



asso@merle-blanc.org

Le Merle Blanc, Brest
Association des habitants du quartier
Rue Poullic al Lor comprise
22 rampe du Merle Blanc – 29200 BREST

<http://merleblanc-brest.org>

Ouverture à l'urbanisation de l'ilot PIERRE SEMARD – BREST

Rapport de l'Association du Merle Blanc

Plan du rapport :

Introduction : objet du rapport (p.1)

1/ Existence de l'Association du Merle Blanc (p.1 à 3)

2/ Présentation des quartiers Merle Blanc et Poullic Al Lor (p.3 à 5)

3/ préoccupations/demandes récurrentes des habitants auprès de la Ville (p.6 à 9)

4/ Incidences d'un projet immobilier sur l'îlot Pierre Sémard (p.9 à 14)

5/ points particuliers (p.14)

Conclusion (p.15)

Introduction :

Les quartiers du Merle Blanc et de Poullic Al Lor sont concernés par la modification PLU soumise à l'enquête publique ouverte depuis jeudi 30 septembre ;

la modification PLU porte sur la zone 2AUC de l'îlot Pierre Sémard/Poullic Al Lor.

L'Association se présente comme le moteur d'expressions et de volontés des habitants de quartiers pour que la Ville s'engage à répondre concrètement à des préoccupations majeures développées dans le paragraphe 3.

L'Association utilisera les moyens dont elle disposera pour se faire entendre à nouveau, par voie administrative et par voie de presse.

Les ressources documentaires de l'Association pour établir ce rapport sont :

- les pièces du dossier de la modification PLU sur le site de Brest.fr du 1/10/2021
- le bilan de la concertation préalable – délibération du conseil de la métropole du 29/06/2021 et le relevé des observations des habitants des 2 quartiers
- le document AVAP approuvé par le conseil de la métropole du 28/06/2019
- Nature en ville à Brest, une ressource pour l'avenir du 14/09/2019 (source ADEUPA)
- Brest Port 2040 schéma de référence portuaire de Brest – nov. 2019 (source ADEUPA)

1/ l'Association du Merle Blanc :

Depuis quand existe -t-elle ? Pourquoi ? Pour qui ? quel périmètre ? Comment agit-elle ?

L'Association a déposé ses statuts le 9 mai 1996 à la Sous-Préfecture de Brest où elle est enregistrée sous le numéro W291001794.

Depuis l'origine, l'Association a pour but de réhabiliter et de promouvoir le quartier brestois du Merle Blanc.

Elle se soucie de protéger, dans le contexte de l'aménagement urbain, le patrimoine qu'il représente et d'éviter qu'il se dégrade ;

- d'où la réaction des habitants lors d'un projet de 4 immeubles dans la rue du Merle Blanc sans amélioration de la sécurisation du quartier
- d'où le respect et le maintien d'un habitat diversifié par ses volumes : maisons petites à grandes associées à des jardins/jardinets, petits collectifs avec R+2 maxi.
- d'où la rénovation continue des propriétés avec une sollicitation régulière des artisans dans le respect de la réglementation ZPPAUP.

Elle cherche aussi à améliorer la vie pratique du quartier, dans les domaines de la circulation, du stationnement, de l'entretien et du nettoyage des voies, et les problèmes de sécurité associés.

A ce titre, la mobilisation des habitants avant la création de l'Association a été un moteur lors de l'arrivée du TGV à Brest en 1988.

Les habitants du quartier avaient alors protesté contre la décision de la Ville en faveur du maintien et de la construction de la passerelle au-dessus des voies ferrées ; la passerelle - désormais en aluminium - a permis le passage des caténaires.

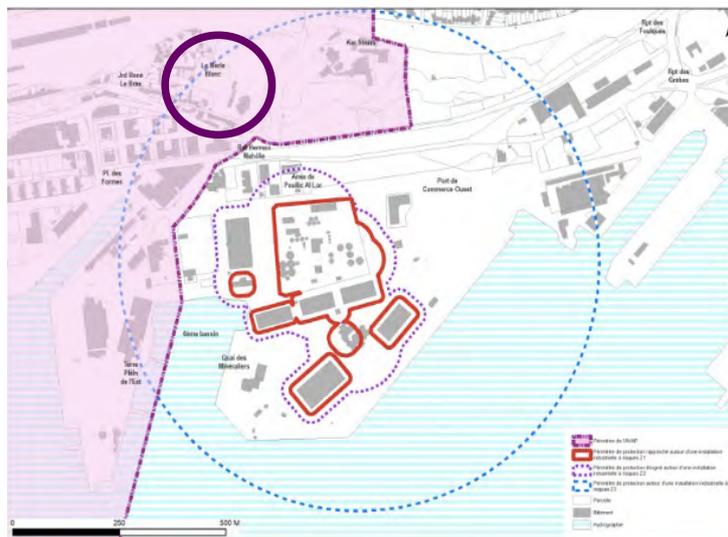
Aujourd'hui, cette passerelle relie le port à la Ville, la ville basse à la haute ville, profite aux promeneurs, aux joggeurs, aux randonneurs, ainsi qu'aux élèves de l'école des Beaux-Arts qui empruntent cette voie pour apprécier les horizons et les perspectives qu'offre ce point de vue panoramique.



L'Association a vocation de servir, au nom des habitants, d'interlocuteur auprès des responsables politiques et/ou économiques et œuvre dans ce sens pour être un acteur vigilant à l'ouverture à l'urbanisation de l'îlot Pierre Sémard.

L'Association est en lien avec la CCI, les activités BUNGE (anciennement CARGILL) et NAVALEO ; elle reste sensibilisée et concernée au risque technologique.

Les quartiers du Merle Blanc et la partie basse de la rue Poullic Al Lor sont dans le périmètre éloigné risque Z3 (sur carte ci-après - extrait : Plan local d'urbanisme de Brest métropole Document graphique N°3/3 - rond violet = quartiers Merle Blanc+Poullic Al Lor - rond bleu pointillé = périmètre éloigné).



Périmètre de prévention des risques technologiques autour de Cargill

Le périmètre de l'Association s'est ainsi agrandi ces dernières années avec l'adhésion plus massive des habitants du quartier de Poullic Al Lor.

L'Association met à l'honneur une fois par an une animation de la vie de quartier : un repas estival qui développe des relations entre générations : des jeunes familles, des actifs de secteurs divers, des retraités.

L'Association transmet en temps opportun par ailleurs toute information aux adhérents relatif aux services/travaux de la Ville, relatif au risque technologique ou d'intrusion/cambriolage, relatif à tout projet immobilier privé ou public.

Deux listes de diffusion sont établies avec des informations ciblées : celle des adhérents de l'Association et celle de tous les habitants de quartiers.

Compte tenu d'une distribution particulière des rues, rampe et venelle, sentier, passerelle, un guide d'accès pour les services de secours rédigé par l'Association existe sur son site web afin d'assister les recherches des ambulanciers, de SOS médecins dans la prise en charge urgente des patients.

En résumé de ce chapitre : l'Association est active et reste vigilante ; elle continue d'animer une vie de quartier et se connecte autant que possible aux services de la ville malgré un organigramme de plus en plus opaque tant en compétences qu'en communication. L'Association souhaite préserver ces quartiers au profit de tous les métropolitains en promenade et en découverte.

2 / Description des quartiers Merle Blanc et Poullic Al Lor

Leurs liens avec la Ville - Leur typicité – Leur empreinte sociale – Leurs proximités équilibrées avec le port de Commerce, avec le port du moulin Blanc, avec les espaces verts environnants.

Le guide d'accès – en annexe de ce rapport – décrit en détail les situations et les accès de ces quartiers.

Pour rappel, ici, le quartier du Merle Blanc est relié au centre de Brest en présentant à la fois plusieurs accès entrée et sortie :

----- par des **voies piétonnières** telles que :

- La **passerelle** au-dessus de la voie ferrée,

- Le **sentier du Merle Blanc** longeant au sud la voie ferrée SNCF sur environ 400 m, menant vers la gare ; ce sentier est d'ailleurs inclus dans des itinéraires balisés de petite et de grande randonnée. Ces 2 voies piétonnières offrent un superbe panorama sur la rade et le port.
- La **rampe du Merle Blanc** qui relie le haut du quartier au bas du quartier

----- par la **rue du Merle Blanc** (indiquée comme une impasse) - au nord pour le haut du quartier - **seule voie d'accès** pour les véhicules de toute nature : voitures de riverains, camionnettes d'artisans, gros camions de livraison, engins de chantier, services de la ville, ambulances, pompiers...

----- par la **rue Poullic Al Lor** (sans doute une des rues les plus étroites de Brest) au sud pour le bas du quartier, avec des usages contrariés de circulation

Sans doute cet isolement relatif a -t-il contribué à le préserver et à créer un certain calme du quotidien. Pour autant, il n'est malheureusement pas à l'abri de certaines incivilités (tags, feux de poubelles, déchets de toute nature : canettes, crottes de chiens, ...)

Y vivent dans le quartier du Merle Blanc **une trentaine de foyers** entre le haut de la rampe et le bas de la rampe.

Le quartier de Poullic Al Lor présente une géographie très proche du quartier du Merle Blanc : c'est un quartier à flanc de falaise, enclavé entre l'ancienne falaise et le port de commerce ; la **cinquantaine de maisons et des petits collectifs** sont orientés sud vers la rade avec des accès aux jardins individuels en terrasses.

L'ouvrage « au temps de la voile dans la rade de Brest » écrit par François Pellennec et Jean Charles Tredunit - Editions CoopBreizh – témoigne de la typicité de ce quartier :

Le quartier de Poullic-al-Lor avec ses cafés, ses venelles bordées de petites maisons, se situe tout au fond du quai de la Douane. Il s'appelle aussi le « quartier du gaz », car c'est à cet endroit que sont installés l'usine à gaz du Merle blanc et un bassin pétrolier où de petits tankers peuvent accoster. Ce bassin constitue la fin du port.

La rue étroite de Poullic Al lor commence au rond-point Herman Melville, coupée par le jardin des Archers d'Iroise ; elle est rejointe par la Rampe du Moulin Grivart pour se prolonger jusqu'à la Chambre de Commerce et d'Industrie avec une attention particulière de la villa Mathon (y compris le jardin et le mur de clôture) inscrite à l'inventaire des monuments historiques.

Pour le bas de cette rue à double sens, il n'y a pas de trottoirs ; on observe un flux régulier de véhicules (voitures, camionnettes), principalement venant du rond-point de Herman Melville.

Fait remarquable récent de la mise en valeur de la falaise de Poullic Al Lor : cette rue accueille en contrebas tourné vers le port de commerce un jardin extraordinaire en cours d'aménagement (pas ouvert toujours au public) pour le futur plaisir des promeneurs de la Métropole.

La typicité de ces 2 quartiers se résument dans la consultation détaillée de l'architecte urbaniste Paola VIGANO qui, le 16 mars 2021, qualifie ainsi ce périmètre :

« Le Merle Blanc (et plus largement le quartier Poullic al Lor jusqu'à la rue Porstrein-Lapierre) présente **une atmosphère très particulière de « village dans la ville »** qui tient à plusieurs facteurs :

- sa situation perchée sur la falaise, à un niveau intermédiaire entre la ville et le port ;

- son isolement relatif par rapport au centre-ville du fait de la présence des voies ferrées, et sa mise à distance vis-à-vis du port en lien avec le relief ;
- la présence de rues très étroites, parfois en impasses et/ou en pente sous forme de rampes, escaliers dont la perspective est souvent ouverte sur la rade. Un contraste s'établit entre les atmosphères des rues – souvent resserrées, ombragées et fraîches – et les grands panoramas sur la rade où la lumière jaillit et les vues s'ouvrent largement
- une unité de matériaux donnée par des murs de pierre (schiste) qui rappellent la présence de la falaise ;
- **des bâtiments de taille limitée – jusqu'à R+2-3** le long des rues principales et souvent moins hauts et plus individuels dans le reste du tissu urbain – dont au moins une façade est positionnée sur une limite parcellaire.

Cette configuration explique les perceptions depuis les rues (souvent resserrées du fait de l'alignement du bâti sur la limite avec l'espace public) et dégagement des jardins généreux mais pas forcément très grands (entre 100 et 600 m², sauf rares exceptions, et le plus souvent autour de 300 m²).

Ces jardins sont très souvent bien orientés rarement au nord et donc très majoritairement vers la rade.

Le Merle Blanc constitue donc un exemple d'habitat intermédiaire/individualisé assez dense, car cette densité contribue aux atmosphères du quartier sans altérer les qualités de l'habitat. »

Sur le site mutable de l'îlot Pierre Sémard, l'activité de production de gaz d'éclairage avait permis des constructions habitées par des ouvriers gaziers et cheminots. Cette empreinte sociale est aujourd'hui perceptible dans ce qui reste de ces petits à moyens logements de fonction.

L'habitat ainsi diversifié favorise la diversité sociale et générationnelle malgré des alignements de murs hauts de quartiers ; le repas de quartier témoigne d'une diversité de personnes issues de milieux sociaux différents allant des métiers de techniciens dans le secteur des services, d'artistes à ceux du personnel de soins et de santé, à ceux liés à l'activité agricole.

La hauteur observée des logements des quartiers est généralement inférieure ou égale à 3 niveaux.

Ces 2 quartiers sont intégrés dans un espace à dominante végétale avec les espaces boisés verdoyants du vallon du Forestou profitant à la fois de la proximité naturelle du château de Kerstears.

Ces quartiers ont été inscrits dans le ZPPAUP de 2001 (ZPPAUP = zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager du centre-ville de Brest).

Pour rappel, la Métropole de Brest a révisé le ZPPAUP et l'a rebaptisé en AVAP (Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine de Brest valant site patrimonial remarquable) approuvée par le Conseil de la Métropole le 28 juin 2019. C'est ainsi que, lors du rapport de présentation de l'AVAP, la Ville a ciblé le site mutable n°5 de l'îlot Pierre Sémard.

En résumé de ce chapitre : des quartiers qui présentent un paysage urbain particulier avec dans leurs proximités des espaces identifiés d'intérêt patrimonial (Mathon, Kerstears) ou naturel (jardins extraordinaires) – des habitants qui aspirent à préserver une dimension humaine de vie de quartier.

3/ Demandes récurrentes des habitants auprès de la Ville :

Les habitants ont rappelé depuis plus de 20 ans plusieurs problématiques qui sont vécus dans le quotidien avec des perceptions plus ou moins sensibles selon les moments de la journée.

Nous les soulignons à nouveau :

– La circulation et la sécurisation des habitants du Merle Blanc

Par le haut du Merle Blanc, le croisement des véhicules n'est pas possible dans la rue au-delà des premiers 50 m. La bienveillance entre habitants est cultivée avec des marches arrières de plusieurs dizaines de mètres.

La sortie de la rue vers la rue Pierre Sémard leur demande une grande attention et vigilance malgré certaines améliorations apportées :

---seulement pour la rue du Merle Blanc, un dégagement de la sortie de rue à droite, un éclairage LED dans le tunnel SNCF, des balisettes et un miroir plus convexe à la sortie du tunnel

---rien pour la rue Poullic Al Lor.

Le bas de la rue Pierre Sémard est en effet une porte d'entrée et de sortie de Brest et connaît des flux descendants et montants de voitures et de poids lourds marqués par des ralentissements aux heures d'affluence (entre 7 et 9h30, entre 17 h et 19 h)

Sont comptabilisés pour la rue Pierre Sémard une moyenne de 15 000 véhicules par jour ouvré (source ADEUPA)

Bien que la Ville déclare que « les comportements au volant ont évolué et que les usagers perçoivent une circulation apaisée », Sortir de la rue du Merle Blanc, c'est la roulette russe à certaines heures (Ouest France du 16/09/2019).

L'Association a de nouveau en 2019 écrit au Président de la Métropole, à nouveau interpellé et à nouveau rencontré les techniciens de la Ville et certains élus.

Une proposition de l'Association a été partagée : ce serait d'installer un nouveau feu à la sortie de la rue du Merle Blanc séquencé aux feux en amont et à l'aval du tunnel SNCF;

pour le flux descendant, ce nouveau feu sera connecté à ceux des rues Louis Le Guen et Pierre Sémard afin que la sortie de la rue du Merle Blanc soit autorisée de l'ordre de quelques minutes ;

pour le flux montant, ce nouveau feu sera connecté à un feu installé sur la rue Pierre Sémard avertissant les automobilistes d'une sortie voiture de la rue du merle Blanc.

La gestion de ce type de feu et donc la solution technique existent sur Brest.

Exemple : les sorties de voitures de la cité scolaire de Kerichen sont sécurisées par un feu pilotant les feux de l'avenue très circulante de Léon Blum.

Aucun retour de la Ville : ni sur une étude de voiries initiée sur cette demande ? ni sur une prochaine concertation sur une proposition technique de la Ville ?

La sécurisation des habitants passe aussi par l'évaluation des mesures de secours en cas d'incendie dans le quartier ; l'Association a demandé une intervention du SDIS29 (service départemental incendie et secours du Finistère) le 4 mars 2013 afin d'évaluer les conditions de secours. Selon ce rapport SDIS29, malgré les quelques places de stationnement créées dans la rue du merle blanc, l'accès restera difficile pour un fourgon pompe tonne (FPT) ainsi que le déploiement de l'échelle à cause des lignes électriques et téléphoniques (qui par ailleurs enlaidissent ces quartiers historiques - voir la consultation publique n°31 très détaillée sur cette carence).

A ce jour, le quartier ne réunit pas les conditions de règles minimales de sécurité de défense contre l'incendie ; une concertation entre la Ville, le SDIS et les habitants est nécessaire pour une recherche de solution.

– **La circulation et la sécurisation des habitants de Poullic Al Lor** sont résumées ainsi : les sorties des maisons donnent directement dans la rue et exposent toute personne (adultes/enfants) à la circulation. L'étroitesse de la rue ne permet pas la cohabitation simultanée des voitures, des vélos et des promeneurs d'autant plus que celle-ci est à double sens. La circulation de transit et ses conditions accidentogènes sont vécues au quotidien par les habitants et méconnues par la Ville. Les témoignages n°20, n°23, n°30, n°35, n°36, n°37, n°52, n°58 du bilan de la concertation publique décrivent ce quotidien. La signalétique des directions à l'angle du commerce Monceau, est ignorée par les automobilistes. Une concertation avec les riverains en faveur d'un aménagement de voirie et d'une circulation apaisée est sollicitée auprès de la ville. **Aucun retour à ce jour de la Ville.**

De façon générale, l'utilisation quotidienne du vélo domicile-travail n'est pas pratiquée par les habitants ; En direction du centre-ville, le développement de la mobilité par le vélo est limité et s'applique par le sentier du merle blanc alors que la marche est nécessaire par la passerelle ; le vélo électrique pourrait être une alternative pour les déplacements de proximité mais n'est pas développé (voir témoignage page 8).

Les situations enclavées de ces quartiers obligent l'usage de la voiture pour les déplacements de familles, de travail hors du centre-ville de Brest.

- Un besoin en stationnement à plus ou moins courte durée :

Le stationnement des voitures se pratique ainsi :

-----le long de la rue Poullic Al Lor – sur la partie la plus large : moins de 10 stationnements sur le parking près du commerce de Monceau : 14 places de stationnement possibles pour les habitants du bas de la rue Poullic Al Lor.

-----dans la rue du Merle Blanc ; une douzaine de places de stationnement possibles

-----près des Archers de l'Iroise, 23 places de stationnement + 1 place handicapée sont disponibles

- les insuffisances/contradictions des services de la Ville :

*** les transports communs/ mobilités :**

Contrairement à la page 48 du règlement AVAP et à la page 67 de la notice de présentation modification PLU qui citent : 3 arrêts de bus à moins de 300 m (à vol d'oiseau ?) de la zone de projet, l'Association ne valide pas cette information par la réalité du terrain ; en effet, prenons le rond-point Herman Melville comme point de départ, à pied, il faudra :

- 650 m et ≈ 8 mn pour atteindre l'arrêt du port de commerce ligne 5

- 1 km et ≈ 13 mn pour atteindre l'arrêt Sane de la ligne 3 sur le boulevard Gambetta en passant par le haut de la rampe du Merle Blanc

- 850 m et ≈ 11 mn via le sentier du Merle Blanc

Le vœu du PLU de « construire la ville des proximités, c'est-à-dire une ville où il est possible d'accéder à pied ou à vélo aux services du quotidien, implantés dans le voisinage, d'accéder en transport en commun aux équipements communaux, et d'accéder par le réseau de transport en commun en site propre aux

équipements métropolitains « ne se traduit pas dans le quotidien des habitants des 2 quartiers ni pour les futurs résidents de l'îlot Pierre Sémard.

Lors de la concertation du schéma directeur vélo de Brest Métropole, l'observation particulière du 31.08.2019 relève ceci :

« Exemples d'endroits accidentogènes et très mal pensés, voire pas pensés du tout pour les vélos : Bas de la rue Pierre Sémard, mort assurée. Déjà la rue elle-même est très dangereuse (trottoir très étroit sur une bonne partie et sous le pont, voitures lancées), mais arrivé en bas, il faudrait dérouter les vélos sur les trottoirs et passer par les passages piétons.

La rue Poullic al Lor est également une énigme : certes les vélos peuvent la descendre à partir de la rampe du port, mais il n'a pas été pensé à ceux qui montent ! Soit il faut emprunter la bande cyclable qui descend, au risque de se prendre un cycliste qui descend aussi, soit on est supposé monter derrière les voitures qui font du surplace et redémarrent en côte, et les cyclistes aussi ? Impossible ! La partie sens unique avec feux, devraient laisser passer les vélos

L'utilisation du vélo n'est pas pratiquée de façon générale sauf pour aller vers Oceanopolis et le Moulin Blanc.

Les dénivelés (rampe, passerelle) ne privilégient pas les déplacements doux.

Pour les personnes âgées, fatiguées ou chargées, cette topographie particulière ne permet pas de faire ces trajets à pied.

* la collecte des déchets :

Suite à un feu de poubelle le 28 avril 2019, la collecte des déchets de tout le quartier a été réimplantée au nord de la rue du Merle Blanc ; malheureusement, en 2021, un nouveau feu de poubelle jaune s'est déclaré à ce point de collecte.

Bien que les habitants de quartiers participent au transport de leurs déchets à ≈300-400 m, le souhait d'une poubelle enterrée est resté lettre morte afin de répondre à une plus grande capacité de dépôt des déchets et à une plus grande sécurité contre le feu de poubelle.

le Télégramme du 4 juin 2013 communique : « *L'objectif de Brest Métropole Océane, une des agglomérations françaises les plus avancées en la matière, est d'installer un conteneur pour 200 habitants.....Le président de BMO a également souligné « l'aspect pratique » et « l'amélioration du domaine public », grâce à la disparition des bacs qui partaient en fumée de temps en temps, en assurant que la communauté urbaine poursuivait ses efforts pour rationaliser la collecte. Un des objectifs de la collectivité, notamment dans le centre-ville, où sont prévus une quarantaine de points de tri, est de faire en sorte que chaque citoyen ne soit pas à plus de 150 mètres d'un point de collecte.*

La lecture de la carte des points d'apport volontaire sur le site de Brest.fr montre une absence notoire de ce type de collecte dans ces quartiers du bas de la Ville, sauf s'il faut les amener au point le plus proche de collecte de la Carène, rue de l'Elorn, à 650 m du rond-point Herman Melville.

L'implantation de poubelle enterrée se justifiera d'autant plus avec les futurs résidents de l'îlot.

Précisons que la fréquentation de la passerelle s'accompagne d'une augmentation de déchets et verre cassée au pied de celle-ci (tags, nuisance sonore)

* l'entretien des espaces verts : notamment, pour le sentier du Merle Blanc qui est oublié et pourtant identifié par l'AVAP comme une vue remarquable ; des opérations de débroussaillage et de fauchage sont réalisées de façon sporadique, parfois sur l'insistance de l'Association, avec des déchets ligneux basculés par-dessus le sentier ; la taille des arbres est à l'abandon avec des hauteurs et des canopées qui font écrans aux vues panoramiques. L'éclairage du sentier n'est pas adapté et crée des atmosphères anxiogènes pour les retours nocturnes des habitants.

Une absence de valorisation et d'aménagement paysager sur cet espace est évidente.

En résumé de ce chapitre :

Des vécus de quartiers qui gagnent à être davantage écoutés par la Ville, qui attendent des concertations/, des engagements concrets précis avant l'accueil d'un projet d'urbanisation dans ce secteur.

Nous ne sommes pas des brestois de seconde zone.

4/ Analyse des incidences du projet d'ouverture à l'urbanisation de l'ilot Pierre Sénard sans amélioration des situations de vie des quartiers :

Première incidence majeure sur la sécurisation des déplacements :

Aucune évocation d'amélioration dans la modification PLU sur la sécurisation des circulations alors que :

- ◇ Nous connaissons un parc immobilier qui correspond à plus du double de l'existant avec un nombre supposé de logements autour de 180 (sans parler des bureaux/hôtel/locaux d'activités)
- ◇ Nous estimons des nouveaux habitants entre 400 à 500 personnes – compter en moyenne 2 à 3 personnes par logement soit 2,5 fois plus de résidents sur ce secteur
- ◇ Nous retenons l'émergence d'un parc de voitures entre 200 à 300 soit 3 fois plus de voitures que celles des habitants actuels des quartiers.

Résultat prévisible : une augmentation très significative du trafic au rond-point de Herman Melville, dans la rue Poullic Al Lor et à la sortie de la rue du merle Blanc ; aux heures d'affluence, les tensions avec des comportements exacerbés augmenteraient le risque d'accidents.

L'objectif urbain page 68 cite : *« améliorer le fonctionnement urbain par la mise en valeur et le développement des déplacements doux et des liaisons entre ville haute/ville basse : bouclages piétons et développements de continuités actives avec le centre ville »*

Le paragraphe : Vie quotidienne/déplacements (page 72 de la notice de présentation) cite : *habitat à proximité des lignes de services publics et privés, ainsi que des transports collectifs ... promotion des modes de déplacements doux...présence d'un réseau structuré de transport collectif à proximité...l'armature existante des rues permet la desserte du site (parties haute et basse) ; les dessertes internes pour véhicules seront minimisées au bénéfice d'un réseau de déplacements doux ...etc.*

Ces écrits transpirent de bonnes intentions mais déconnectées **totalem**ent de la réalité de terrain.

Si près soient ils du centre-ville, ces quartiers disposent d'un choix limité du mode de déplacement complémentaire et alternatif à la voiture : réseau de transport en commun éloigné - absence des services et commerces de première nécessité - à pied, en charge lourde, les commerces les plus proches sont à environ 700 m () et à 1,5 kms () - configuration topographique, exposition du piéton ou du vélo en sorties de quartiers.

La probabilité de l'usage voiture pour les futurs résidents est donc forte malgré la bonne volonté de la Ville à développer les autres usages.

La Ville doit s'engager à repenser la circulation notamment la sécurisation avec des aménagements de voiries et des signalisations routières en cohérence avec l'arrivée des futurs résidents et de leurs usages ;

la sécurisation de la circulation devra intégrer les usages des piétons et des joggeurs de plus en plus habitués à nos quartiers.

Les mobilités douces souhaitées par la Ville ne vont pas influencer significativement sur le flux intensif de la rue Pierre Séward

Deuxième incidence sur les stationnements :

Aucune évocation d'amélioration dans la modification PLU alors que le besoin de stationnement est criant :

L'urbanisation de l'ilot génèrera pour les futurs résidents des places de stationnements dans la zone urbanisée mais supprimerait les places existantes en face du commerce Monceau - places aujourd'hui utilisées par les habitants de la rue Poullic Al lor.

Dans ce bas de la rue Poullic Al Lor, la zone à urbaniser pourrait être l'occasion de réaménager cette partie de rue en améliorant les espaces publics et répondre à des besoins de circulation en mode apaisée, de stationnement de courte durée. Le traitement de cet espace en place urbaine participerait à la volonté de marquer l'entrée de ville et pourquoi pas, le point d'arrivée de la « coulée verte » qui sinon vient se dissoudre piteusement entre un rond-point routier et un parking déstructuré.

On note que la suppression des stationnements par le porteur de projet afin de réaliser l'accès de la zone entraînerait l'obligation de recréer un nombre de places à l'équivalent (cf article 12 du règlement PLU).

De même, le haut du Merle Blanc rencontrerait des tensions de stationnements dans la rue du Merle Blanc ; la Ville a identifié à ce jour des emplacements réservés dont un élargissement de voirie n°043 ; un aménagement de la plateforme en haut de la rue comme un espace futur de stationnement pourrait constituer une réponse à cette insuffisance.

Troisième incidence sur l'aspect insertion des volumétrie et des vues :

Le manque d'appréciation/précision du règlement UC Pierre Séward crée des inquiétudes

même si l'objectif urbain (p. 68 de la notice de modification PLU) abonde en descriptions et qualificatifs : *traiter avec soin la composition et la forme urbaine, les relations volumétriques et d'épannelage entre les constructions et les tissus environnants*

Sur le plateau haut Merle Blanc (qualifié secteur A document graphique page 78), l'article 10 UC Pierre Séward envisage une hauteur maxi de 3 niveaux + attique soit une hauteur maximale de 16 m- **hauteur qui sera gérée selon le mode d'implantation.**

Pour info aux habitants : la zone UC des quartiers Merle Blanc et Poullic Al Lor est actuellement réglementée par 3 niveaux+attique ou comble.

Cependant l'implantation des constructions n'est pas précisée et par défaut l'article UC6 du règlement PLU – page 37 – cite : « il n'est pas fixé de règles ». Or nous n'avons pas identifié à ce jour les accès/entrée/sortie sur ce secteur A ; nous ne savons pas quel sera le recul par rapport aux logements de proximité immédiate (visibilité empêchée par la hauteur) ; nous ne disposons pas de l'appréciation sur la réduction possible des fenêtres visuelles. **Une disposition particulière est demandée à cette règle d'implantation UC6**

Pour le plateau bas (qualifié secteur B document graphique page 78), la hauteur ne doit pas dépasser 40,30 NGF constituant le point le plus haut de la falaise ce qui veut dire 40,30 m – soit 9 ou 10 niveaux autorisés, pour une hauteur de 29 à 31 m ; un attique ajouterait 3 m de plus à ces hauteurs.

Aucun graphique particulier n'explique le point repère de la falaise pris comme point le plus haut.

De plus, le niveau du plateau haut du Merle Blanc est cité à 40,5 NGF (notice présentation modification PLU page 65) ; nous interprétons que les constructions du secteur B – flanquées contre la falaise - vont émerger et être vues du secteur A.

Or dans l'environnement proche des quartiers, le règlement PLU fixe les hauteurs maximales de 6 niveaux + attique pour le secteur de Gambetta et de 7 niveaux pour le secteur de St Louis. Pour le UC Port de Commerce, le secteur 5 - le plus proche du rond-point Herman Melville - est réglementé à 12 m (cf pages 84, 85 règlement volume 1 PLU). On ajoute qu'aujourd'hui, seuls 2 secteurs de niveaux 11 et 14 sont identifiés respectivement près de Carrefour Iroise et près des Capucins.

Est cité page 69 : « enfin, pour garantir une insertion adaptée des bâtiments dans la topographie du site et préserver les vues fixées par l'AVAP, la hauteur maximale de constructions est limitée de manière à ce que les constructions n'émergent pas par rapport au vallon. »

Le règlement de zone sur ce point est insuffisant car l'intégration semble surtout être raisonnée sur la hauteur de la falaise ; or c'est la vision d'ensemble (volumes, hauteurs) dès l'entrée du rond-point Herman Melville que les futures constructions – même en « *plots étagés croissants* » seraient perçues.

La hauteur de 9 à 10 niveaux n'est pas compatible au regard du souci d'intégration dans le paysage avec une composition harmonieuse avec la falaise.

Afin de préserver une visibilité du haut de la falaise et de sa végétation, nous souhaitons limiter la hauteur maximale à 6+A ou 7 niveaux.

Une disposition particulière est demandée à cette règle d'implantation UC10 pour le secteur B.

Pour rappel, l'ilôt étant dans le périmètre protégé de l'AVAP, sa note de présentation (page 61) énonce ceci : « *il s'agit de promouvoir des opérations d'ensemble respectueuses des lieux, notamment des paysages, de la topographie, des vues, de l'histoire du site et du contexte bâti à l'intérieur et/ou aux abords ; l'enjeu étant de permettre une greffe réussie des futurs projets avec le tissu urbain brestois. Un soin particulier mérite d'être notamment porté au traitement des espaces publics et à la forme urbaine proposée* ».

Quatrième incidence sur les paysages :

Une redistribution des espaces dessinée sur l'OAP (page 75 notice présentation modification PLU) difficilement conciliable avec une diversité des objectifs naturel et paysager :

1/un espace urbain paysager à constituer le long de la rue Pierre Sémard,

2/une falaise végétalisée existante à valoriser,

3/un principe de liaisons douces à créer.

L'enjeu est donc fort – ce qui renforce une modération des hauteurs afin que les paysages soient privilégiés sur les bâtis – ce qui interroge sur la règle citée : « les espaces libres non imperméabilisés qui devront tendre vers 70% de la zone »

Le règlement de zone sur ce point est insuffisant : de quelle zone de référence parle-t-on ? des 2,2 ha de zone à urbaniser ? La compensation par des toitures végétalisées (cf OAP objectifs d'aménagement page 126) revient à des toitures terrasses en contradiction avec l'architecture urbaine existante.

Le règlement de l'AVAP (p22) notifie : « *la prise en compte du contexte urbain et paysager doit guider le choix du traitement architectural de la toiture...* »

Une disposition particulière est demandée à cette règle UC 13 avec des études vectorielles poussées.

Une discontinuité végétale est observée entre les espaces verts de la façade maritime de Brest. L'idée d'une zone verte préemptée par la Ville est une bonne réponse afin de constituer un élément de continuité en faveur d'un espace de déambulation, d'un cheminement doux avec des balcons sur la rade par le sentier du merle blanc.

La continuité d'un corridor écologique mérite que nous rapportions ici intégralement la consultation n° 21 :

« L'esprit du SCOT est orienté vers la **préservation des zones naturelles et de la biodiversité sur le pourtour de la Rade de Brest**, tout particulièrement « Préserver les richesses écologiques du territoire en confortant la trame » et en particulier les corridors écologiques, les armatures vertes urbaines et les réservoirs de biodiversité ordinaire.

Le projet de modification A3 a le mérite de proposer et de classer en zone naturelle ou paysagère une **bande en partie nord de parcelle le long de la montée de la rue du Merle Blanc** ainsi qu'une **bande nord-sud correspondant à la falaise**.

Toutefois, nous attirons l'attention sur la constitution à l'ouest de ces bandes d'une rupture du corridor écologique ouest-Est (voir schéma en pièce jointe) qui joint la zone Moulin-Blanc- vieux Saint-Marc-Kerstears aux jardins de l'ancienne fortification (Kennedy, Mal Juin- projet participatif « îlot biodiversité ») et aux falaises de l'ancien trait de côte (cf projet participatif « jardin extraordinaire »).

La nouvelle zone constructible située à l'ouest de la parcelle, sur la plateforme, devrait comporter une bande paysagère permettant aux différentes espèces de joindre le quartier du Merle Blanc.

Compte tenu du peu de contraintes imposées par le PLU pour une telle zone constructible (mixte habitat et activité), le projet A3 menace d'isoler l'ouest du corridor écologique.

Cet isolement est-ouest a été imposé par l'implantation industrielle des XIX et XX siècles sur la parcelle et celle des voies ferrées. Mais, depuis un demi-siècle, la parcelle en friche a recouvré une fonction de liaison pas seulement pour les espèces invasives. «

Il serait souhaitable que les nouveaux habitants de la zone 2AUC et les promeneurs puissent profiter à leur tour de cette terrasse encore partiellement naturelle en face de la rade. »



L'opportunité d'une urbanisation de ce secteur doit apporter une amélioration quant à l'enfouissement des lignes électriques et téléphoniques élargies aux périmètres des quartiers de proximité ? cf pages 18 et 37 règlement PLU ; c'est une nécessité pour autoriser de meilleures conditions de secours SDIS29.

L'Association retient d'autre part l'intérêt de l'ADEUPA sur la préservation de la falaise pour un future Brest 2040...(ci-joint extrait schéma de référence)



Cinquième incidence relative aux risques/pollutions et nuisances/santé publique :

On peut s'interroger sur une maîtrise de l'urbanisation qui s'applique autour des installations à risque technologique. Si éloigné soit il le périmètre de protection, nous avons connu le 27/02/2019 une combustion de silo de l'activité BUNGE qui pendant quelques semaines a alerté et mobilisé la sous préfecture; l'analyse du risque et l'exposition de la population de proximité n'ont pas été exprimées publiquement.

Quel serait le scénario d'évacuation des habitants exposés à la survenance d'un risque technologique ?

Par ailleurs, la notice de présentation modification PLU n'indique aucune mesure de secours en cas d'incendie sur le secteur de projet alors que le quartier du merle Blanc rencontre une carence en matière de secours.

Des nuisances sonores liées aux activités de NAVALEO et à la déconstruction de navires/sous marins dans le radoub n°1 sont observées certains jours avec des décibels agressifs sur quelques journées.

Depuis que nous habitons les quartiers, à notre connaissance, aucun diagnostic n'a été réalisé à ce jour pour évaluer les impacts des activités industrielles proches sur la santé humaine.

La qualité de l'air et de l'environnement sonore serait soumise selon la ville (page 72) à une étude d'impact. Pour quelle raison depuis 2019 n'a-t-elle pas anticipé avant l'ouverture à l'urbanisation ?

En résumé de ce chapitre :

Les impacts de cette urbanisation – sans des mesures correctives de l'existant et sans prescriptions plus précises sur les pièces modifiées du règlement PLU notamment sur les articles UC6, UC10, UC 13 – généreront plus de conflits d'usages et dégraderont davantage la vie des quartiers ainsi que la qualité résidentielle des futurs résidents.

La transition vers une ouverture à l'urbanisation serait mieux entendue et comprise si la Ville a fait plus preuve d'écoute et d'échange afin de lever les inquiétudes actuelles.

5/ points particuliers

- L'ouverture à l'urbanisation de l'îlot Pierre Sémard n'a pas fait l'objet d'études d'impact spécifiques comme pour les 2 autres zones à urbaniser ; l'Association s'étonne que depuis l'AVAP de juin 2019, la Ville n'ait pas engagé des études d'impact bien en amont de l'ouverture à l'urbanisation.
Pourtant la page 18 de la notice cite : « L'analyse des incidences notables du PLU sur l'environnement a fait l'objet d'une démarche globale d'évaluation dans le cadre d'une mission confiée à un groupement de trois bureaux d'études en environnement tout au long de sa démarche de révision »
Y-a-t-il eu des études (hormis le prédiagnostic écologique) de la Ville sur ce secteur ? et quelle est la nature des études (voieries ? déplacements ?) concernant l'îlot Pierre Sémard ?
- L'implantation de locaux d'activité ne va-t-elle pas aggraver les incidences ?
- Le programme immobilier fixe 75% de logements libres et 25 % de logements à coûts abordables. Comment seront-ils distribués sur les 2 secteurs A et B ?
- L'Association rappelle les contradictions suivantes :
 - le règlement volume 1 du PLU (page 6) cite : la zone 2AUC est classée comme future zone UC avec un niveau d'équipement insuffisant pour desservir les constructions à planter dans la zone ; le rapport de présentation modification PLU (page 78) cite de plus : la zone 2AU est une zone pour laquelle les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité, et le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à planter
 - **Or** le règlement de la notice modification PLU (page 69) cite : » considérant que les 2 zones à urbaniser (secteurs A et B de 2AUC)sont enserrées dans le tissu urbain et **desservies par les réseaux et équipements nécessaires** pour desservir les constructions à planter, il est proposé de les classer en zone urbaine (UC)
- La rue du merle blanc est le seul accès pour les véhicules (dont ambulances, taxis, livraisons...). Le haut du quartier connaîtra la gêne engendrée par la phase opérationnelle des travaux du secteur A ; compte tenu de l'ampleur et de la durée prévisibles de ceux-ci, le maintien d'accès et de stationnement permanent pour les véhicules de notre quartier est demandé pendant toute la durée des travaux et pour notre survie. Pour mémoire, en 2013, les simples travaux de création de la rampe d'accès à la station de lavage SNCF ne respectaient pas les règles de sécurité pour la circulation de nos véhicules.
- Un diagnostic prioritaire sur les vacances de logements a-t-il été mené par l'ADEUPA (Agence d'Urbanisme de Brest Bretagne) sur le parc immobilier de la BMH (Brest Métropole Habitat) ou sur le parc immobilier de promoteurs immobiliers ? De nombreuses friches immobilières observées ne peuvent-elles pas être requalifiées pour répondre au besoin de logements ? La réduction de l'artificialisation des sols et la préservation des espaces naturels ont leur place légitime dans la requête des brestois.

Conclusion :

Décrire ces quartiers de Brest, comprendre ce qui anime ses habitants et leurs usages au quotidien sont des outils nécessaires pour repenser les équipements de voiries et certains services de la Ville.

Les quartiers du Merle Blanc et de Poullic Al Lor ne bénéficient pas à ce jour de la capacité des infrastructures à desservir une telle augmentation de flux générés par cette nouvelle population dans un site déjà saturé en périodes de pointes.

La grande inquiétude de l'Association est la dimension du projet immobilier et de ses impacts directs et indirects ; elle émet des réserves sérieuses afin que le projet soit limité tant en nombre de logements, qu'en impact architectural (masse et hauteur), avec le respect impératif du patrimoine de ces quartiers préservé par les habitants, avec le maintien d'une réelle zone verte paysagère et écologique et non pas réduit à une gestion paysagère.

Pour ce nouveau secteur de projet UC Pierre Sémard, l'Association souhaite un règlement de zone spécifique au secteur avec une analyse plus fine et des études plus précises ; elle souhaite une concertation active avec les services de la Ville.

Le renouvellement urbain et la recherche d'une densification urbaine ne doit pas réduire la qualité résidentielle souhaitée.

L'ADEUPA cite très justement dans son schéma de référence portuaire de Brest ceci :

« la question résidentielle nécessite sur le port davantage qu'une posture opportuniste au risque sinon d'altérer la vocation des lieux et de générer des conflits d'usages »

Pièces jointes :

- Guide d'accès pour les services de secours
- Signatures des habitants