménager l'ancienne rampe à flanc de coteaux en surplomb de la rue des 3 Frères Le Goff (sentier piéton depuis le centre-ville vers la vallée)



Points de vigilance

- La requalification de la rue des 3 Frères Le Goff (actuelle artère routière, à fort potentiel de transformation en rue apaisée, renaturée)
- Le traitement de l'entrée de ville au point bas de la rue des 3 Frères Le Goff (opération immobilière structurante, seuil de la zone à trafic limité du centre-ville)
- Report au PLUI en cours d'élaboration



Effets sur le long terme

- Une ville qui se retourne vers la vallée de Gouët, s'appuyant sur la charpente paysagère existante
- Une entrée en ville depuis la vallée de Gouët, côté Plérin, requalifiée
- Un « en-vert » du décor valorisé en prenant appui sur les cœurs d'îlots paysagers (ex-ARS en habitat, opportunité foncière au sein de la résidence pour personnes âgées Montbareil en salle associative/polyvalente, la rue des 3 Frères Le Goff réinvestie par des opérations immobilières en rénovation/réhabilitation principalement...)

Axe 2 | Ville et nature entrelacées

1 | ÉTAT DES LIEUX

- ⊙ Une vallée spectaculaire, mise à distance par les voiries
- ⊙ Une entrée de ville fréquemment congestionnée
- ⊙ Ancienne gare centrale : un patrimoine bâti remarquable peu mis en valeur depuis l'espace public
- ⊙ Des continuités pour modes actifs peu lisibles et faiblement sécurisées

FICHE D'IDENTITÉ DU SECTEUR

Parcelles :

BE 294, 295, 296,

Zone : N et UAb

Propriété : Privée

Superficie : 8197 m²

Occupation / Usages actuels : Friche et parking



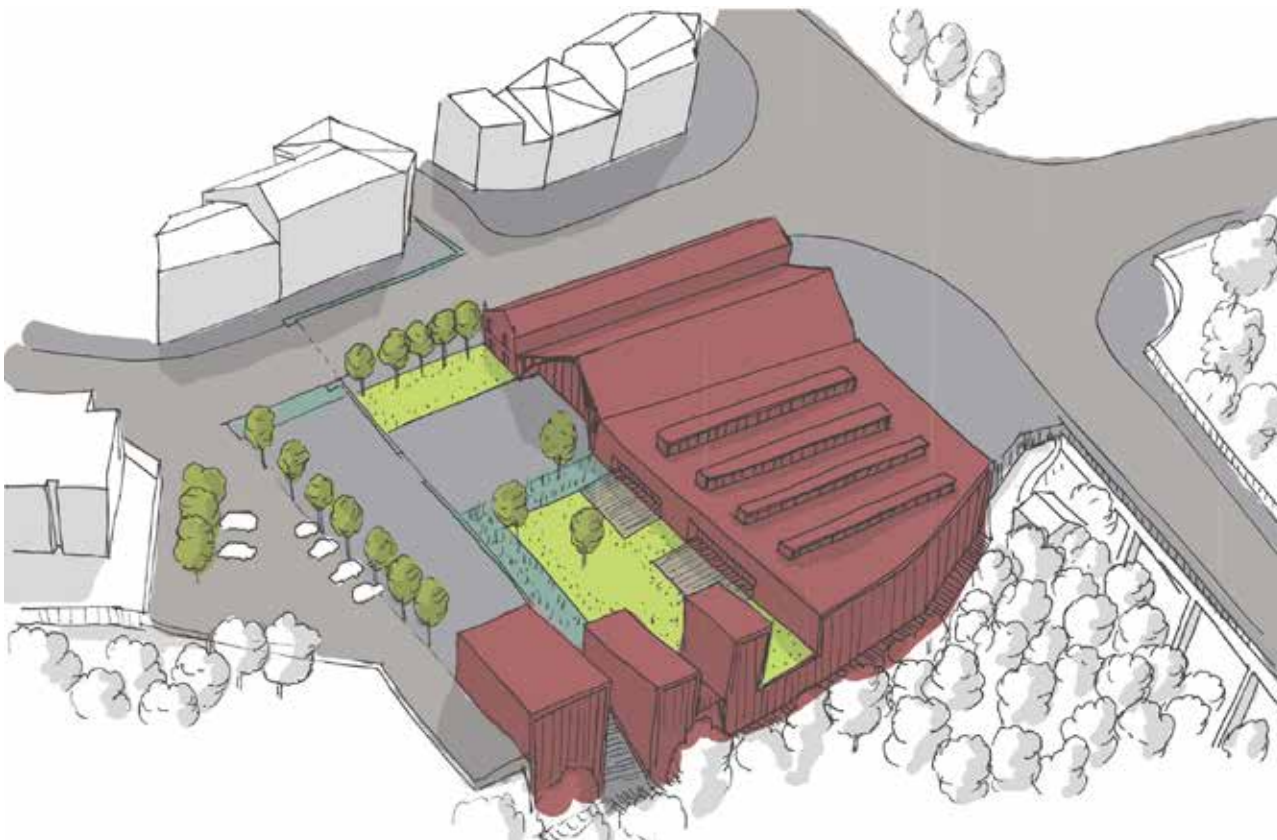
Focus : L'interface centre-ville/Vallée de Gouédic



1.



2.



3.

2 | RÉFLEXIONS EXISTANTES EXEMPLES NON EXHAUSTIFS

1. et 2. Les aménagements de Louis Harel de la Noé pour le petit train des Côtes du Nord (1905-1956) : une ville en balcon sur la vallée (source : archives municipales de Saint-Brieuc)

3. Médiathèque sur l'esplanade du pont d'Armor : le forum culturel (source : CAUE 22 / Atelier "Territoires en devenir" 2017 | Enseignants : Anne Boyadjian, Paul-Éric Schirr-Bonnans | Étudiant : Charles Briard)

4. Offrir une nouvelle médiathèque en lien avec les vallées (source : CAUE22 / ENSA Marne-la-Vallée, DSA architecte-urbaniste 2019 | Étudiants : Ernest Blanch, Jean-Christophe Collognat, Daniele Franzini, Richard You)

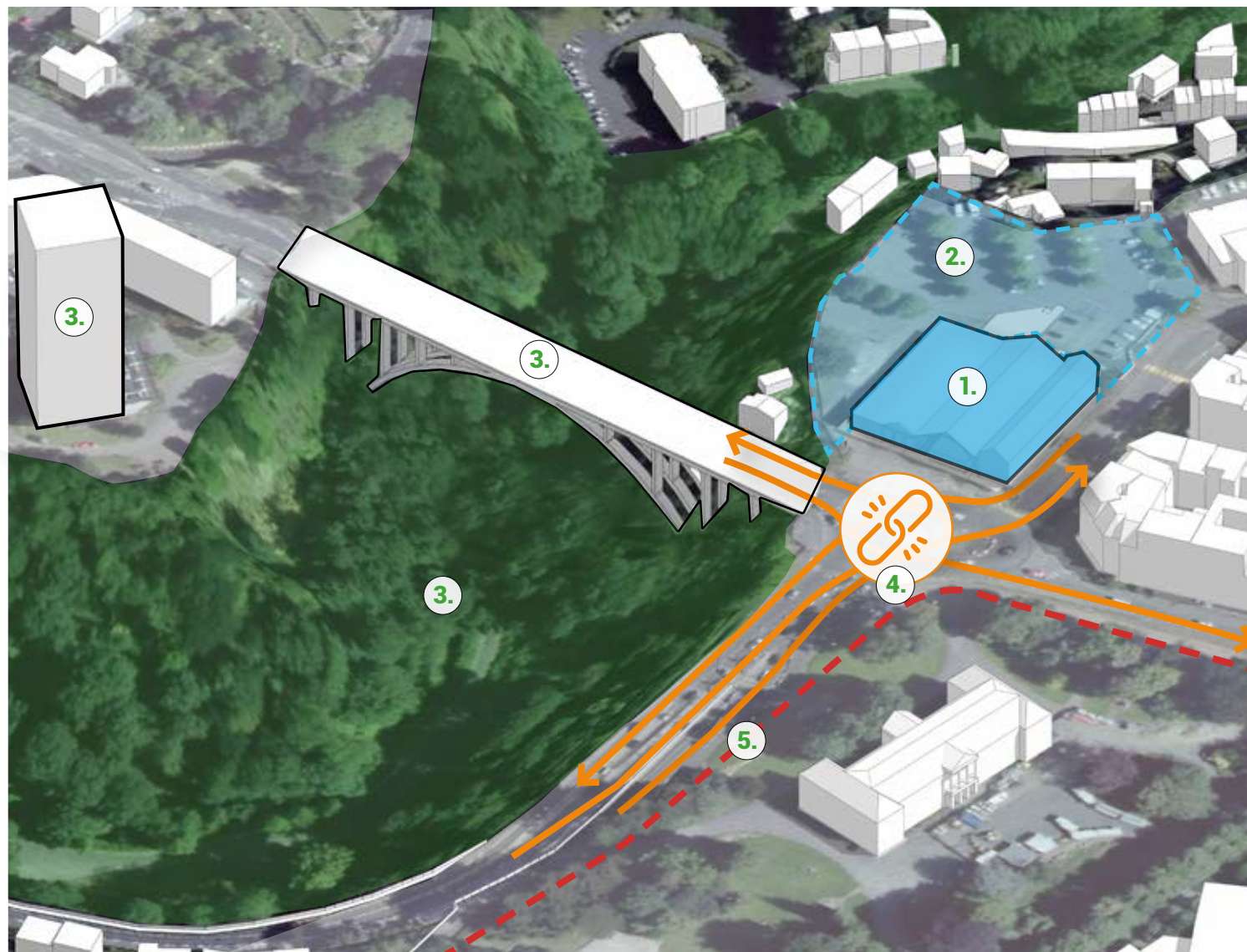


4.

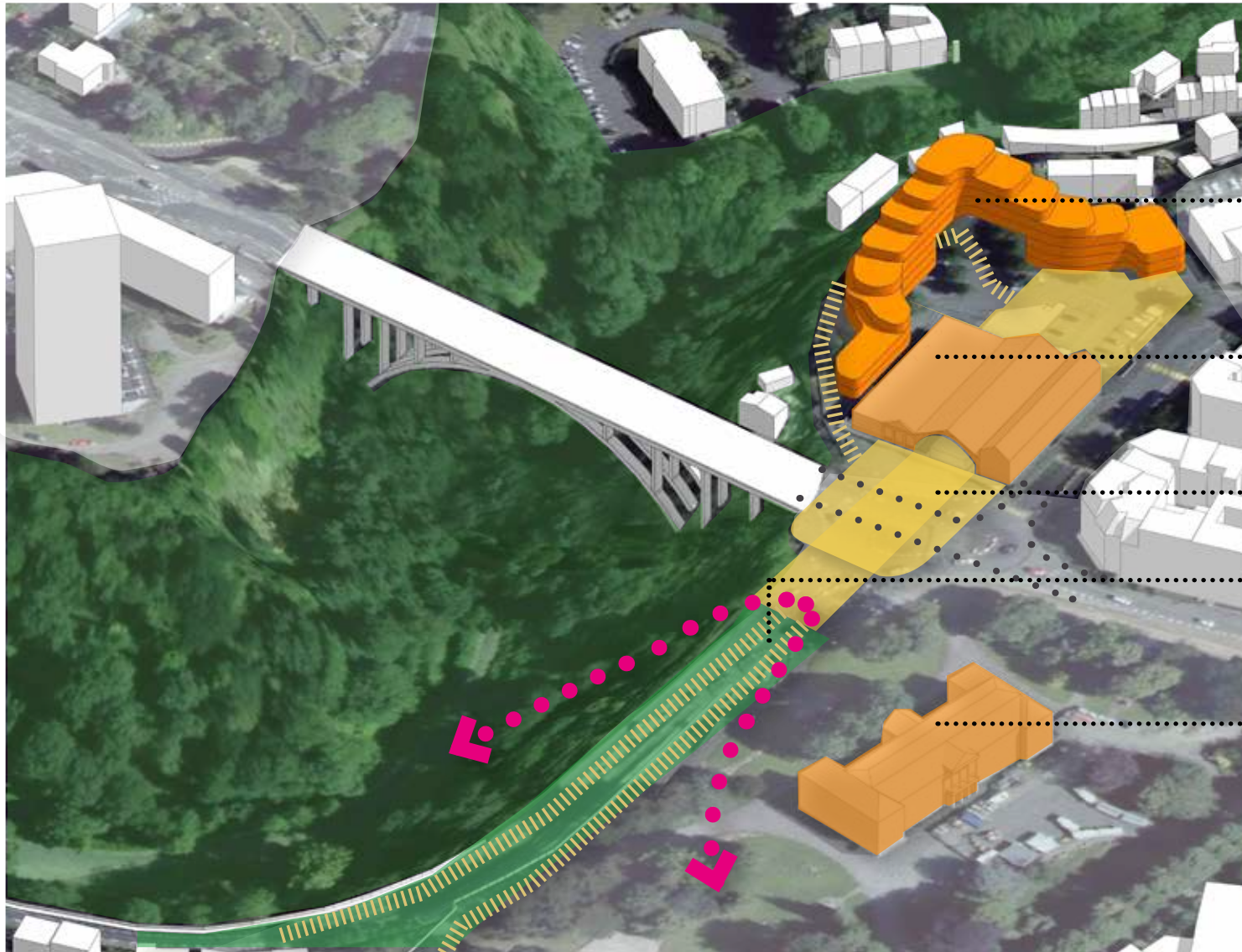
Axe 2 | Ville et nature entrelacées

3 | ENJEUX

1. La valorisation de l'ensemble immobilier de l'ancienne gare
2. Un potentiel foncier en balcon sur le Gouédic qu'offre l'esplanade Raoul Poupard
3. Le dialogue entre les entités marquantes (tour d'Armor, pont d'Armor, vallée, ex-gare Saint-Brieuc-Centrale...)
4. La connexion majeure entre la ville et la vallée
5. Le désenclavement du parc des Promenades



Focus : L'interface centre-ville/Vallée de Gouédic



4 | PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT

- ④ Immeuble de logements en balcon sur la vallée (environ 4 530 m², soit 68 logements de 63 m²)
- ④ Projet en cours de réflexion d'un lieu culturel et d'un food court
- ④ Parvis marquant l'entrée du centre-ville
- ④ Rampes piétonnes en balcon sur la vallée, permettant une continuité entre celle-ci et le parc des Promenades
- ④ Réhabilitation du bâtiment, programmation cohérente avec les enjeux de demain. Hypothèses: *cité des sciences, espace ludique (escalade, escape room)...*

Axe 2 | Ville et nature entrelacées

5 | AMBIANCE

- ⊙ Rampe piétonne en balcon sur la vallée, permettant une continuité entre celle-ci et le parc des Promenades



Focus : L'interface centre-ville/Vallée de Gouédic

6 | MISE EN ŒUVRE



Conditions de réussite

- Une atténuation du caractère routier de cette entrée de ville/entrée de vallée
- Une vallée de Gouédic aux accès facilités et démultipliés
- Faire « monter » la nature en ville depuis les vallées de manière plus affirmée sur ce point d'intensité majeure
- Réflexions opérationnelles à l'échelle pertinente : élargir le prisme du site de l'ex-gare Saint-Brieuc Centrale à l'ensemble du périmètre d'entrée de ville (parc des Promenades, boulevard de la Chalotais, de Sévigné, parvis avant/arrière de l'ex-gare)
- Profiter des nécessaires travaux de consolidation du bord de la falaise pour le bâtiment
- A long terme, fermeture à la circulation automobile de l'entrée en ville par le boulevard de Sévigné depuis la RN12 (fragilisation des ouvrages d'art de Louis Harel de la Noé nécessitant des travaux actuellement, axe de forte congestion routière)



Actions à court terme

- Inscription de l'opération au sein d'une OAP
- Mener une étude de sol et de préconisation pour redessiner la frange de l'esplanade Raoul Poupard
- Amélioration des continuités pour modes actifs le long des boulevards suspendus
- Étudier le réinvestissement de l'esplanade Raoul Poupard conjointement au projet de réinvestissement de l'ex-gare Saint-Brieuc Centrale (un potentiel d'habitat qualitatif, et un potentiel de charges foncières pour financer des travaux de mise en valeur du patrimoine Harel de la Noë et/ou d'espace public)



Points de vigilance

- Un patrimoine d'ouvrages d'art qui se détériore, à préserver
- Le choix du programme au sein du lieu majeur qu'est l'ex-gare Saint-Brieuc Centrale (hypothèses programmatiques : un Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine, une mise en valeur des patrimoines industriels et des métiers du territoire...)
- Le choix du programme au sein de l'actuel palais de justice au sein du parc des Promenades
- Incertitude liée aux caractéristiques des sols : étude de sol préalable (esplanade Raoul Poupard)
- Report au PLUI en cours d'élaboration



Effets sur le long terme

- Une ville qui dialogue à nouveau avec la vallée de Gouédic
- Une entrée de ville apaisée
- Des modes actifs (la marche, le vélo) encouragés dans les déplacements quotidiens et récréatifs
- Les patrimoines (historique, paysager) remis à l'honneur

Axe 2 | Ville et nature entrelacées



1 | ÉTAT DES LIEUX

- ⊙ Des bâtiments industriels "d'intérêt", inscrits au SPR (site patrimonial remarquable), sur la friche EDF-GDF sud
- ⊙ Un lieu introverti, fermé par de hauts murs depuis la rue du Légué
- ⊙ Un bassin tampon de 8 000 m³ sur la friche nord
- ⊙ Une proximité immédiate avec le port du Légué, connecté via le sentier de la rivière longeant le Gouët



FICHE D'IDENTITÉ DU SECTEUR

Parcelles : AW 85, 99, 251, 256, 277, 278, 279, 313, 314

Zone : 2AU et N

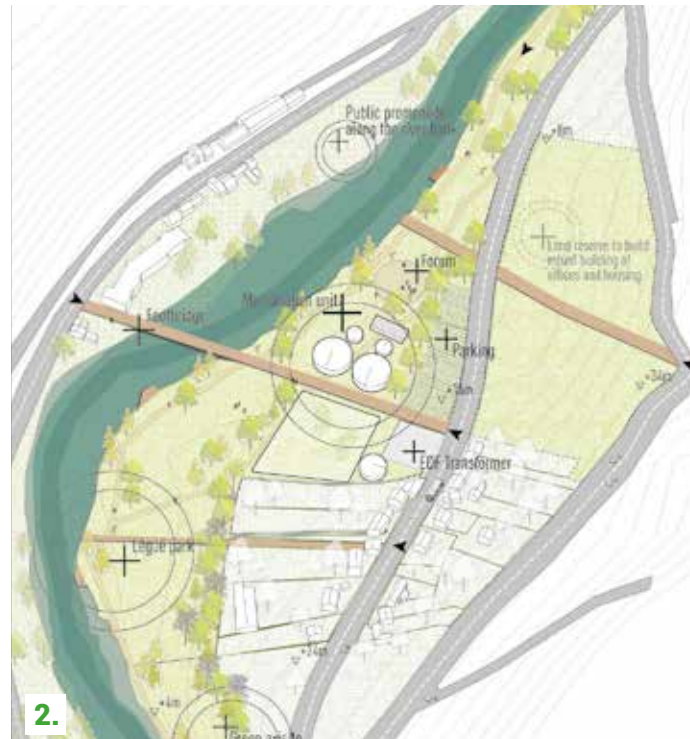
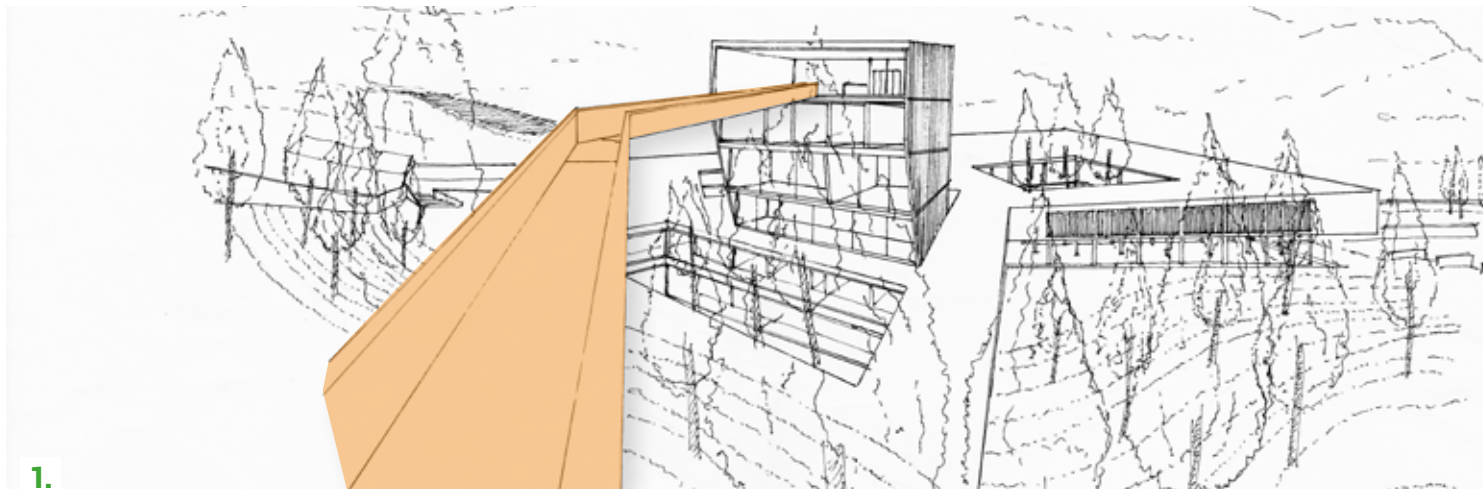
Propriété : Commune

Superficie : 5,54 ha

Occupation / Usages actuels :
Friches (en partie dépolluées)

Dénivelé : 35 mètres

Focus : Le chaînon manquant du Légué



2 | RÉFLEXIONS EXISTANTES EXEMPLES NON EXHAUSTIFS

1. Passerelle haute et préservation des flancs de coteaux
(source : CAUE 22 / Atelier "Territoires en devenir" 2017 | Enseignants : Anne Boyadjian + Paul-Éric Schirr-Bonnans | Étudiant : Clément Lecouvreur)
2. Un parc public ouvert sur le paysage en berges du Gouët (source : Europan 13 "La ville adaptable 2", Iris Chervet, "Focale paysagère", 2016)

2.

00. Closed wooded brownfield with ruined buildings



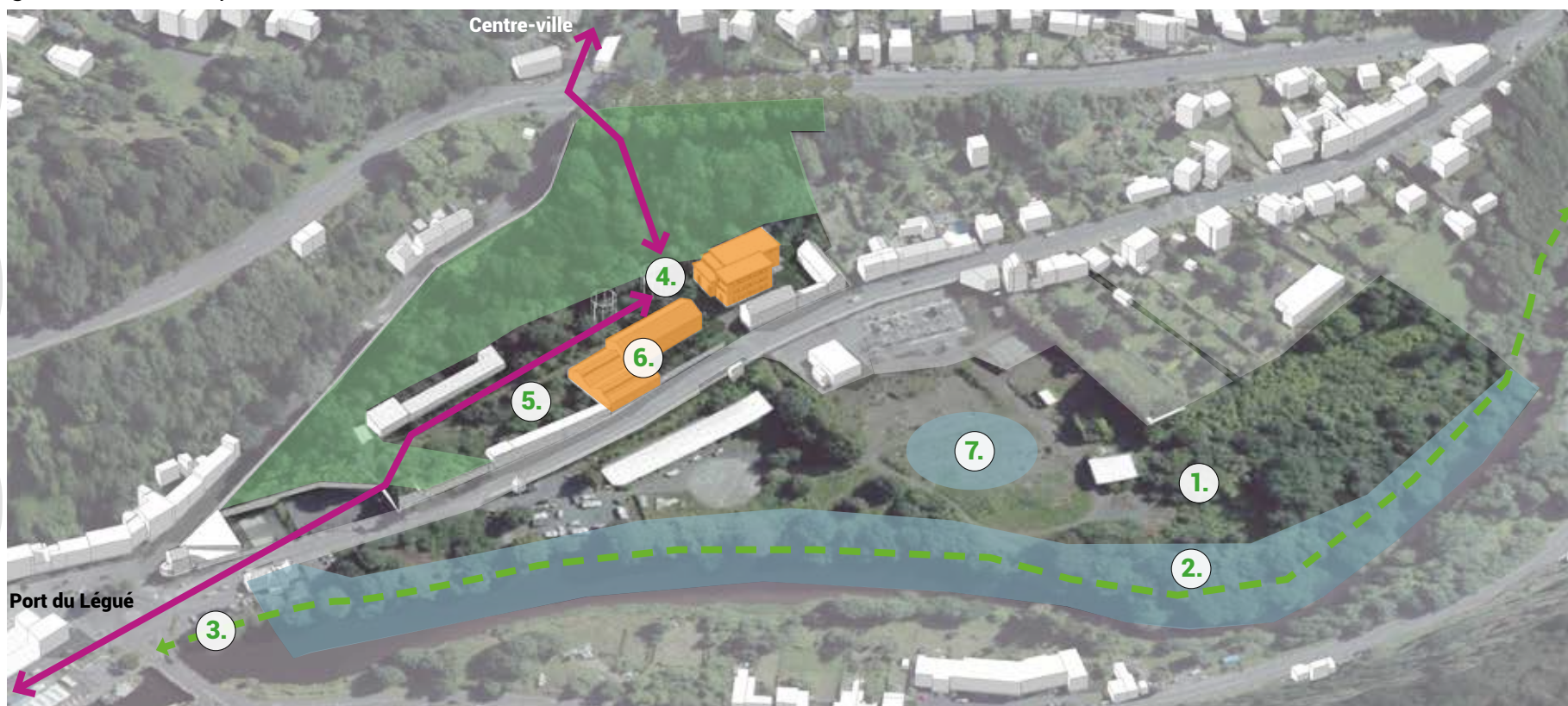
01. Opening to the public and opening the landscape



Axe 2 | Ville et nature entrelacées

3 | ENJEUX

1. La continuité de la charpente naturelle
2. La gestion du risque inondation
3. La continuité du sentier de la Rivière le long du Gouët
4. Le lien entre le centre-ville et le port (préservation des coteaux boisés)
5. L'introversion et l'invisibilité du site
6. Le patrimoine industriel singulier
7. L'intégration paysagère du bassin tampon



Focus : Le chaînon manquant du Légué

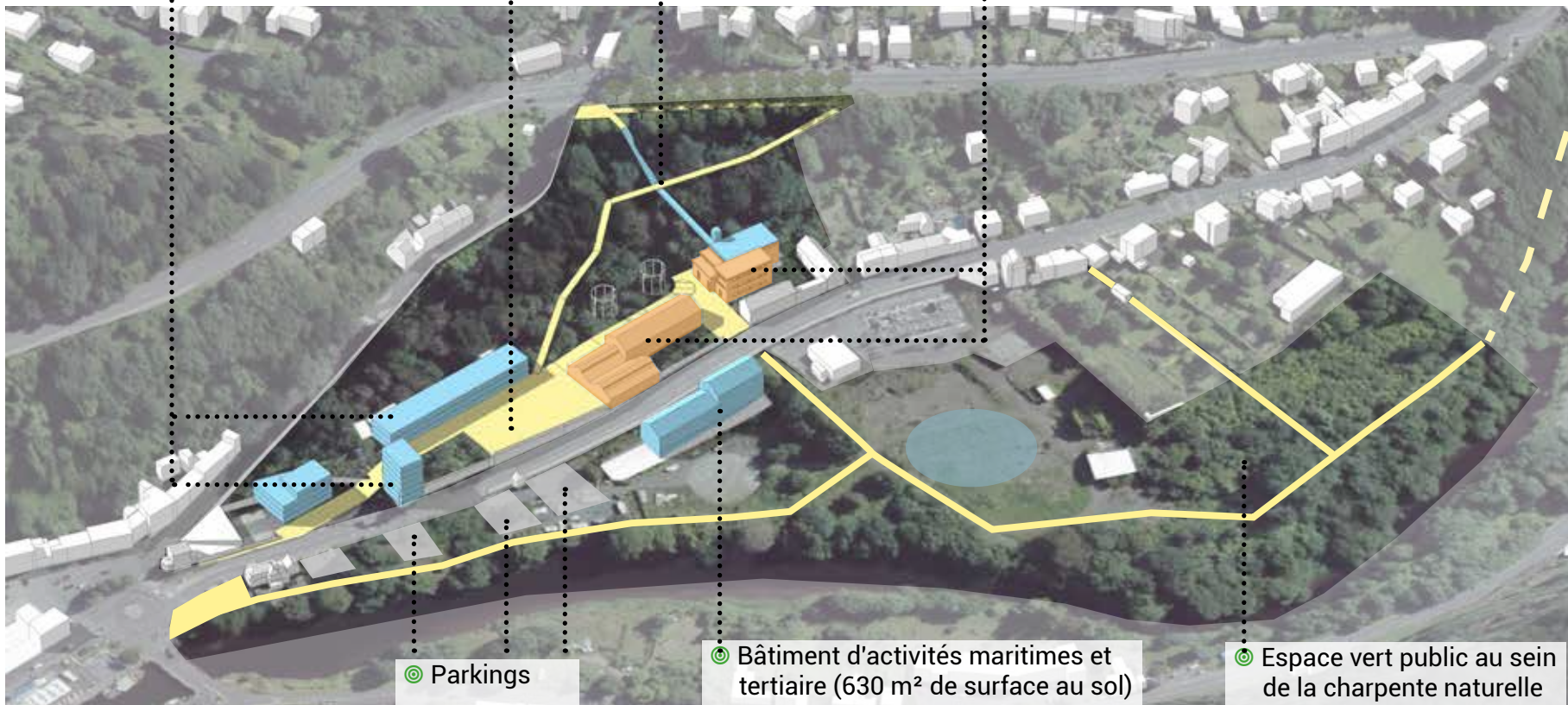
4 | PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT

⊙ Immeubles d'habitation (environ 4000 m² de SHAB soit 63 logements de 63 m²)

⊙ Place-belvédère

⊙ Circulation verticale et passerelle, liaison piétonne entre port et centre-ville

⊙ Réinvestissement des bâtiments industriels
Hypothèses programmatiques : tiers-lieu artistique : lieu d'exposition et de concerts éphémères, ateliers d'artistes, coworking d'artisans, bar, cantine, etc.)



⊙ Parkings

⊙ Bâtiment d'activités maritimes et tertiaire (630 m² de surface au sol)

⊙ Espace vert public au sein de la charpente naturelle

Axe 2 | Ville et nature entrelacées

5 | AMBIANCE

- © Un lieu vivant et traversé, devenu le véritable "chaînon manquant" du parcours entre centre-ville de Saint-Brieuc et port du Légué



Focus : Le chaînon manquant du Légué

6 | MISE EN ŒUVRE



Conditions de réussite

- Inscription des deux friches en tant que partie intégrante et pleinement contributrice de la charpente naturelle briochine
- Lien ville-port-mer : continuité des cheminements et traversabilité du site (accès depuis le haut notamment)
- Reconversion et valorisation patrimoniale des vestiges immobiliers significatifs
- Apport ponctuel de composantes immobilières complémentaires (renouvellement urbain, effets d'entraînement et levier)
- Lieu à fort potentiel pour accueillir des activités à la croisée du port (activités nautiques, artisanat portuaire) et du centre-ville (artistes, événements, étudiants, métiers d'art et artisanat, restauration et café...)
- Limiter la constructibilité au minimum sur le site



Actions à court terme

- Inscription de l'opération au sein d'une OAP sectorielle
- Friche sud : Défricher le site, engager sa mise en sécurité pour y proposer de premières occupations programmées
- Friche nord : Réaménager le Sentier de la Rivière, le rendre davantage accessible et visible



Points de vigilance

- Respect de l'intégrité de la charpente naturelle
- Pollution résiduelle du site : étude complémentaire de pollution préalable
- Sauvegarde patrimoniale à court terme pour permettre sa reconversion et pleine valorisation à terme
- Risque inondation sur la friche nord
- Insertion discrète du bassin tampon dans la frange naturelle du site Nord
- Aménagement de l'accès haut du site (passerelle, circulations verticales) : élément essentiel pour favoriser le « lien ville-port » via ce site
- Report au PLUI en cours d'élaboration



Effets sur le long terme

- Friche sud : devenir le véritable « chaînon manquant du Légué » entre la ville et le port, traversé et emprunté par tous
- Un lieu connu et reconnu dans l'écosystème des lieux emblématiques de Saint-Brieuc (entre le port du Légué, le réseau des places du centre-ville et le pôle gare intensifié)
- Friche nord : un site préservé dans sa composante naturelle, rattachée à la vallée de Gouët

Axe 3 | Une centralité attractive

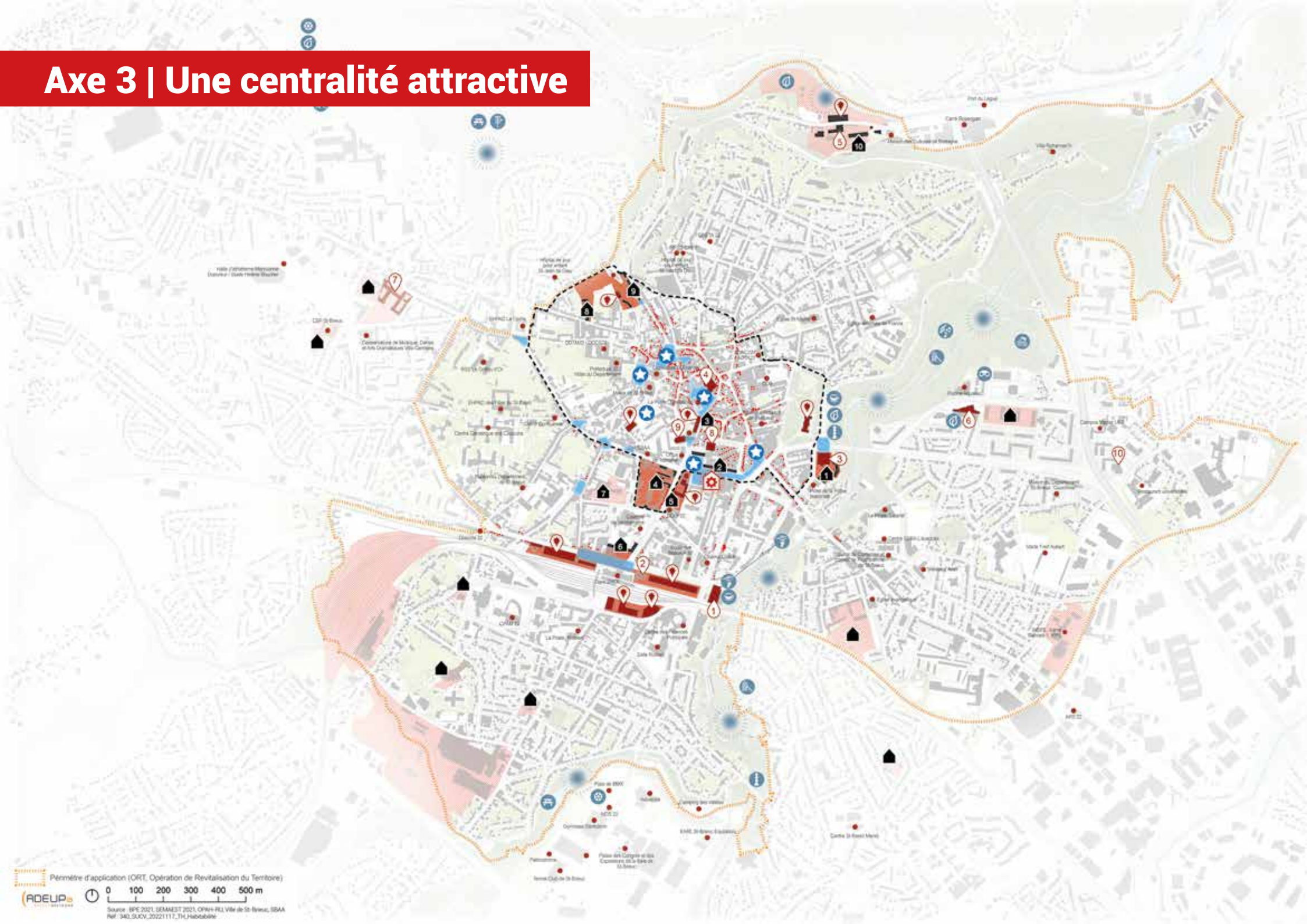


L'esplanade Alfred Jarry, pointée sur le bâtiment futur Totem (ex-siège de la Caisse d'allocations familiales)

AXE 3

**UNE CENTRALITÉ
ATTRACTIVE**

Axe 3 | Une centralité attractive



Orientation 3.1 | Conforter et étoffer les fonctions de centralité



Maintenir les fonctions de ville-centre existantes

Pérenniser en centralité les fonctions urbaines structurantes



Pérenniser et consolider la fonction commerciale en centre-ville

Déployer la stratégie de la foncière / concession commerce



Implanter les fonctions urbaines manquantes

Programmation d'équipements en réponse aux besoins identifiés et à venir



Programmes engagés ou en réflexion. Pour mémoire :

1. Totem de l'Innovation, hôtel d'entreprises
2. Coworking et restaurant, Tri Postal
3. Musée de la couleur et du pinceau
4. Tiers-lieu, théâtre La Passerelle
5. Tiers-lieu artistiques (ateliers, lieu mutualisé de création artistique, espace d'exposition, bar/restaurant)
6. Pôle associatif, Maison de la nature
7. Cité judiciaire
8. Cité administrative Allende
9. Espace Lamennais (lieu multifonctions à vocation culturelle)
10. Le grand campus Mazier, dont nouveau restaurant universitaire



Hypothèses programmatiques :

Loisirs et Culture

- Centre d'interprétation de l'architecture et du paysage Louis Harel de la Noé
- Grand musée d'art et histoire (restructuration et extension)
- Médiathèque
- Salle polyvalente, associative (Maison du temps libre...)
- Cité des sciences
- Espace ludique (salles d'escalade, escape game, virtual room...)

Économie

- Activités maritimes
- Coworking d'artisans, manufacture collaborative et solidaire
- Logistique urbaine (cyclogistique...)

Formation, recherche et Développement

- Équipements dédiés à la formation professionnelle
- Enseignement supérieur
- Recherche et développement (énergies renouvelables, hydrogène...)

Social, santé

- Hébergement d'urgence, cantine solidaire
- Équipement petite enfance
- Maison de santé

(listes indicatives, non exhaustives. cf. focus)



Créer une maison du Projet urbain

Lieu de diffusion et de médiation à destination du grand public, présentant tous projets de transformation de la ville

Orientation 3.2 | Renouveler l'offre de logements en centre-ville



Poursuivre et développer le renouvellement urbain

Déploiement de l'opération programmée d'amélioration de l'habitat-de renouvellement urbain (OPAH-RU)



Proposer une offre qualitative et diversifiée de logements neufs en ville

En création ou en réhabilitation d'ensembles immobiliers existants

1. Esplanade Raoul Poupard
2. Front-à-rue du 71^e Régiment d'Infanterie-Les Champs
3. Îlot de l'ancien Monoprix
4. Ex-îlot CAR
5. Banque de France
6. Site de l'amicale laïque
7. Ex-clinique Jeanne d'Arc
8. Locaux de l'ex-ARS
9. Rue des 3 frères Le Goff
10. Friches EDF-GDF du Légué

(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)

Orientation 3.3 | Maximiser la qualité de ville par de nouveaux usages des espaces publics



Révéler les qualités spatiales des principales places du centre-ville

Affirmer l'influence des fonctions et édifices emblématiques sur l'espace public



Tirer parti des espaces publics de proximité

Soigner et contigenter l'accessoire (mobilier urbain, signalétique, édicules et équipements techniques, etc.)



Développer ponctuellement des nouvelles pratiques dans les vallées

Déclinaison d'hypothèses programmatiques :

- Espaces récréatifs confortés (sport, aires de jeux, événementiel...)
- Nouvelles pratiques ludiques : bobluge, disc-golf, tyrolienne urbaine...
- Parcs et jardins : belvédère, jardins partagés, aire de pique-nique...
- Bar, café, restaurant...
- Installations artistiques (land art, sculpture, mise en lumière...)

(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)

Orientation 3.4 | Capitaliser sur l'éventail d'opportunités foncières stratégiques en centralité et au-delà



Investir en priorité les sites stratégiques en centralité

Maximiser leur potentiel d'habitabilité et de dynamisation centrale



Considérer les autres sites notables en cohérence

Valoriser leurs potentiels spécifiques : accueil d'une offre renouvelée d'habitat, alternative au lotissements de périphérie ; équipements complémentaires ; logistique/tertiaire ; nature en ville...

Axe 3 | Une centralité attractive



Le palais de justice actuel, dans le parc des Promenades

Orientation 3.1 : Conforter et étoffer les fonctions de centralité

UNE CENTRALITÉ RENFORCÉE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS D'UNE AGGLOMÉRATION ATTRACTIVE

- ⊙ LES FONCTIONS DE VILLE-CENTRE
CONCENTRÉES DANS LA CENTRALITÉ
- ⊙ UN CENTRE-VILLE ANIMÉ PAR UNE OFFRE
DIVERSIFIÉE DE COMMERCES
- ⊙ UNE NOUVELLE OFFRE DE SERVICES ET
D'ÉQUIPEMENTS ATTRACTIVE
- ⊙ LA MAISON DU PROJET URBAIN :
LIEU DE DIFFUSION ET DE MÉDIATION
À DESTINATION DU GRAND PUBLIC

Saint-Brieuc 2040 concourt à conforter et intensifier la centralité du territoire en renforçant ses fonctions structurantes, stratégiques et supérieures. Ce faisant, il s'agit d'accompagner le développement des secteurs économiques d'avenir, et de faire vivre la dynamique de la Bretagne Nord.

Maintenir les fonctions de ville-centre existante

Saint-Brieuc 2040 contribue à l'arrêt du processus de périphérisation de certaines fonctions et services (déménagement des cliniques privées du centre-ville vers Plérin par exemple). Les fonctions de centralité sont pérennisées afin que la ville conserve son rôle de ville structurante pour le département des Côtes d'Armor. Un soin particulier est apporté aux équipements dédiés à l'enseignement et à la formation, à la santé, au social et aux solidarités, mais aussi aux administrations publiques, à la justice, aux loisirs, aux cultes, au sport et au tourisme.

Pérenniser et consolider la fonction commerciale en centre-ville

Une stratégie commerciale est engagée à Saint-Brieuc pour répondre aux nouveaux modes de vie et modes de consommation. Le lancement de la concession commerce début 2023 concrétise le volet foncier de celle-ci. Elle repose sur 4 axes :

- Observer et analyser les dynamiques commerciales.
- Affirmer un parcours commercial attractif.
- Construire une identité commerciale différenciante et équilibrée.
- Encourager les transitions du commerce.

Implanter les fonctions urbaines manquantes

Par ailleurs, Saint-Brieuc 2040 étoffe le panel de services et de fonctions indispensables à la centralité, comme autant d'atouts contribuant à son rayonnement au sein de l'agglomération et au-delà. Certains de ces programmes d'équipements sont d'ores et déjà engagés, en projet ou en réflexion (comme le Totem de l'innovation/hôtel d'entreprises, un tiers-lieu au théâtre La Passerelle...). Ces programmes sont réalisés en réhabilitation/

reconversion d'ensembles immobiliers existants ou en construction neuve, en réinvestissant en priorité les friches et sites mutables stratégiques identifiés afin de limiter l'étalement urbain.

En réponse aux enjeux de transitions portés par les élus, soucieux de traiter les urgences climatiques, écologiques, sociales et démocratiques, Saint-Brieuc 2040 décline d'autres hypothèses programmatiques comme :

- Des lieux culturels de nouvelle génération (tiers-lieu artistique, ateliers, espaces de création partagés dédiés aux arts, Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine Harel de la Noé, médiathèque centrale, un grand musée d'art et d'histoire...).
- Des lieux de formations, de recherches et développement, en particulier tournés vers la transition écologique (hydrogène vert, adaptation du bâti, économie circulaire, biomimétisme...).
- Des lieux dédiés au soin et au social (une maison de l'hospitalité avec hébergement d'urgence et cantine solidaire, équipement petite enfance...).
- Des lieux d'activités productives (ateliers d'artisans, locaux pour des métiers d'art, logistique urbaine, activités maritimes...).

Pour davantage de précisions, voir l'inventaire programmatique désinhibé des idées d'aménagement (page 105).

Créer une maison du Projet urbain

C'est le programme immobilier qui va servir tous les autres. Avec la Maison du Projet Urbain, Saint-Brieuc 2040 affiche et affirme l'ambition brioquine en matière de transformation de la ville. Ce lieu contribue à communiquer et sert le marketing territorial. La Maison du Projet Urbain est un lieu de valorisation des productions de toute nature qui, généralement ne sortent pas du cercle décisionnel et technique, sinon pour illustrer modestement un article de presse. Plus fondamentalement, ce lieu concourt au partage de la démarche au sens large : avec les habitant-es, avec les opérateurs, investisseurs potentiels et avec l'ensemble des parties prenantes. L'enjeu est l'indispensable adhésion et mobilisation collectives qui participeront à assurer la concrétisation du projet au long cours de l'urbanisme. Lorsque le projet urbain est méconnu et/ou incompris, sa mise en œuvre laborieuse, offerte à toutes formes d'oppositions et d'instrumentalisation, court le risque de l'échec.

Axe 3 | Une centralité attractive



L'ensemble immobilier du 4, boulevard Clemenceau, conçu par l'architecte Jean Guervilly

Orientation 3.2 : Renouveler l'offre de logements en centre-ville

HABITER LE CENTRE-VILLE POUR UNE VILLE VIVANTE

- ⊙ AMÉLIORER LES CONDITIONS DE VIE EN CENTRE-VILLE TANT POUR LES POPULATIONS ACTUELLES QUE FUTURES
- ⊙ DES LOGEMENTS ANCIENS RÉHABILITÉS, QUELQUES OPÉRATIONS DE LOGEMENTS NEUFS
- ⊙ UN LARGE CHOIX DE TYPOLOGIES DE LOGEMENT POUR RÉPONDRE AUX DIFFÉRENTS PARCOURS RÉSIDENTIELS

Saint-Brieuc 2040 entend donner l'envie de fréquenter le centre-ville, affectivement (y venir), mais surtout effectivement (y vivre). Un ensemble diversifié de programmes d'habitat, locatifs ou en accession, publics ou privés, est planifié. Ces programmes sont principalement réalisés en réhabilitation/ restructuration d'ensembles immobiliers existants et, ponctuellement, en neuf.

Poursuivre et développer le renouvellement urbain

L'enjeu prioritaire et primordial de la stratégie urbaine est de s'intéresser à la reconquête systématique de l'habitat existant dégradé, inadapté, au travers en particulier de la consolidation et de la montée en puissance de l'opération programmée d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain (OPAH-RU).

À l'intérieur de l'hypercentre historique, où se concentrent les situations complexes de copropriétés dégradées et de vacance structurelle, les opérations de reconquête, s'accompagnent de réflexions conduites à l'échelle de l'îlot afin qu'elles puissent s'inscrire en cohérence les unes avec les autres.

Proposer une offre qualitative et diversifiée de logements neufs en ville

Les programmes de logements comprennent également des programmes d'habitat neuf, lesquels privilégient la forme intermédiaire ; autrement dit, des immeubles de logements dotés des principales qualités domestiques de l'habitat individuel : accès individualisés, prolongements privatifs extérieurs généreux (terrasses, loggias, balcons), insonorisation des logements les

uns par rapport aux autres, orientations multiples, conception intérieure offrant une flexibilité d'usages, etc.

Saint-Brieuc 2040 programme un habitat urbain réellement attractif, à prix accessible, à même de s'inscrire en alternative à la maison individuelle proposée en extension urbaine (étant entendu que l'aspiration à celle-ci résulte aussi du rejet des conditions d'habitabilité médiocres offertes en large proportion, par un parc collectif inadapté, vieillissant, quand il ne souffre pas à l'origine, pour ce qui concerne celui hérité des années 1960, d'une conception standardisée de faible qualité).

Afin de s'adapter aux besoins du plus grand nombre, la stratégie urbaine propose également des logements adaptés et adaptables aux différents âges de la vie, favorisant la mixité. Cela se formalise au travers de logements intergénérationnels, d'habitats inclusifs, de groupements de logements s'inspirant des principes du béguinage, mais aussi de logements recomposables (divisions d'appartements ou maisons en plus petites unités).

Afin de cultiver le bonheur personnel et le bien-être chez soi, des propositions ont été faites par François Leclercq et Laurent Girometti, missionnés par l'ancienne ministre du Logement Emmanuelle Wargon pour l'élaboration d'un référentiel du logement de qualité en 2021. Les différentes pistes d'amélioration, s'intéressant essentiellement au logement neuf, peuvent trouver des réponses au travers de différents outils pour cadrer les opérations immobilières : chartes de qualité des logements, intégration des critères du référentiel au sein d'un label "qualité d'usage", surfaces minimales par typologie de logement réévaluées dans le cadre du dispositif Pinel et espaces extérieurs privatifs systématiques (ce qui est le cas depuis le 01/01/2023 dans le cadre de la loi Pinel Plus).

Axe 3 | Une centralité attractive



L'entrée du centre commercial Les Champs, sur la place Salvador Allende et l'ancien siège du Crédit Agricole

Orientation 3.3 : Maximiser la qualité de ville par de nouveaux usages des espaces publics

AGIR SUR L'ESPACE PUBLIC POUR REDYNAMISER LA CENTRALITÉ

- ⊙ DES ESPACES PUBLICS MOINS SYSTÉMATIQUEMENT AFFECTÉS À LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT AUTOMOBILE
- ⊙ DES PLACES, POTENTIELLEMENT INVESTIES PAR DES USAGES VARIÉS
- ⊙ UN PATRIMOINE ARCHITECTURAL MIS EN VALEUR
- ⊙ DES VALLÉES PONCTUÉES PAR DE NOUVEAUX USAGES RÉCRÉATIFS, SPORTIFS, ARTISTIQUES ET DE LOISIR

L'attractivité du cœur de ville de Saint-Brieuc et son renouveau passent aussi par le changement de regard porté sur les espaces publics, l'évolution des usages qui en sont faits et leur mise en valeur, qui concourt in fine à celle de la ville.

Révéler les qualités spatiales des principales places du centre-ville

Saint-Brieuc 2040 affirme l'influence des bâtiments emblématiques sur l'espace public en réaménageant les principales places du centre-ville. La place de la Grille et à partir de 2023 la place de la Résistance sont engagées dans cette direction, en faveur d'une piétonnisation élargie. L'espace public est reconquis dans son étendue et son partage est rééquilibré à la faveur des modes de déplacements actifs et de la polyvalence des usages. Les principales places du centre-ville sont bordées par des édifices majeurs comme la mairie de Saint-Brieuc, la préfecture des Côtes d'Armor, la cathédrale Saint-Étienne, le Théâtre La Passerelle, le bureau de poste de la Résistance, le Musée d'art et d'histoire, la gare... La reconfiguration de l'espace public se matérialise par un traitement des sols dégageant des parvis devant ces édifices, par un jeu de mise en lumière des façades et des sols mais aussi par des compositions paysagères dans l'espace public créant une hiérarchie des espaces lisibles pour le piéton. Les espaces publics permettent d'accueillir des usages multiples, autres que la simple fonction de parking. De discrets les édifices emblématiques deviennent alors signifiants.

La stratégie urbaine prévoit d'opérer également un traitement similaire sur l'ensemble des lieux d'enseignement. Leur rapport à l'espace public est réaffirmé, en dégageant, élargissant et sécurisant l'espace des trottoirs à leurs abords, en atténuant les flux automobiles à proximité des écoles grâce à l'instauration d'une zone à trafic limité dans le centre-ville ou avec l'aménagement de "rues aux enfants" au-delà, temporaires dans la journée et dans l'année.

Tirer parti des espaces publics de proximité

Une ville à échelle humaine s'exprime par sa taille globale, maîtrisée dans son expansion, mais aussi par la possibilité de retrouver des espaces publics de proximité conviviaux dans chaque quartier. Selon l'urbaniste danois Jan Gehl, une ville à "échelle humaine" se compose d'espaces où la marche est une expérience agréable. L'architecture adaptée à cette échelle, comme incarnée par la ville ancienne de Saint-Brieuc, offre une multitude d'impressions et de sensations. La prédominance de la voiture est telle que, le plus souvent, tout espace libre est considéré comme un potentiel parking. Avec Saint-Brieuc 2040, un tout autre regard est porté sur l'espace public ordinaire des places, placettes et des rues. Des lieux comme la place du 74^e Régiment d'Infanterie, la place Saint-Pierre, le croisement des rues de Brest et des Buttes à la pointe du parc de la Préfecture, le bas de la rue des Trois Frères Le Goff sont autant de lieux accueillant une polyvalence d'usages avec des architectures légères soignées (kiosques, abris, édifices techniques...) et un mobilier urbain limité et sobre.

Développer des nouvelles pratiques dans les vallées

Avec Saint-Brieuc 2040, les vallées également accueillent des aménagements légers permettant d'y multiplier les usages tout en renforçant le couple ville-nature. Une tyrolienne urbaine est projetée par la Ville entre le Totem de l'Innovation et le Parking du Gouédic. D'autres usages insolites ponctuent les vallées comme du saut à l'élastique depuis les viaducs, des hébergements insolites, des murs d'escalades, des itinéraires de via ferrata, des parcours d'accrobranche, des toboggans pour descendre dans les vallées, un parcours de bob luge et de disc-golf, du ski urbain... Autant d'activités, au nombre limité, qui s'appuient sur la singularité briochine incarnée par les vallées.

Axe 3 | Une centralité attractive



La friche GDF-Suez, entre le Gouët et la rue du Légué



La friche EDF, entre les rues du Légué et du Port Favigo



Les friches ferroviaires occidentales



Les abords du site industriel Saint-Brieuc Fonderie



Le Tertre Marie-Dondaine



L'ancien site industriel du Mont Carmel



L'ancienne école de la ville-Bougault



L'ancienne station-service rue Jules Ferry



L'angle du boulevard de la Marne et de la rue Luzel

Orientation 3.4 : Capitaliser sur l'éventail d'opportunités foncières stratégiques en centralité et au-delà (1/2)

APPRÉCIER DE CONCERT L'ENSEMBLE DES SITES MUTABLES

- ⊙ PROMOUVOIR UNE VISION D'ENSEMBLE ET DÉCLINER LES PROJETS EN COHÉRENCE DE CELLE-CI
- ⊙ HIÉRARCHISER LES FRICHES ; IDENTIFIER CELLES RÉELLEMENT STRATÉGIQUES
- ⊙ CONSIDÉRER QU'IL N'EXISTE PAS DE SITUATION URBAINE NÉGLIGEABLE
- ⊙ APPRÉHENDER LA NOTION D'HABITAT À SA JUSTE ET FONDAMENTALE IMPORTANCE POUR REDONNER LE GOÛT DE VIVRE EN VILLE

Se saisir des sites mutables stratégiques présents au centre-ville, en recherchant pour chacun d'eux, le meilleur apport en termes d'amélioration de la qualité de ville et de réponse aux enjeux contemporains, constitue l'un des buts de la présente stratégie urbaine. Les orientations et focus illustratifs qui ponctuent ces pages en témoignent. Cependant, en dehors du périmètre du centre-ville, d'autres situations foncières et immobilières mutables appellent la même attention. Elles concourent aux mêmes bénéfices, y compris pour la centralité, à condition toutefois, d'une parfaite connivence avec elle.

Investir en priorité les sites stratégiques en centralité

Privilégiant les sites mutables centraux, Saint-Brieuc 2040 s'attache en particulier, à établir une hiérarchie entre eux, en distinguant les situations effectivement stratégiques de celles de moindre influence potentielle à l'échelle urbaine ; ce qui ne signifie pas pour autant, que ces dernières soient sans intérêt : il n'existe pas de situation urbaine négligeable a priori (et il devrait s'en rencontrer de moins en moins, dans la perspective notamment, du zéro artificialisation nette – ZAN). Ainsi que l'expose la présente stratégie, s'agissant spécialement des friches, plusieurs situations de mutabilité font et feront prochainement, l'objet de démarches de programmation et de projet particulièrement attentives. Il s'agit de maximiser l'influence positive de leur transformation,

pour la centralité dans son ensemble ; par exemple :

La séquence urbaine, constituée autour du site de l'ex-passage de la Poste, de l'immeuble Allende (ex-siège du Crédit Agricole) et plus globalement, du périmètre du centre commercial des Champs, est emblématique de ces situations. En face, la réhabilitation et la reconquête pour un nouvel usage, de la chapelle Anatole Le Braz jouera également un rôle décisif, de même que l'espace Lammenais dans l'ancienne chapelle du même nom. Toutes deux contribueront à donner corps au « chapelet de chapelles » qui ponctue avantagement le cœur de ville, suivant une logique sérielle, qui ne réclame qu'à être soulignée et ouvertement exposée aux yeux de toutes et tous. Également dans le secteur de l'hypercentre : l'îlot de l'ancienne Clinique armoricaine de radiologie et, en vis-à-vis de celui-ci, le site de l'ex-Banque de France et ses abords, seront eux aussi tout à fait déterminants pour la métamorphose centrale d'ores et déjà enclenchée, sans oublier l'indispensable relation au site adjacent de l'ancienne Clinique Sainte-Jeanne d'Arc.

De toute évidence, l'aménagement ambitieux des assiettes foncières limitrophes du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare et jusqu'à l'avènement du Totem, en lieu et place de l'ancienne CAF, constitueront eux aussi, des leviers bénéfiques à fort effet d'entraînement pour le regain de dynamisme central. Sur le parvis de la gare, le site de l'amicale laïque, après que l'association ait intégrée ses nouveaux locaux, remplira tout autant son rôle important au sein de cette partition majeure de renouvellement urbain, autour du nouveau PEM et à l'interface du centre-ville et du quartier Robien.

Un peu plus loin, le site remarquable de l'ancien restaurant universitaire (l'ex-gare Saint-Brieuc Centrale) et de l'esplanade Raoul Poupard qui l'accompagne, jouera pareillement un rôle crucial. D'autres exemples pourraient être mentionnés. L'exhaustivité n'est pas recherchée ici. Signalons toutefois, en guise d'illustration conclusive, l'actuel palais de justice, dont la reconquête au bénéfice d'une autre fonction publique, s'avèrera à son tour, avantageuse pour la vitalité centrale, lorsque la mise en service de la nouvelle cité judiciaire aujourd'hui programmée, sera intervenue.

Axe 3 | Une centralité attractive



L'Hentig glas, l'ancienne voie ferrée entre la gare de Saint-Brieuc et le Légué, constitue un extraordinaire levier de renouvellement urbain

Orientation 3.4 : Capitaliser sur l'éventail d'opportunités foncières stratégiques en centralité et au-delà (2/2)

Considérer les sites notables en cohérence

De nombreuses friches, assiettes foncières et ensembles immobiliers en attente d'une nouvelle destinée sont recensés à l'échelle communale. Leur liste est par nature fluctuante et temporaire. La vocation d'une stratégie urbaine est précisément de conférer à cette liste, le caractère le plus transitoire possible. Bien que Saint-Brieuc 2040 porte spécifiquement sur la centralité (son périmètre d'application est celui de l'Opération de revitalisation du territoire), elle ne saurait ignorer ces situations voisines, extérieures au périmètre central, mais qui peuvent avoir un impact, positif ou non, sur lui. Il s'agit ici, non pas de traiter ces situations – bien évidemment, ce doit être l'objet d'une réflexion dédiée, inscrite en cohérence de la présente étude – mais d'en évoquer l'enjeu, par leur énumération non exhaustive.

En préambule de cet inventaire indicatif, la mention d'une première friche s'impose : celle des anciens sites EDF / GDF Suez du Légué, implantés de part et d'autre de la rue du Légué. Cette friche notable est inscrite à l'intérieur du périmètre de l'ORT et fait à ce titre, l'objet d'un focus (Axe 2 / Ville et nature entrelacées). Elle est stratégique à double titre, en ce sens qu'elle articule à la fois, la centralité avec la séquence des espaces portuaires, mais aussi la ville avec la trame verte et bleue de la charpente paysagère, en l'occurrence, avec la ramification de la vallée de Gouët.

Considérer les friches notables hors centralité, en cohérence avec ce qui est revendiqué pour le centre, c'est d'abord savoir les discerner, pour déterminer quel meilleur parti en tirer, au bénéfice de l'amélioration qualitative de la ville et de la vision de transitions dans laquelle elle s'inscrit. C'est se demander quelles sont au fond, leurs vocations respectives innées ? Autrement dit, dans quelle direction faire logiquement évoluer ces friches / situations urbaines pour qu'elles correspondent à ce qui leur convient finalement le mieux, au regard d'une part, de ce qui les caractérise (leurs qualités propres et contextes), d'autre part de ce qu'elles peuvent positivement apporter à l'entreprise de transformation et d'adaptation de la ville. Dès lors, la stratégie urbaine commencera sans doute, par

distinguer deux catégories :

Premièrement, des friches qui appellent un traitement au cas par cas, et qui correspondent le plus souvent à des situations relativement ponctuelles (l'ancienne école de la Ville-Bougault, l'ex-garage à l'angle du boulevard Vauban et de la rue Luzel, le site de l'ancienne station-service rue Jules Ferry, etc.). Ce sont des situations notables mais non stratégiques, ce qui ne les exonère pas, bien entendu, d'une approche attentive à leur environnement, entendu aux sens restreints de voisinage et générique de milieu. Elles permettront de développer et de consolider l'approche du renouvellement urbain, tout en contribuant au dynamisme des quartiers. Leur capacité d'accueil d'une offre renouvelée et qualitative d'habitat en ville, comme alternative aux lotissements périphériques, constitue souvent leur premier atout, sans que cette orientation ne soit exclusive d'autres programmes, y compris non immobiliers.

Deuxièmement, des friches potentiellement porteuses d'une transformation / adaptation plus profonde de la ville, en ce qu'elles peuvent par exemple, contribuer à y insuffler le supplément de nature que réclament les citoyen·es d'une part, et avec plus forte insistance encore, les impératifs climatiques et écologiques, d'autre part. Saint-Brieuc dispose à ce titre, d'un extraordinaire potentiel pour doter sa centralité et les quartiers qui l'enveloppent, d'une avantageuse couronne d'espaces verts. En inscrivant résolument en continuité, les friches ferroviaires occidentales (à l'Ouest du quartier Robien), le Tertre Marie Dondaine ou encore, les abords aujourd'hui délaissés du site industriel de Saint-Brieuc Fonderie, cette ceinture verte en puissance, permettrait de relier la Ville Jouha à la vallée de Gouédic, en associant le Petit Carpont, Cadorées et Brézillet. La portée d'une telle visée se mesure à l'échelle urbaine en même temps qu'elle conditionne et permet d'entrevoir très positivement, la destinée offerte aux sites immédiatement limitrophes, par exemple, ceux des anciens Établissements Stef ou de la friche industrielle du mont Carmel.

Enfin, il convient de distinguer ce qui, au-delà de l'idée usuelle de friche, constitue pour Saint-Brieuc, une authentique entité déterminante, à savoir, l'ancienne voie ferrée de la gare au

Légué, dont le statut d'abandon est en cours de résorption, dans le cadre de sa transformation progressive en voie verte : l'Hentig glas. La reconquête et la valorisation de cette entité constitue un événement pour la ville, pas uniquement parce qu'elle y introduit un nouvel axe de desserte et de liaison ; aussi et surtout, parce qu'elle offre à son contact, l'opportunité d'une opération de renouvellement urbain linéaire coordonnée, délibérément construite en dialogue avec elle. Dans cette perspective, des sites tels que l'ancien collège Beaufeuillage ou l'espace Curie sont autant de pièces urbaines, potentiellement contributrices et bénéficiaires.

Axe 3 | Une habitabilité recouvrée



1 | ÉTAT DES LIEUX

- ⊙ Un quartier de la gare transformé en pôle d'échange multimodal
- ⊙ Des espaces publics de qualité
- ⊙ Des équipements et infrastructures nouvelles (TEO, maison du vélo, parking relais en ouvrage)



FICHE D'IDENTITÉ DU SECTEUR

Parcelles :

CX 30, 409, 513, 514, 515, 517, 518, 519

Zone : UAa, UF

Propriété : Commune et privée,

Superficie : 7355 m²

Occupation / Usages actuels :

Aire de retournement des bus et
Maison du vélo

Focus : Le pôle gare intensifié

2 | RÉFLEXIONS EXISTANTES EXEMPLES NON EXHAUSTIFS

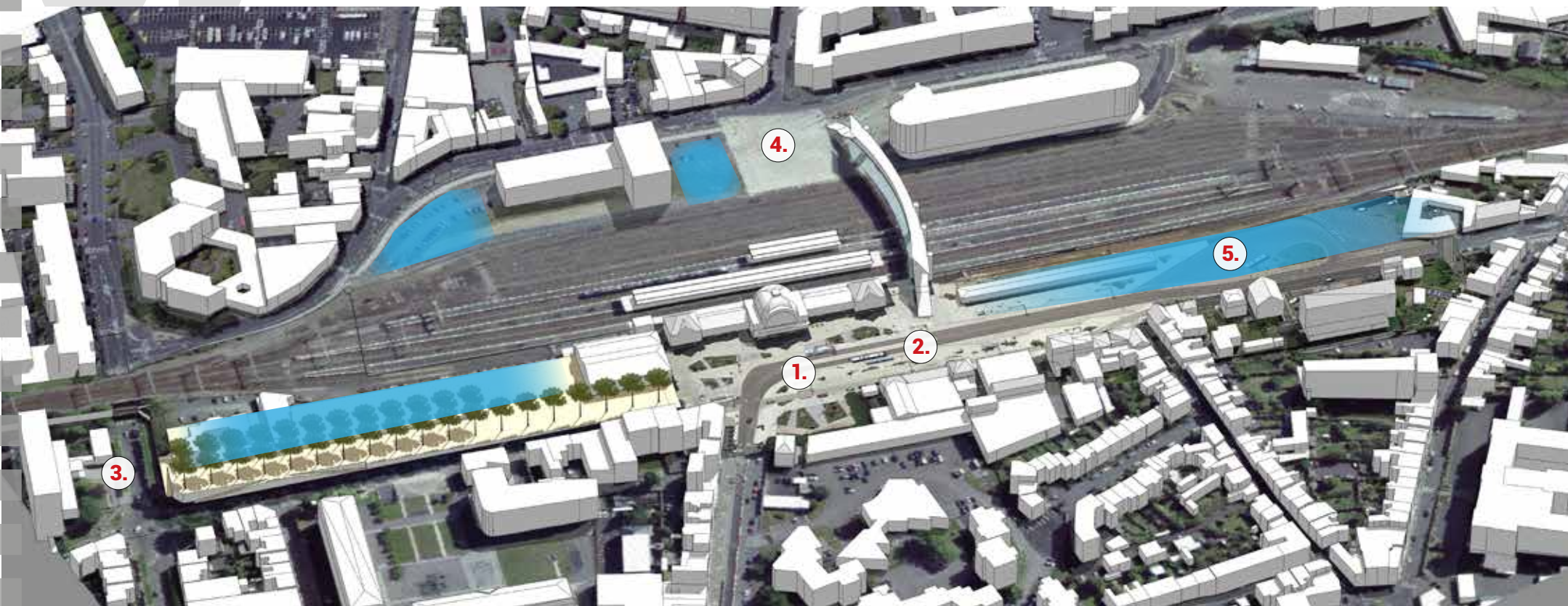
1. Totem de l'innovation et hôtel d'entreprise (Nunc architectes)
2. Rénovation du tri postal en bureaux d'entreprises et co-working (Groupe Bleu Mercure)
3. Site d'un futur immeuble de bureaux en projet (porté par Adim Ouest)



Axe 3 | Une habitabilité recouverte

3 | ENJEUX

1. La valorisation du Pôle d'Échange Multimodal
2. La consolidation de la polarité gare
3. L'intégration du projet de Totem de l'innovation
4. La liaison centre-ville – quartier de Robien
5. La mise à profit d'opportunités foncières importantes



Focus : Le pôle gare intensifié

4 | PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT

⊙ Équipement significatif le long du mail libéré des voitures

⊙ Immeuble de bureaux en projet porté par Adim Ouest

⊙ Constructions neuves
Hypothèses programmatiques : équipements dédiés à la formation / enseignement supérieur (énergies de demain, biomimétisme, etc...), logistique urbaine, maison du vélo



⊙ Liaison avec le Totem de l'innovation

⊙ Projet de coworking et restaurant porté par Bleu Mercure

⊙ Reconstitution du contour de l'îlot, tout en maintenant la gendarmerie

⊙ Projet tertiaire

Axe 3 | Une habitabilité recouvrée

5 | AMBIANCE

- ⊙ L'esplanade Georges Pompidou complétée par un équipement significatif entre l'esplanade Alfred Jarry et la gare, favorise la pratique de cette place entre gare et centre-ville



Focus : Le pôle gare intensifié

6 | MISE EN ŒUVRE



Conditions de réussite

- Inscription de l'opération au sein d'une OAP
- Apports significatifs de nouvelles composantes immobilières dans une logique d'effet d'entraînement
- Restauration de l'urbanité défailante et couture urbaine avec les environs du secteur de la gare
- La mise à profit d'opportunités foncières importantes



Actions à court terme

- Engager des discussions avec les parties prenantes en présence : SNCF



Points de vigilance

- Implication des diverses parties prenantes : une grande partie du foncier appartient à la SNCF
- Report au PLUI en cours d'élaboration



Effets sur le long terme

- Une vitrine rayonnante, affirmant le renouveau de la ville, démonstratrice de la qualité architecturale
- L'implantation de fonctions de premier plan (logistique urbaine, ateliers d'artisans formation, Recherche et Développement, pôle d'innovation...) influence positivement la ville et ses espaces publics, mettant en lien parvis nord et sud notamment
- La recomposition du bâti dans un contexte urbain décousu

Axe 3 | Une habitabilité recouverte



1 | ÉTAT DES LIEUX

- ⊙ Une opportunité foncière importante en plein centre-ville
- ⊙ Un cœur d'îlot largement paysager
- ⊙ De multiples accès et des traversées potentielles
- ⊙ Des immeubles anciens dégradés en bordure d'îlot
- ⊙ Un portage foncier par l'EPF

FICHE D'IDENTITÉ DU SECTEUR

Parcelles : BD 20, 21, 28, 42, 435, 545, 546, 491, 492, 784.

Zone UAa

Superficie : 9069 m²

Occupation / Usages actuels :

Friches, parkings et bureaux administratifs

Propriété : SBAA et privés

Dénivelé : 12 mètres



Focus : L'îlot jardin habité

2 | RÉFLEXIONS EXISTANTES

EXEMPLES NON EXHAUSTIFS

1. Un îlot habité traversant : projet de Reichen & Robert, en partenariat avec JMP Promotion, dans le cadre d'une consultation lancée en 2018, représentée en septembre 2021
2. Vue depuis la rue de la Gare (Reichen et Robert)
3. Vue depuis la place Allende (Reichen & Robert)



1.

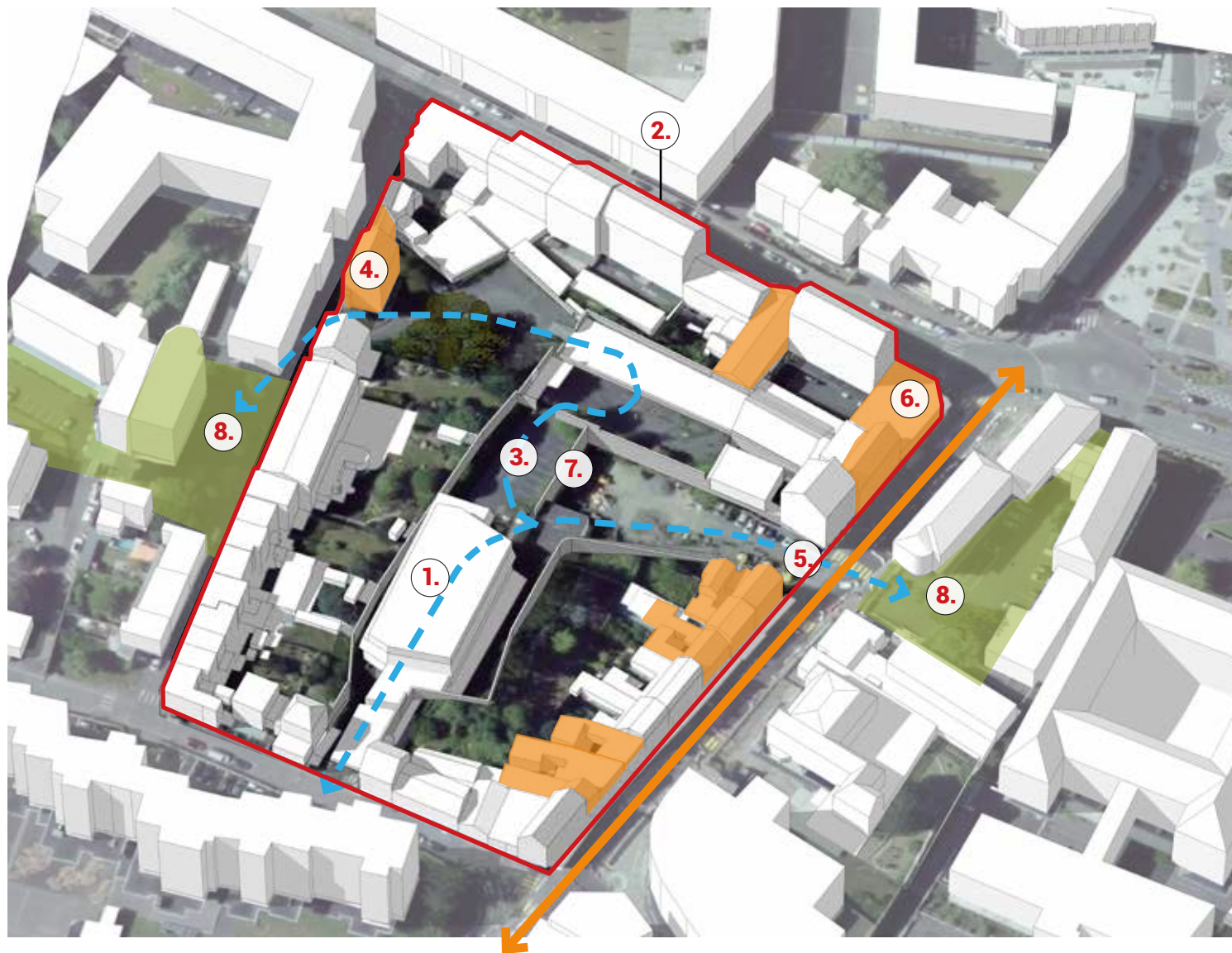
2.

3.

Axe 3 | Une habitabilité recouverte

3 | ENJEUX

1. La valorisation d'une opportunité foncière exceptionnelle à l'échelle de tout un îlot
2. Un apport significatif d'habitat diversifié
3. La mise à profit des jardins et du cœur paysager
4. La reconquête et la requalification de bâtiments anciens
5. L'aménagement de dents creuses
6. Le traitement de l'angle sur la place Allende
7. L'utilisation de la topographie
8. Le lien aux îlots adjacents



Focus : L'îlot jardin habité



4 | PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT

- ④ Densification de l'îlot:
 - Surélévation
 - Remplissage des dents creuses en front de rue
 - Maisons en bandes à l'arrière
 - Réhabilitation de l'existant(6 000 m² de SHAB, soit 72 logements de 63 m² et 16 maisons de ville de 85 m²).
Hypothèses programmatiques : hostel, équipement petite enfance
- ④ Espace public paysager traversant en cœur d'îlot
- ④ Extension et reconfiguration de l'îlot pour la nouvelle médiathèque (environ 2 000 m² de SHAB)
- ④ Parking en ouvrage pour l'ensemble de l'opération, accès rue du Vieux Séminaire (60 places par niveau)
- ④ Élargir les réflexions à l'ensemble de l'îlot en ciblant les immeubles dégradés (OPAH-RU)

Axe 3 | Une habitabilité recouvrée

5 | AMBIANCE

- ⊙ Un îlot en plein centre-ville proposant une variété de typologies d'habitat et invitant à la traversée de son cœur d'îlot paysager





Conditions de réussite

- Inscription de l'opération au sein d'une OAP
- Réflexion opérationnelle à minima, à l'échelle globale de l'îlot (équilibre opérationnel), voire à une échelle supérieure multi-sites
- Équilibrage entre densification de la ceinture et allègement du cœur d'îlot (apport d'une composante significative d'habitat en reconquête des dents creuses et en densification ponctuelle)
- Prise en compte en cohérence des évolutions arbitrées au voisinage : îlots de l'ex-clinique Jeanne d'Arc et de l'ex-Banque de France, ainsi qu'aux abords de la place Allende (opération de la porte hypercentrale)
- Diversification de l'offre d'habitat proposée



Actions à court terme

- Évaluer l'équilibre de l'opération avec un opérateur (privilégier des échanges avec un bailleur social)



Points de vigilance

- Désignation et rôle dévolu à l'aménageur
- Modalités de consultation et de choix des opérateurs et des maîtrises d'œuvre
- Report au PLUI en cours d'élaboration



Effets sur le long terme

- Un apport significatif d'habitat diversifié
- La mise à profit du cœur paysager
- La reconquête et la requalification de bâtiments anciens
- L'aménagement de dents creuses, en faveur de la ville sur la ville
- Le traitement de l'angle sur la place Allende

Axe 3 | Une habitabilité recouvrée

1 | ÉTAT DES LIEUX

- ⊙ La chapelle Anatole Le Braz en état de dégradation avancé
- ⊙ Un bâtiment idéalement situé, au carrefour des flux
- ⊙ L'amélioration de la relation à l'espace public de ce bâtiment
- ⊙ Une grande visibilité depuis l'espace public

FICHE D'IDENTITÉ DU SECTEUR

Parcelles : BD 651

Zone UEa

Type: Bâtiment inscrit au titre des éléments à mettre en valeur

Superficie du bâtiment : 300 m²

Occupation / Usages actuels:

Friches

Propriété : Commune



Focus : La maison du Projet urbain

2 | RÉFLEXIONS EXISTANTES

EXEMPLES NON EXHAUSTIFS



1. et 2. Maison du projet "Lannion 2030", Lannion, 2017

3. et 4. Maison du projet "Brest, Cœur de métropole", Brest, Ateliers des Capucins, 2019

La Maison du projet "Brest, Cœur de métropole" : retour d'expérience de Brest métropole

Points positifs

- Une localisation très stratégique pour capter le grand public
- Une appétence des visiteurs pour les sujets abordant les grands projets d'urbanisme et l'avenir de la ville
- Une modularité des espaces investis appréciée (auditorium, studio, foyer...)
- La révélation d'un lieu jusqu'ici sous-occupé

Points d'amélioration

- Un espace parfois trop exigu pour accueillir certains "événements"
- Un espace très bien situé mais manquant parfois de fonctionnalité (difficulté de projection car espace trop lumineux et mauvaise acoustique due aux hauteurs importantes de l'espace)
- Un espace qui vivait peu (lieu ouvert uniquement le mercredi après-midi avec une permanence – aucune permanence prévue les autres jours)

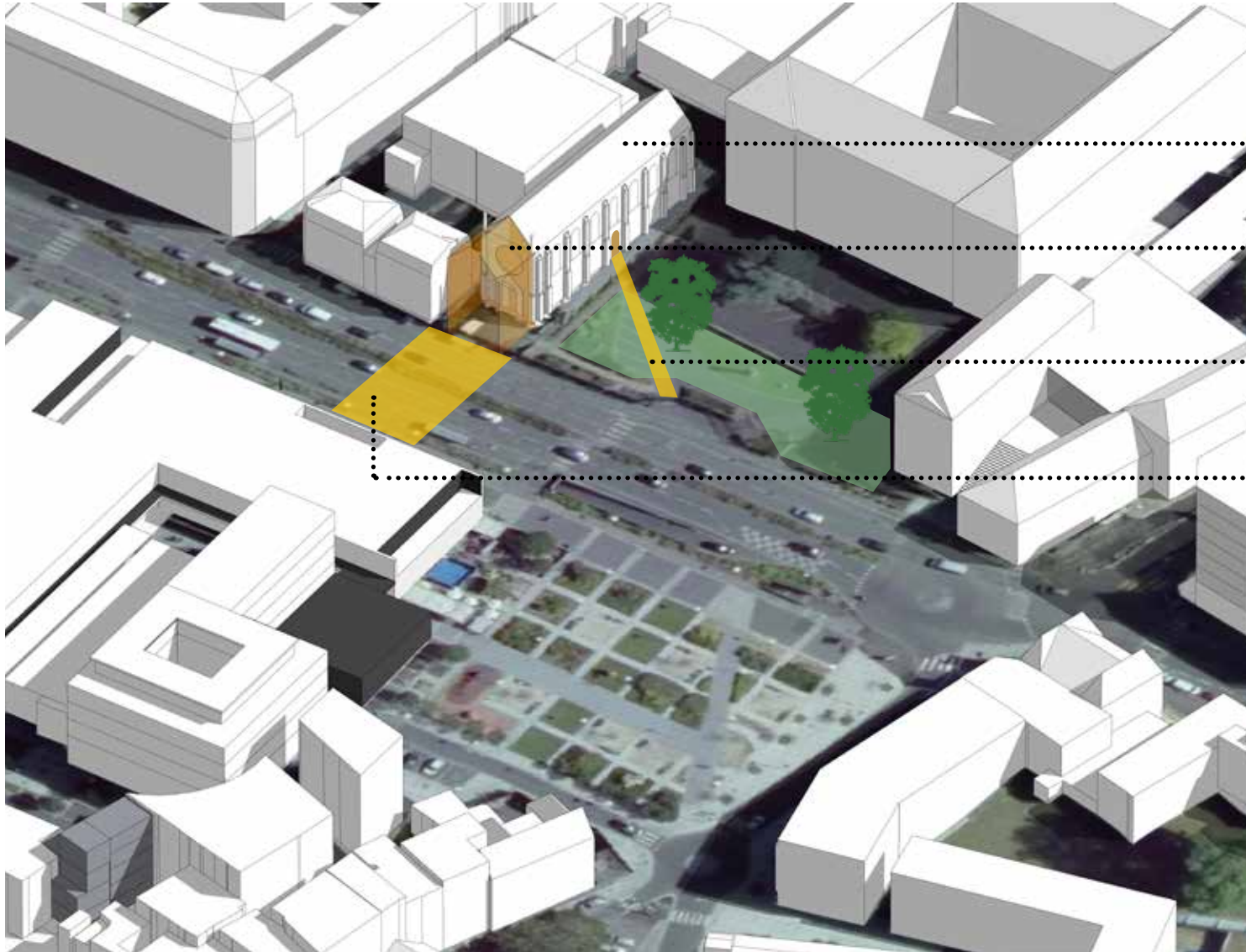
Axe 3 | Une habitabilité recouverte

3 | ENJEUX

- ⊙ La réhabilitation de la chapelle Le Braz
- ⊙ La proposition de nouveaux usages pour ce lieu
- ⊙ L'amélioration de la relation à l'espace public de ce bâtiment
- ⊙ Diffuser la vision des élu·e·s pour la partager avec les habitant·es
- ⊙ Créer un lieu de partage et d'échange associant l'ensemble des partenaires (CAUE, Adac, Banque des territoires, Département, Région, SBAA...)



Focus : La maison du Projet urbain



4 | PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMÉNAGEMENT

- ④ Mise en sécurité de la chapelle en enlevant les éléments menaçants
- ④ Création d'un volume en structure légère créant un appel depuis la place Allende
- ④ Aménagement d'un square permettant l'accessibilité à la chapelle
- ④ Requalification de la voirie au droit de la maison du Projet urbain

Axe 3 | Une habitabilité recouvrée

5 | AMBIANCE

- ⊙ Un espace central, ouvert sur la ville
- ⊙ Un lieu de rassemblement citoyen
- ⊙ Une programmation favorisant l'échange et engageant de nouvelles pratiques urbaines
- ⊙ Un espace démocratique de collaboration pour transformer l'imagination en réalisation





Conditions de réussite

- La situer dans un lieu emblématique du centre-ville, avec de la visibilité et du passage
- Éventuellement dans un lieu éphémère (pavillon) dans un premier temps (place de la Résistance)
- A terme, la situer dans un lieu pérenne (chapelle Le Braz, La Poste Résistance)
- La rendre en accès libre, ouvert sur l'espace public, en partie
- Avoir un espace fermé d'exposition/médiation servant ponctuellement
- Modalités du rapport à l'espace public et de mise en relation effective des différentes chapelles dans l'espace urbain



Actions à court terme

- Identifier le lieu d'implantation de la Maison des Projets
- Engager un concours d'architecte pour la solution choisie : pavillon ou localisation pérenne



Points de vigilance

- Sa localisation
- Sa programmation, à élargir à l'ensemble des parties prenantes du fait urbain (CAUE, DAC, SBAA, Ville de Saint-Brieuc, SEM, SPL, Conseil départemental, Région Bretagne, Université, Banque des Territoires, bailleurs publics, VivArmor Nature, Adeupa...)



Effets sur le long terme

- Bénéficier d'un lieu de diffusion, de médiation et de partage de la démarche de stratégie urbaine et de l'ensemble des initiatives d'aménagement pouvant s'y rapporter (PLUI, Avap/SPR, etc...)

Axe 3 | Une habitabilité recouvrée

1 | ÉTAT DES LIEUX

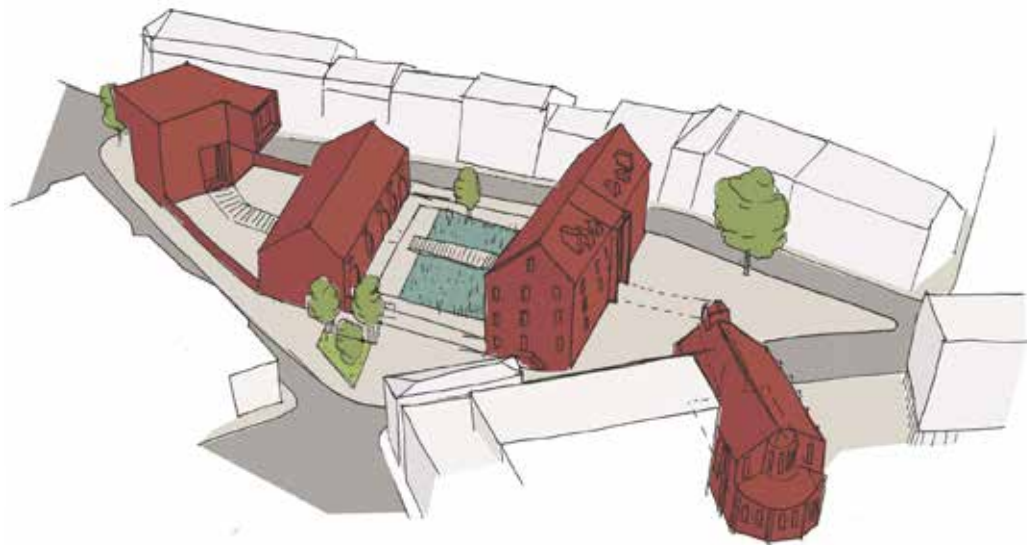
- ⊙ Une entrée principale de l'hypercentre peu lisible
- ⊙ Les bâtiments de faible qualité architecturale en entrée de cœur historique
- ⊙ Le centre commercial des Champs manquant d'intégration urbaine: bâtiment introverti, absence de mixité fonctionnelle...
- ⊙ Le musée d'art et histoire vieillissant et trop petit pour mettre en valeur et protéger sa collection
- ⊙ Une opportunité foncière intéressante sur l'ancien Monoprix



Focus : La porte hypercentrale

2 | RÉFLEXIONS EXISTANTES EXEMPLES NON EXHAUSTIFS

1.



1. Rénover le musée d'art et histoire pour le révéler (source: CAUE22 / ENSA Marne-la-Vallée, DSA architecte-Urbaniste 2019 | Étudiants : Ernest Blanch, Jean-Christophe Collognat, Daniele Franzi, Richard You)
2. Un mail piéton sur la rue du 71^e : le Forum culturel (source : CAUE 22 / Atelier "Territoires en devenir" 2017 | Enseignants : Anne Boyadjian + Paul-Éric Schirr-Bonnans | Étudiants : Jules Gauffeny et Lucas Fontaine)

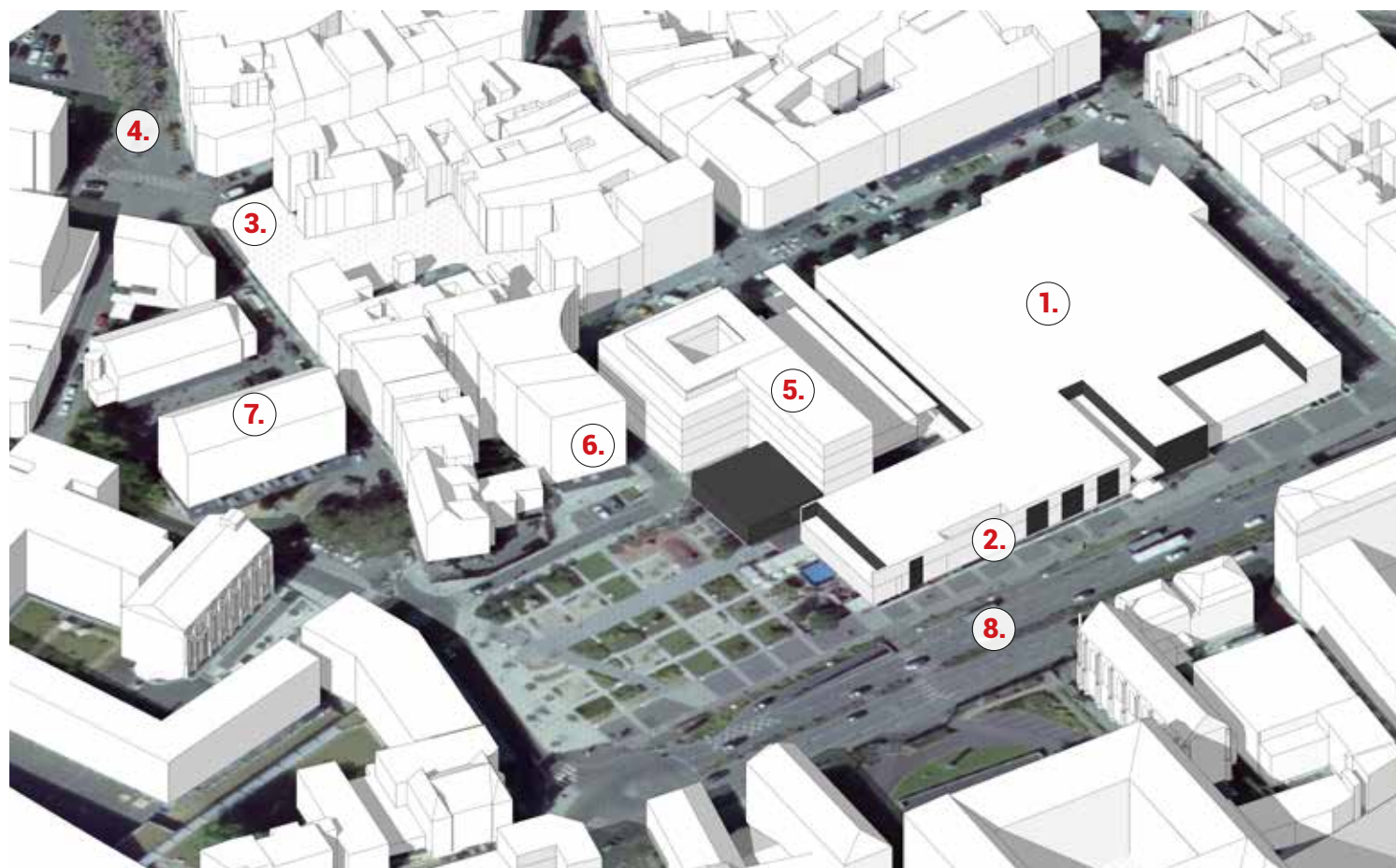
2.



Axe 3 | Une habitabilité recouvrée

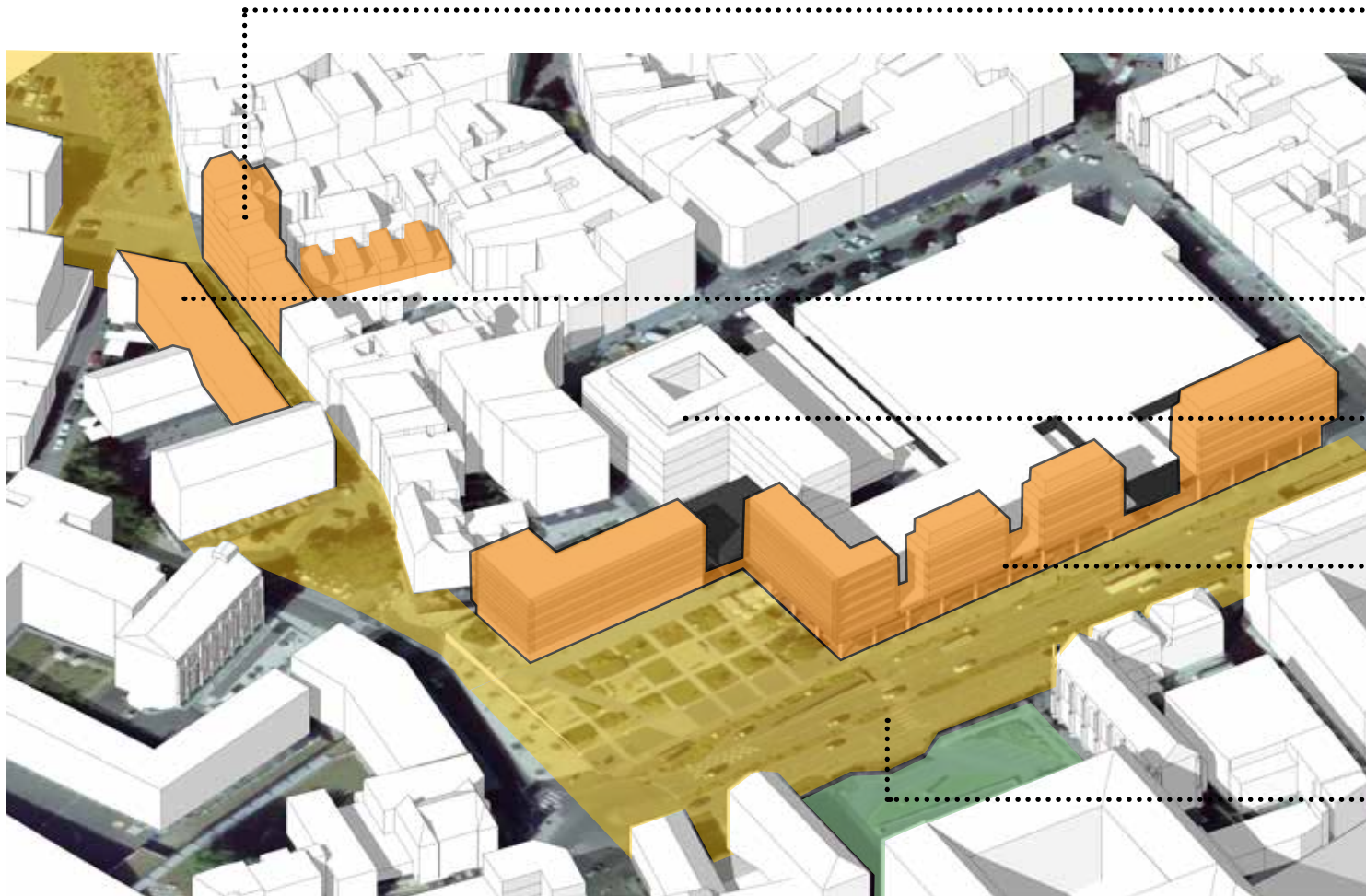
3 | ENJEUX

1. Le déficit d'urbanité du centre commercial des Champs
2. L'introversion et la rudesse de la façade sur la rue du 71^e
3. Le renouvellement urbain du site de l'ex-Monoprix
4. La liaison avec la place de la Résistance et la porosité à travers l'ex-îlot Monoprix
5. La reconversion de l'immeuble Allende
6. Le fond de scène de la place Allende
7. La valorisation du musée, notamment au travers de son rapport à l'espace public
8. La limitation du trafic de transit est-ouest



Focus : La porte hypercentrale

4 | PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT



⊙ Recomposition de l'îlot en dialogue avec la place de la Résistance et la rue Sainte-Barbe. Hypothèse programmatique: logements collectifs et intermédiaires (2 000 m² de SHAB, soit 32 logements de 63 m² et 4 maisons de ville de 85 m²)

⊙ Extension et réhabilitation du Musée d'Art et Histoire

⊙ Pour mémoire: réhabilitation et reconversion de l'immeuble Allende en cité administrative

⊙ Création d'un front-à-rue intégrant des extensions pour les commerces des Champs avec vitrine sur rue: logements dans les niveaux (2 700 m² environ de SHAB, soit 43 logements de 63 m²)

⊙ Mail piéton (mobilier urbain...) et voie TEO conservée

Axe 3 | Une habitabilité recouvrée

5 | AMBIANCE

- ⊙ Un vaste mail urbain à la circulation automobile atténuée
- ⊙ Le centre commercial des Champs intégré à la ville dans une composition urbaine d'ensemble
- ⊙ Une opération de densification et de renouvellement urbain en cœur de ville





Conditions de réussite

- Inscription de l'opération au sein d'une OAP en tant que pièce urbaine maîtresse
- Réflexions opérationnelles à l'échelle pertinente : séquence Champs/Allende/ex-îlot Monoprix et ses abords
- Réforme de la relation du centre commercial à l'espace public, en particulier, à la rue du 71^e RI
- Apports significatifs de nouvelles composantes immobilières dans une double logique d'effet d'entraînement et de couture urbaine (restauration de l'urbanité défailante)
- Suppression du trafic de transit est-ouest



Actions à court terme

- Engager des échanges avec le propriétaire des Champs pour étudier la réintégration urbaine du centre commercial
- Phase transitoire : installer du mobilier urbain sur la rue du 71^e



Points de vigilance

- Désignation et rôle dévolu à l'aménageur
- Modalités de consultation et de choix des opérateurs et des maîtrises d'œuvre
- Implication des diverses parties prenantes
- L'immeuble Allende : étude pour sa réhabilitation/déconstruction, pour en faire un projet exemplaire en centre-ville du point de vue bilan carbone
- Report au PLUI en cours d'élaboration



Effets sur le long terme

- Donner l'envie de fréquenter le centre-ville, affectivement (y venir), mais surtout effectivement (y vivre) en intervenant sur l'une des portes principales de la ville



Le pôle d'échange multimodal de la gare SNCF, vu depuis le parking en ouvrage Carnot Gare Sud



STRATÉGIE URBAINE DE SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMÉRATION POUR SA CENTRALITÉ

MISE EN ŒUVRE

Le phasage proposé décompose l'ensemble des actions listées au sein de chaque axe en s'inscrivant dans les 3 mandats municipaux successifs : 2020-2026 (court terme), 2026-2032 (moyen terme), 2032-2038 (long terme). En complément, pour chaque action, sont listés une série d'outils. Certaines actions sont d'ores et déjà engagées avec des outils mis en place. D'autres sont en cours de mise en œuvre, avec une sélection d'outils projetés. Les dernières sont des propositions, des pistes de mise en œuvre.

3 | Mise en œuvre



La lace de la Résistance piétonnisée



La Maison du Vélo

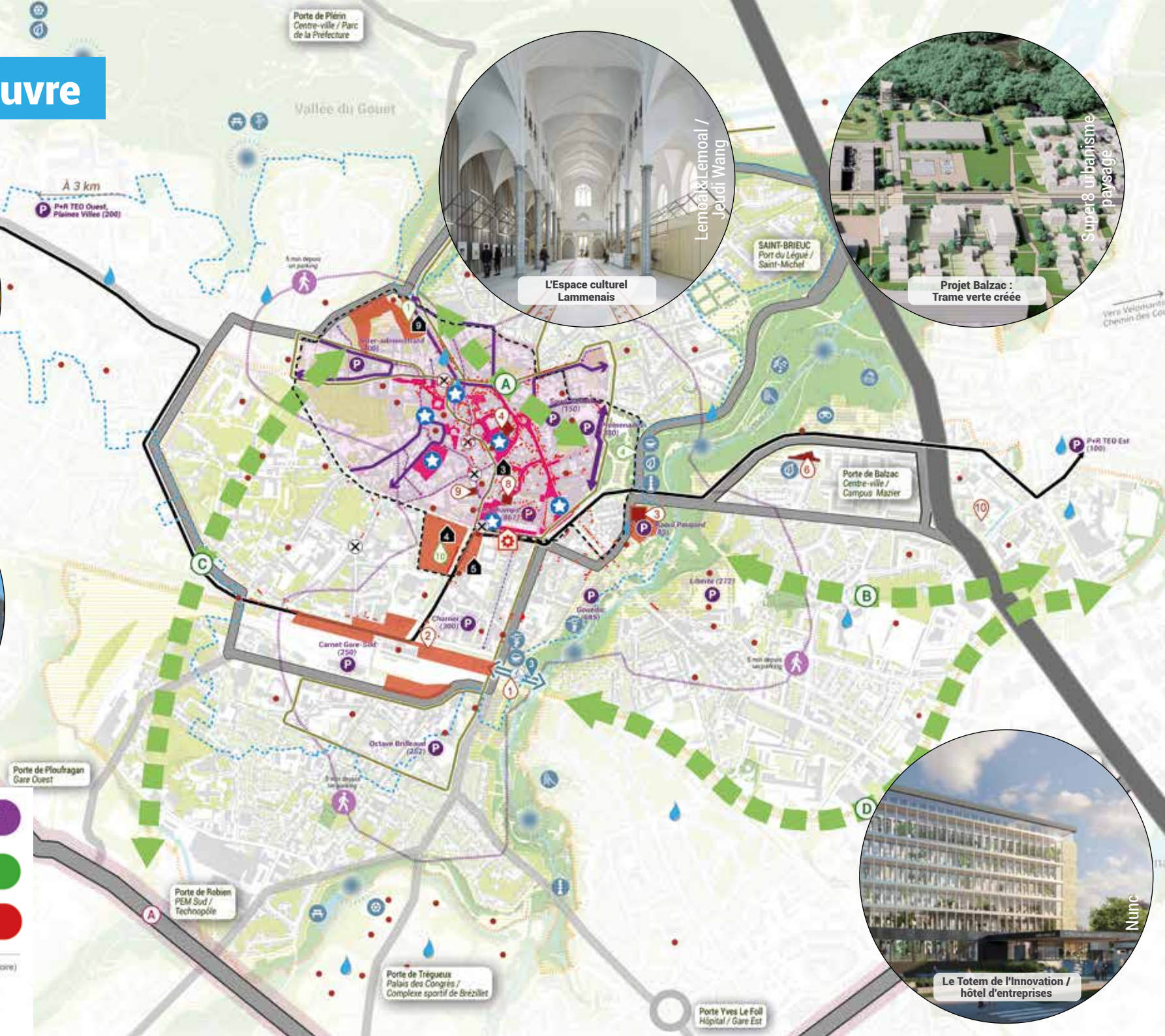


L'Espace culturel Lammenais



Projet Balzac : Trame verte créée

Super 8 urbanisme paysage



- AXE 1 | DES MOBILITÉS RECOMPOSÉES POUR UNE VILLE APAISÉE**
- AXE 2 | VILLE ET NATURE ENTRELACÉES**
- AXE 3 | UNE CENTRALITÉ ATTRACTIVE**



Le Totem de l'Innovation / hôtel d'entreprises

Phasage et boîte à outils

Le court terme (2020-2026)

Actions



Redistribuer les flux automobiles sur les radiales et boucles de contournement existantes

Faciliter les accès au centre-ville



Renforcer l'usage des multiples portes d'accès au centre-ville

Mettre en avant les itinéraires conseillés « Griffon futé » avec une signalétique dédiée, y déployer du jalonnement dynamique de parkings

Liberté (272)



Capitaliser sur la couronne de parkings existants en ouvrages

Reporter au maximum le stationnement sur voirie vers les parkings en ouvrages



Instaurer une zone apaisée dans l'hypercentre

Supprimer le trafic automobile de transit, rééquilibrer l'articulation entre marche, vélo et circulation automobile :



Mettre à profit ces interruptions pour aménager et améliorer l'espace public



Promouvoir des itinéraires privilégiés de desserte du centre-ville



Permettre la desserte locale, de proximité, de l'ensemble du centre-ville



Maintenir l'aire piétonne existante

Au sein du périmètre de la zone à trafic limité, sont piétonnes les places : Allende, du Perroquet Vert, Poulain-Corbion, du Général de Gaulle, du Martray, de la Grille, du Chai, de la Résistance, du Guesclin



Faciliter la marche depuis les parkings

Périmètre accessible à pied en moins de 5 minutes depuis l'un des parkings du centre-ville



Associer la navette centre-ville au fonctionnement de la zone apaisée

Connecter les parkings au centre-ville, fluidifier les liens ville-port



Franchir en beauté les vallées

Aménager des passerelles pour modes actifs en des points stratégiques : une passerelle légère connectant gare SNCF et Hentig glas



Boulevards urbains : transformer le traitement des voiries

Des accès routiers reconfigurés : rocade urbaine (RD700/712)

Actions



Préserver les espaces de respiration en contrepoint de la ville

S'appuyer sur les espaces de nature protégés au titre du Plui



Diffuser la nature sur les franges des vallées

Renverser la tendance du grignotage de leurs abords :

- Jardin Marie Le Brizaut et abords Montbareil
- Parc des Promenades en lien avec la vallée de Gouédic (liste indicative, non exhaustive. cf. focus)



Favoriser la renaturation des espaces publics

Relier entre eux les espaces verts



Valoriser « l'en-vert » du décor en prenant appui sur les cœurs d'îlot paysagers (non protégés au titre du Plui)

Préserver en priorité les espaces non protégés au titre du Plui



Conforter l'ensemble des jardins

Favoriser la présence de nature au sein de toute parcelle :

- Îlot CAR (liste indicative, non exhaustive. cf. focus)



Révéler la présence de l'eau

En ville et dans les vallées



Engager une déconnexion progressive des eaux pluviales

Réaménagement de l'espace public (désimperméabilisation, végétalisation) et au sein des îlots bâtis



Mettre en œuvre la gestion intégrée des eaux pluviales (Giep)

Hypothèses de projets

Boîte à outils

Généralisation de la ville à 30 km/h, communication ✓

Plan de circulation, signalétique "Griffon futé", bus TEO ✓

Jalonnement dynamique de parkings, Politique tarifaire parkings (associer les commerçants, tarif solidaire)

Signalétique, réglementation "ZTL" phase expérimentale (hypercentre)

Aménagements mobiliers urbains

Plan de circulation (double sens cyclable)

Phases transitoires (test "ZTL")

Requalification de voirie suivant le plan-guide des espaces publics (projet place de la Grille, place de la Résistance...)

Plan piéton type "Metrominuto", Maison du vélo, changement de l'éclairage public, dispositif "J'allume ma rue" ✓

Révision de l'itinéraire NCV

Aménagements voies cyclables service déplacements (connexion passerelle Beauvallon)

Aménagements voiries (connexion viaduc du Légue : réaménagement rond-point d'Agia Paraskevi)

Boîte à outils

Plui (zone N), voie verte Hentig glas

Application des principes des solutions d'adaptation fondées sur la nature (SAFN), trame verte projet Balzac ✓

Opérations d'aménagement, "permis de végétaliser" (expérimentation en 2022 puis généralisation en 2023) ✓

Mise en place dans le Plui :
- coefficient de végétalisation
- surfaces perméables
- zonage spécifique "îlot singulier"

Sensibilisation, communication
OAP sectorielle

Étude du potentiel de déconnexion des eaux pluviales, intervention sur espaces publics selon Giep, participation au programme européen Interreg 2021-2027, animation auprès des habitants

Actions



Maintenir les fonctions de ville-centre existantes

Pérenniser en centralité les fonctions urbaines structurantes



Pérenniser et consolider la fonction commerciale en centre-ville

Déployer la stratégie de la foncière / concession commerce



Implanter les fonctions urbaines manquantes

Programmation d'équipements en réponse aux besoins identifiés et à venir

Programmes engagés ou en réflexion. Pour mémoire :

- Totem de l'Innovation, hôtel d'entreprises
- Coworking et restaurant, Tri Postal
- Musée de la couleur et du pinceau
- Tiers-lieu, théâtre La Passerelle
- Pôle associatif, Maison de la nature
- Cité administrative Allende
- Espace Lamennais (lieu multifonctions à vocation culturelle)
- Le grand campus Mazier, dont nouveau restaurant universitaire



Créer une maison du Projet urbain

Lieu de diffusion et de médiation à destination du grand public, présentant tous projets de transformation de la ville



Poursuivre et développer le renouvellement urbain

Déploiement de l'opération programmée d'amélioration de l'habitat-de renouvellement urbain (OPAH-RU)



Proposer une offre qualitative et diversifiée de logements neufs en ville

En création ou en réhabilitation d'ensembles immobiliers existants :

- Îlot de l'ancien Monoprix
- Ex-îlot CAR
- Banque de France
- Rue des 3 frères Le Goff (liste indicative, non exhaustive. cf. focus)



Révéler les qualités spatiales des principales places du centre-ville

Affirmer l'influence des fonctions et édifices emblématiques sur l'espace public



Développer ponctuellement des nouvelles pratiques dans les vallées

Déclinaison d'hypothèses programmatiques :

- Nouvelles pratiques ludiques (bobluge, disc-golf, tyrolienne urbaine...)
- Espaces récréatifs confortés (sport, aires de jeux, événementiel...)



Investir en priorité les sites stratégiques en centralité

Maximiser leur potentiel d'habitabilité et de dynamisation centrale

Boîte à outils

La "ville sur la ville" (exemples : Nouvelle Cité judiciaire sur le site de l'ex-Inspe, regroupement de services de la Ville sur le site Curie en 2023, maison de santé municipale), foncière commerce dès le 1^{er} semestre 2023, rénovation thermique et énergétique de bâtiments et infrastructures publiques ✓

Financement équipements : PUP (projet urbain partenarial), TA (taxe d'aménagement) ✓
Stratégie d'attractivité du territoire ✓

Partenariats : Banque des territoires, CAUE 22, Adac...

OPAH-RU, charte pour la qualité des constructions, 600 logements en chantier en 2023

Portage foncier (EPF)
Droit de préemption urbain

Mise en œuvre du plan-guide des espaces publics, mise en lumière, intervention artistique

Contribution citoyenne "Redécouvrons nos vallées", ANRU Balzac (belvédère), festival Le Mille et cinéma de plein air dans la vallée de Gouédic, projet de tyrolienne urbaine ✓

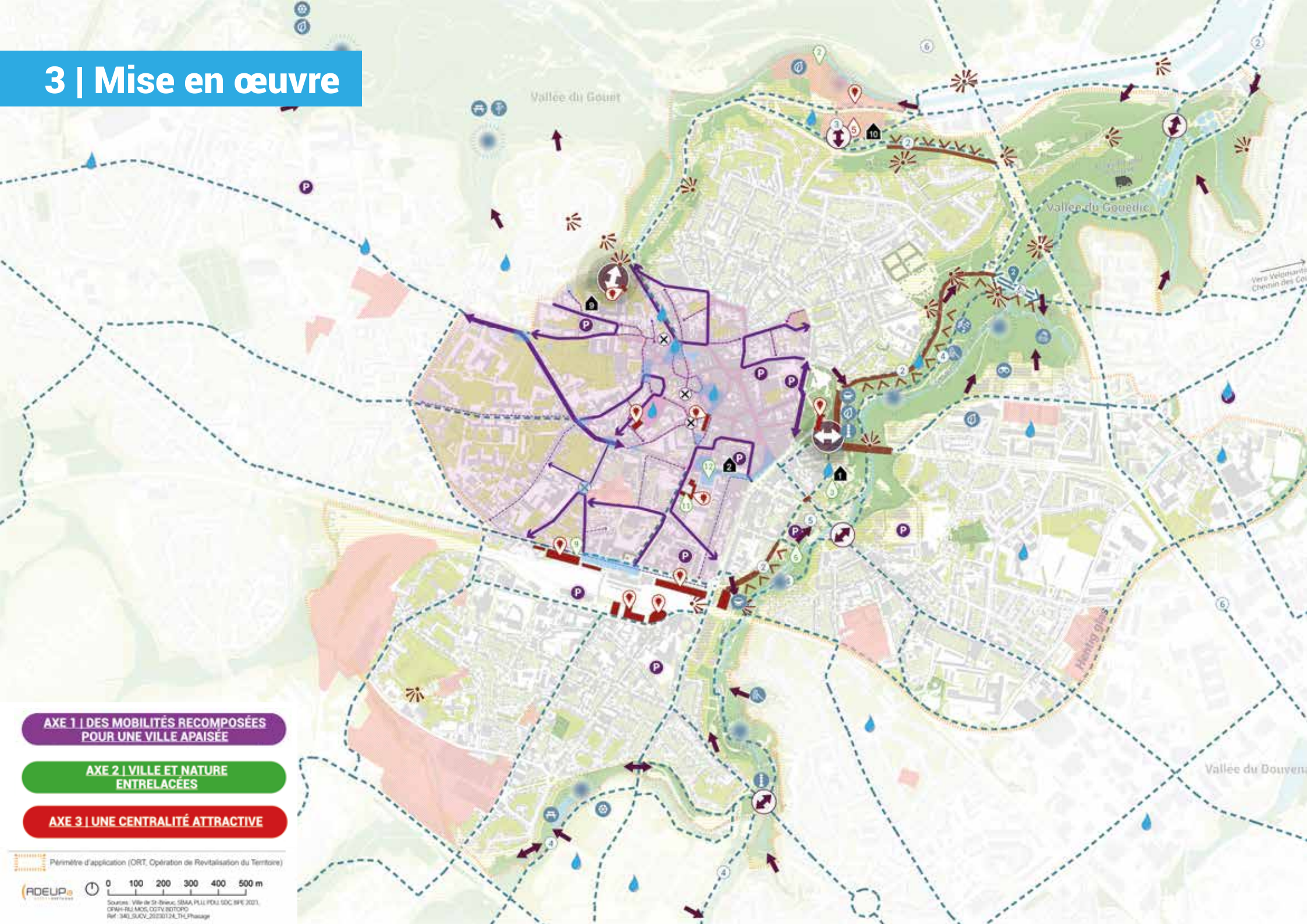
Communication ✓

Action déjà engagée / Outil mis en place

PLUI

Action en cours de mise en œuvre / Outil en projet

3 | Mise en œuvre



**AXE 1 | DES MOBILITÉS RECOMPOSÉES
POUR UNE VILLE APAISÉE**

**AXE 2 | VILLE ET NATURE
ENTRELACÉES**

AXE 3 | UNE CENTRALITÉ ATTRACTIVE

Périmètre d'application (ORT, Opération de Revitalisation du Territoire)



0 100 200 300 400 500 m

Sources : Ville de St-Basile, SBAA, PLU, PDU, SOC, BFC 2021,
OPAH-RU, MOS, CCTV, BOTOPO
Ref : 140, SIAOV_2020124_TH_Phasage

Phasage et boîte à outils

Le moyen terme (2026-2032)

Actions

- Instaurer une zone apaisée dans l'hypercentre**
Supprimer le trafic automobile de transit, rééquilibrer l'articulation entre marche, vélo et circulation automobile :
 - Mettre à profit ces interruptions pour aménager et améliorer l'espace public
 - Promouvoir des itinéraires privilégiés de desserte du centre-ville
 - Permettre la desserte locale, de proximité, de l'ensemble du centre-ville

Étoffer le maillage de cheminements pour modes actifs

Contribuer à diminuer la part modale de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens avec un maillage continu et sécurisé rayonnant en direction de la périphérie :

- Les boulevards suspendus : lien ville-port de plus faible pente (ligne des 80 m NGF d'altitude)
- Fiches EDF-GDF du Légué : lien ville-port aménagé avec une passerelle et une circulation verticale
- Vallée de Gouédic : lien entre centre-ville, rocade urbaine et contournement sud
- Parking du Gouédic : lien entre Bd W. Rousseau, rue de Gouédic et vallée avec une rampe arrimée sur le flanc du parking du Gouédic
- Boulevard des Panoramas : un itinéraire direct entre Plérin et Langueux

Franchir en beauté les vallées

- Aménager des passerelles pour modes actifs en des points stratégiques : une liaison cyclable sur le viaduc de Toupain connectant les quartiers de l'Europe et Cesson au centre-ville

Boîte à outils

Signalétique, réglementation "ZTL" généralisée (centre élargi vers la gare)

Aménagements voies cyclables
Service déplacements
Suivi du schéma d'aménagement cyclable de SBAA, implantation VeloPark (intermodalité voiture-vélo), location vélo à assistance électrique à l'année ✓

Travaux légers de voirie

Actions

- Diffuser la nature sur les franges des vallées**
Renverser la tendance du grignotage de leurs abords :
 - Fiches du Légué en lien avec la vallée du Gouët
 - Abords de l'ex-gare Saint-Brieuc-Centrale en lien avec la vallée de Gouédic*(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)*

Favoriser la renaturation des espaces publics

- Relier entre eux les espaces verts :
 - Dalle du parking de Gouédic
 - Gare-parvis nord en miroir de l'esplanade Alfred Jarry*(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)*

Conforter l'ensemble des jardins

- Favoriser la présence de nature au sein de toute parcelle :
 - Îlot bibliothèque Malraux
 - Parvis du collège A. Le Braz et de chapelle Le Braz*(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)*

Faciliter les accès

- Composer de véritables entrées de ville/vallées :
 - Intervenir en priorité sur les interfaces majeures entre ville et vallées
 - Mettre en avant les accès principaux aux vallées
 - Préserver les multiples accès de proximité aux vallées

Révéler les ouvrages d'art

Le patrimoine remarquable d'Harel de la Noé défriché et réhabilité

Mettre à profit les belvédères

Des points de dialogue ville/paysage

Mettre en œuvre la gestion intégrée des eaux pluviales (Giep)

Hypothèses de projets

Boîte à outils

Opérations d'aménagement

Opérations d'aménagement

Opérations d'aménagement, animation grand public, communication

OAP thématique TVB

Mobilier urbain, intervention artistique

OAP thématique TVB

OAP thématique TVB

Aménagements TEO et TNS selon Giep, Intervention sur espaces publics selon GIEP, PLUI (Giep à la parcelle, zonage pluvial)

Actions



Planter les fonctions urbaines manquantes

Programmation d'équipements en réponse aux besoins identifiés et à venir
Programmes engagés ou en réflexion. Pour mémoire :
 5. Tiers lieu artistiques (ateliers, lieu mutualisé de création artistique, espace d'exposition, bar/restaurant)

Hypothèses programmatiques :

Loisirs et Culture

- Centre d'interprétation de l'architecture et du paysage Louis Harel de la Noé
- Grand musée d'art et d'histoire (restructuration et extension)
- Médiathèque
- Salle polyvalente, associative (maison du temps libre...)
- Cité des sciences

Économie

- Activités maritimes
- Coworking d'artisans, manufacture collaborative et solidaire
- Logistique urbaine (cyclogistique...)

Social, santé

- Équipement petite enfance
- Maison de santé

Formation, Recherche & Développement

- Enseignement supérieur
- Équipements dédiés à la formation professionnelle (rénovation énergétique des bâtiments, agroécologie, permaculture...)
(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)



Proposer une offre qualitative et diversifiée de logements neufs en ville

En création ou en réhabilitation d'ensembles immobiliers existants :

- Esplanade Raoul Poupard
- Front-à-ruie du 71^e Régiment d'Infanterie-les Champs
- Fiches EDF-GDF du Légué
(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)



Tirer parti des espaces publics de proximité

Soigner et contigenter l'accessoire (mobilier urbain, signalétique, édicules et équipements techniques, etc.)



Développer ponctuellement des nouvelles pratiques dans les vallées

Déclinaison d'hypothèses programmatiques :
 Parcs et jardins : belvédère, jardins partagés, aire de pique-nique...
 Installations artistiques (land art, sculpture, mise en lumière...)



Considérer les autres sites notables en cohérence

Valoriser leurs potentiels spécifiques : accueil d'une offre renouvelée d'habitat, alternative aux lotissements de périphérie ; équipements complémentaires ; logistique/tertiaire ; nature en ville...

Boîte à outils

Financement équipements : PUP (projet urbain partenarial), TA (taxe d'aménagement), Partenariats aménageur (SPL Baie d'Armor, SEM Breizh...)

Portage foncier (EPF)
 Droit de préemption urbain

Mobilier urbain, budget participatif, "permis de végétaliser", événementiel (ex : street golf, ...)

Budget participatif, contribution citoyenne "Redécouvrons nos vallées"

Appel à Projet Urbain Innovant (Apui) "Showroom 2"

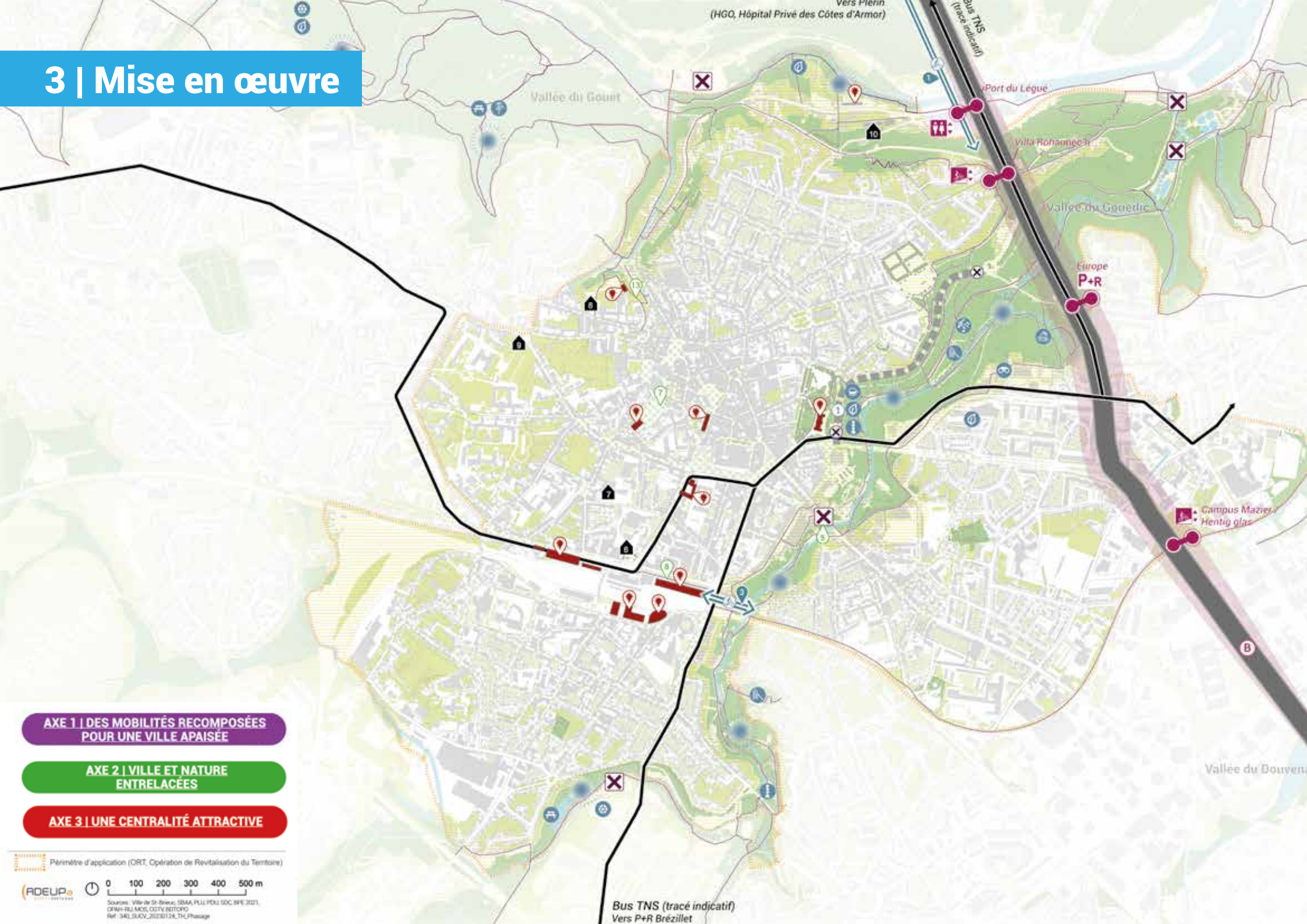
Communication ✓

PLUI

Action déjà engagée / Outil mis en place

Action en cours de mise en œuvre / Outil en projet

3 | Mise en œuvre

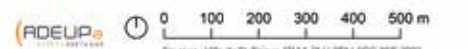


AXE 1 | DES MOBILITÉS RECOMPOSÉES POUR UNE VILLE APAISÉE

AXE 2 | VILLE ET NATURE ENTRELACÉES

AXE 3 | UNE CENTRALITÉ ATTRACTIVE

Périmètre d'application (ORT, Opération de Revitalisation du Territoire)






Sources : Ville de St-Brieuc, SBAA, PLU, PDU, SOC, BFC 2021, OPAH-BU, MOS, CGTV, BOTOPO, Ref : 140, SIAOV, 2023/12, TH, Passage

Bus TNS (tracé indicatif) Vers P+R Brézillet


Phasage et boîte à outils Le long terme (2032-2038)

| Actions | Boîte à outils |
|--|--|
| <p> Étoffer le maillage de cheminements pour modes actifs Boulevard de Sévigné : trafic routier limité (seuls sont autorisés : les véhicules de secours, de service et les transports en commun), modes actifs favorisés avec de larges aménagements dédiés</p> <p> Franchir en beauté les vallées Aménager des passerelles pour modes actifs en des points stratégiques :</p> <ul style="list-style-type: none">  Une passerelle légère suspendue au viaduc du Légué, connectant Plérin et Saint-Brieuc  Une nouvelle passerelle légère connectant gare SNCF et Hentig glas (de la rue Paul Cézanne au boulevard Waldeck Rousseau) <p> Boulevards urbains : Transformer le traitement des voiries Des accès routiers reconfigurés : boulevard des Panoramas (RN12), avec ou sans contournement sud réalisé, apaiser les quartiers et vallées au contact de l'infrastructure autoroutière</p> <p> Faciliter l'intermodalité en raccordant l'infrastructure au territoire traversé S'appuyer notamment sur le futur tracé du transport nord-sud pour déployer des arrêts sur le boulevard des Panoramas, connectés au territoire :</p> <ul style="list-style-type: none">  Un ascenseur urbain reliant le port du Légué (N0), la rampe pour modes actifs suspendue au viaduc (N1) et le boulevard des Panoramas (N2)  Des rampes pour modes actifs connectant le boulevard des Panoramas : au boulevard Pasteur, et au campus Mazier au droit de l'Hentig glas  Un parking relais de proximité entre le boulevard des Panoramas et la rue de l'Europe | <p>Plan de circulation, signalétique "Griffon futé", communication</p> <p>Grands projets en faveur des transitions Financements extérieurs (Europe...)</p> <p>Aménagements liés au TNS (transport nord-sud), achèvement du contournement sud à horizon 2036</p> <p>Aménagements liés au TNS (transport nord-sud), achèvement du contournement sud à horizon 2036</p> |

AXE 3 | UNE CENTRALITÉ ATTRACTIVE

| Actions | Boîte à outils |
|---|--|
| <p> Planter les fonctions urbaines manquantes Programmation d'équipements en réponse aux besoins identifiés et à venir Hypothèses programmatiques : <i>Loisirs et Culture</i> • Espace ludique (salles d'escalade, escape game, virtual room...) <i>Formation, Recherche et Développement</i> • Équipements dédiés à la formation professionnelle (rénovation énergétique des bâtiments, agroécologie, permaculture...) • Recherche et développement (énergies renouvelables, hydrogène...) <i>Social, santé</i> • Hébergement d'urgence, cantine solidaire <i>Service et administration</i> • Cité judiciaire <i>(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)</i></p> <p> Proposer une offre qualitative et diversifiée de logements neufs en ville En création ou en réhabilitation/restructuration d'ensembles immobiliers existants :</p> <ul style="list-style-type: none"> 6. Site de l'amicale laïque 7. Ex-clinique Jeanne d'Arc 8. Locaux de l'ex-ARS 10. Fiches EDF-GDF du Légué <i>(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)</i> <p> Développer ponctuellement des nouvelles pratiques dans les vallées Déclinaison d'hypothèses programmatiques : Bar, café, restaurant</p> | <p>Financements des équipements : PUP (projet urbain partenarial), TA (taxe d'aménagement), Partenariats (SPL Baie d'Armor, SEM Breizh, CD 22, Ministère de la Justice...)</p> <p>Portage foncier (EPF) Droit de préemption urbain</p> <p>Foncière commerciale Budget participatif</p> |

| Actions | Boîte à outils |
|---|---|
| <p> Diffuser la nature sur les franges des vallées Renverser la tendance du grignotage de leurs abords :</p> <ul style="list-style-type: none"> 5. Abords du pont de la rue de Gouédic <i>(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)</i> <p> Assurer la continuité des vallées Résorber les points d'interruption de la trame verte et bleue</p> <p> Favoriser la renaturation des espaces publics Relier entre eux les espaces verts :</p> <ul style="list-style-type: none"> 7. Contours de la place Poulain-Corbion 8. Esplanade Alfred Jarry <i>(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)</i> <p> Aménager en continuité les sentiers Valoriser les liens entre ville, vallées et Baie de Saint-Brieuc :</p> <ul style="list-style-type: none"> 13. Jardin Marie Le Brizaut-rue Quinquaine <i>(liste indicative, non exhaustive. cf. focus)</i> | <p>Opérations d'aménagement</p> <p>Droit de préemption urbain</p> <p>Opérations d'aménagement</p> <p>Communication Office du Tourisme</p> |

| | |
|---|---|
| Communication  | Action déjà engagée / Outil mis en place |
| PLUI | Action en cours de mise en œuvre / Outil en projet |

SAINT-BRIEUC 2040
STRATÉGIE URBAINE DE SAINT-BRIEUC ARMOR
AGGLOMÉRATION POUR SA CENTRALITÉ

Directeur de la publication
Yves Cléach

Directeur d'étude
Jérôme de Crignis

Chargé d'étude - Pilote
Thomas Hubert

Assistant chargé d'étude
Matthieu Blin

Stagiaires
Mathilde Cassagne
Ludivine Delvallée

Sauf mention contraire l'ensemble des visuels et
iconographies sont la propriété de l'Adeupa

Référence
23-136



AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE

18, rue Jean Jaurès, 29200 Brest | 02 98 33 51 71 | www.adeupa-brest.fr