# DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE

# VILLE DE CONCARNEAU

# DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

## PROJET D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER DE LA GARE

**Adoptée par le conseil municipal le :** 28 septembre 2021
**Exécutoire depuis le :** 10 novembre 2021

# SOMMAIRE


**1 - PRÉAMBULE**

1.1 - Maître d'ouvrage
1.2. - Objet et motivation de la déclaration de projet
1.3. - Procédure

**2 - DÉCLARATION DE PROJET**

2.1 - Contexte
2.2 – Présentation du projet
2.3 - Justification de l'intérêt général du projet

**3 - MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU**

3.1 - Dispositions du PLU opposable
3.2 - Nouvelles dispositions issues de la mise en compatibilité
3.3 - Compatibilité avec les orientations du SCoT de Concarneau Cornouaille Agglomération
3.4 – Compatibilité avec les orientations du PLH de Concarneau Cornouaille Agglomération
3.5 - Évaluation des incidences du projet sur l'environnement

**4 - ANNEXES**
4.1 - Orientations d'aménagement et de programmation avant mise en compatibilité
4.2 - Orientations d'aménagement et de programmation après mise en compatibilité (avec son texte explicatif)
4.3 - Extrait du règlement écrit avant mise en compatibilité
4.4 - Extrait du règlement écrit après mise en compatibilité
4.5 - État Initial de l'environnement – mars 2020
4.6 – Étude de trafic routier en période estivale - septembre 2019
4.7 – Plan de composition projet d'aménagement – juillet 2020
4.8 – Plan de masse îlots/surfaces cessibles – juillet 2020
4.9 - Plan des voiries – juillet 2020
4.10 – Projet de giratoire avenue Robert Jan – mai 2021
4.11 - Plan existant quartier Kerambrigant + projet de sécurisation – avril 2021
4.12 - Plan de masse général/Ambiances/plan de séquence – mai 2020

# DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE

# VILLE DE CONCARNEAU

# DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

## PRÉAMBULE

**Adoptée par le conseil municipal le :** 28 septembre 2021
**Exécutoire depuis le :** 10 novembre 2021

# 1 - PREAMBULE

## 1.1 - MAITRE D'OUVRAGE

La présente procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est menée par le maire de Concarneau, Marc BIGOT.

Mairie de Concarneau
Place de l'Hôtel de Ville
29900 Concarneau
02.98.50.38.38
contact@concarneau.fr

## 1.2 - OBJET ET MOTIVATION DE LA DECLARATION DE PROJET

La présente déclaration de projet concerne l'aménagement du quartier de la Gare, situé avenue de la Gare à Concarneau. Afin de réaliser cette opération, la procédure de déclaration de projet est utilisée. En effet, l'opération envisagée n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme en vigueur. Il convient pour cela de modifier l'orientation d'aménagement et de programmation et le règlement écrit.

L'opération entre dans le champ d'application de la déclaration de projet : elle ne requiert pas de déclaration d'utilité publique et est portée par la collectivité compétente en matière d'urbanisme.

La déclaration de projet vaut mise en compatibilité n°1 du plan local d'urbanisme de la Ville de Concarneau, approuvé par délibération du conseil municpal du 12 octobre 2007.

## 1.3 - PROCEDURE

La procédure de déclaration de projet instituée par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a initialement été conçue pour les travaux et aménagements des personnes publiques, susceptibles d'affecter l'environnement (transposée dans le Code de l'Environnement), et donc soumis à enquête publique. Peu de temps après, la loi d'orientation pour la ville du 1er août 2003 a ajouté la « déclaration de projet » au Code de l'Urbanisme.

**La déclaration de projet relevant du code de l'urbanisme** :

La loi d'orientation pour la ville a codifié la « déclaration de projet » à l'article L. 300-6 du Code de l'urbanisme, qui permet aux collectivités, leurs groupements et les établissements publics fonciers et d'aménagement, de se prononcer sur l'intérêt général d'une « action ou opération d'aménagement » au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme (opération de requalification urbaine, création d'un centre de quartier, aménagement d'un pôle commercial, réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage, projet de construction d'un équipement collectif…).

La déclaration de projet du code de l'urbanisme participe d'une logique différente de celle du code de l'environnement car le but premier est bien la mise en compatibilité du document d'urbanisme (SCoT, PLU).

L'ordonnance du 05 janvier 2012 a défini à droit constant le champ d'application de la mise en compatibilité d'un plan ou d'un projet présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, tel que la déclaration de projet.

Elle a surtout précisé les dispositions communes aux mises en compatibilité. Elle reprend les dispositions existantes et précise l'autorité chargée d'engager l'enquête publique en vue de la mise en compatibilité ainsi que la forme de son approbation.

Monsieur le Maire mène la procédure de mise en compatibilité (articles L153-52 et suivants du Code de l'urbanisme). Il organise l'examen conjoint et l'enquête publique. Ensuite, il soumet au conseil municipal compétent le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.

**L'autorité qui mène la mise en compatibilité :**

- Organise l'examen conjoint

- Soumet ensuite au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'EPCI compétent le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

**Contenu du dossier :**

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête, sans que l'autorité compétente ait sur ce point un quelconque pouvoir d'appréciation. Elle comporte également les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. L'obligation de motivation de ces déclarations prend toute son importance à la lumière de la nature juridique de ladite déclaration.

La déclaration de projet précise aussi les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (présentation du document dans son état actuel et futur…). Elle comprend l'analyse des incidences sur Natura 2000 et l'évaluation environnementale éventuelle.

Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. Ces modifications ne sauraient bien sûr altérer l'économie générale du projet.

Toutes pièces utiles à la compréhension du dossier (plan de situation, des travaux, caractéristiques principales des aménagement et constructions envisagés, l'appréciation sommaire des dépenses lorsque le maître de l'ouvrage est une personne publique…).

# DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE

# VILLE DE CONCARNEAU

# DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

# DÉCLARATION DE PROJET

**Adoptée par le conseil municipal le :** 28 septembre 2021
**Exécutoire le :** 10 novembre 2021

# 2 - DECLARATION DE PROJET

## 2.1 - CONTEXTE

### La commune de Concarneau

Concarneau est une commune bretonne implantée le long du littoral du Sud-Finistère (près de 20km de bande littorale). Concarneau est située à l'Est de la baie de la Forêt Fouesnant, à 25 kilomètres au Sud-Est de Quimper.

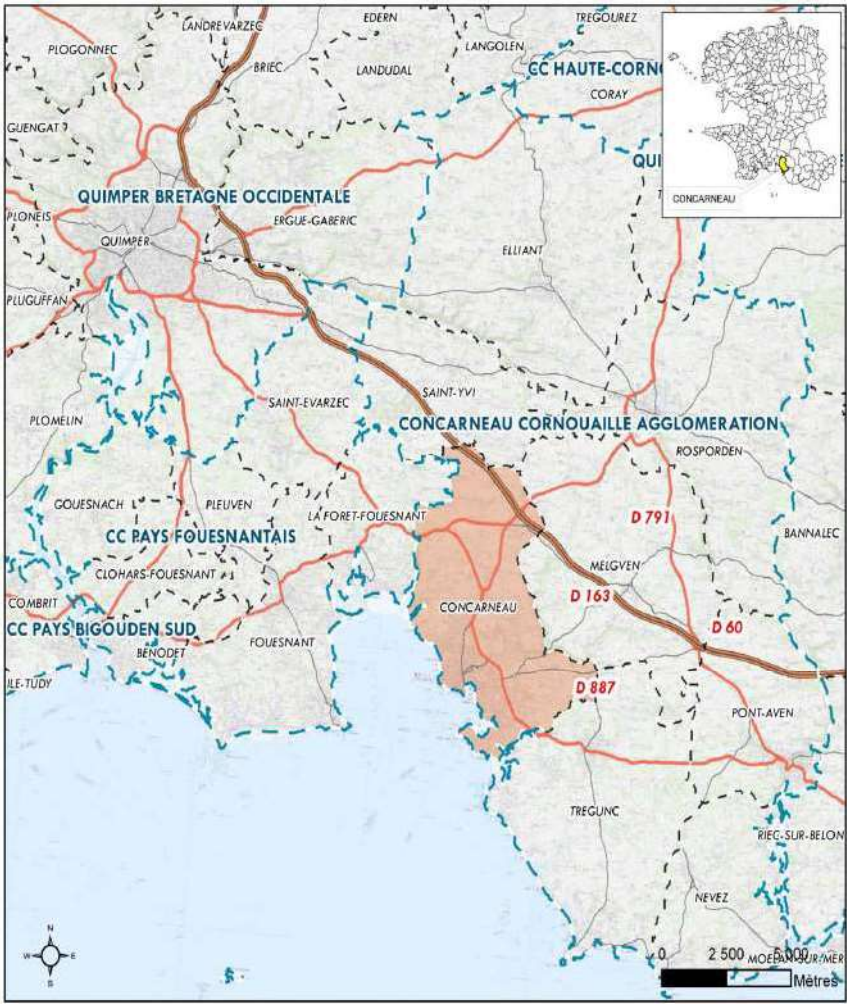
La commune est traversée au Nord par la RN 165 axe Brest-Lorient et au Sud par la route départementale n°783 Quimper-Quimperlé.

L'espace communal est delimité à l'Ouest par la commune de la Forêt Fouesnant, au Nord par Saint-Yvi, à l'Est par Melgven, au Sud par Trégunc.

Concarneau appartient à l'arrondissement de Quimper. C'est le chef-lieu de canton qui regroupe les deux communes de Trégunc et Concarneau.

Concarneau fait partie de la communauté d'agglomération "Concarneau Cornouaille Agglomération" qui regroupe 9 communes et 50 032 habitants (INSEE 2017).

La commune couvre une superficie de 4 108 hectares et comptait 19 050 habitants en 2017.



## Le contexte démographique

En 2017, la population municipale de Concarneau a atteint 19 050 habitants.

La ville de Concarneau représente 2% de la population du Finistère et 38% de la population de Concarneau Cornouaille Agglomération, ce qui l'assoit comme pôle structurant du territoire de l'EPCI.

La démographie du territoire présente une courbe en dent de scie. La commune de Concarneau a connu une baisse de sa population à 2 reprises depuis 1968, avec notamment un creux démographique sur la période 2006-2011.

Concarneau présente un solde naturel historiquement négatif et ce depuis le début des années 1970. Pour l'année 2019, le solde naturel était de - 167 habitants. C'est bien l'attractivité et le solde migratoire positif (+1% sur la période 2011-2016) qui permet à la commune de maintenir et de développer sa population. Concarneau a recouvert une variation annuelle de sa population positive grâce à ce solde migratoire.

La taille moyenne des ménages correspond au nombre moyen d'occupant par résidence principale. A Concarneau, elle est passée de 3,1 en 1968 à 1,9 en 2015, selon une tendance structurelle, nommée desserrement des ménages, qui s'observe également à l'échelle du territoire national en raison de l'évolution de la structure démographique et des modes de vie (vieillissement de la population, jeunes quittant le domicile familial, familles monoparentales, etc.). Cette tendance pourrait se poursuivre dans les années à venir. Elle engendre un besoin global d'adaptation du parc de logements (logements supplémentaires et davantage de logements de plus petite taille).

A l'image de l'ensemble de la Cornouaille, Concarneau fait apparaître une sous-représentation des moins de 45 ans et une sur-représentation des plus de 60 ans.

En 2016, la tranche d'âge la plus représentée sur la commune était celle des 45-59 ans avec 22,7%, en augmentation de 1,1% entre 2011 et 2016. Sur cette même période, la part des moins de 30 ans a diminuée de 2,2% et celle des 30 à 44 ans, de 2,4%. L'évolution la plus notable concerne les personnes âgées de plus de 60 ans, en augmentation de 3,5%.

Avec un indice de vieillissement égal à 142 en 2015, la population des plus de 65 ans est supérieure à celle des moins de 20 ans sur Concarneau. Cet indice est beaucoup plus élevé que celui de CCA (121), que la Cornouaille (111) et du département (92).

## Le parc de logements

Le parc de logements à Concarneau présente une croissance continue de 1968 à 2016, avec un nombre de logements passant progressivement de 6454 à 13175, soit une moyenne de 140 logements/an.

Il est intéressant de constater que, malgré plusieurs phases de déprise démographique sur le territoire communal (1975-1982, 1999-2010), au cours desquelles la commune a perdu des habitants, la courbe du nombre de logements composant le parc total n'a quant à elle pas cessé d'augmenter.

On retrouve également cette courbe régulière à l'échelle du territoire de l'EPCI.

Comme évoqué plus haut, cela est dû à l'effet démographique généré par le desserrement des ménages. Dès lors, la population, bien que n'augmentant pas de manière exponentielle, voire présentant une démographie négative, nécessite une quantité de logements plus importante puisque l'on compte moins de personnes par ménage.

En 2016, les résidences principales représente 75,3 % du parc, les logements vacants 9,4 % et les résidences secondaires, 15,3%.

Le parc de logements est composé de 59,9% de maisons.

40,5 % des résidences principales comportent 5 pièces ou plus. La part des logements de taille intermédiaire (3 et 4 pièces) est de 45,9 %. Entre 2011 et 2016, la part des logements en résidences principales composés de 2 et 3 pièces a augmenté de 1,1%.

En 2018, le parc de logements sociaux, selon la définition issue de la loi SRU, était de 19,9%.

## Le contexte économique

En 2016, Concarneau comptait 7884 emplois.

Le taux d'actifs ayant un emploi à Concarneau était de 58,6 %, en 2016.

Les actifs ayant un emploi travaillent essentiellement en tant qu'employés, ouvriers ou dans les professions intermédiaires (respectivement 28,9 %, 26,1% et 26,1%).

### > Tourisme

La commune de Concarneau est une station touristique fréquentée pour son patrimoine remarquable (la Ville Close), ses sites naturels (plages, sentiers côtiers) et ses équipements en lien avec la mer (centre nautique, port de plaisance). La population en période estivale est multipliée par 1,5. Concarneau compte 10 hôtels (dont un 4 étoiles), 5 campings (dont deux 4 étoiles), une résidence de tourisme et deux auberges de jeunesse/centres sportifs.

### > Le Port de Concarneau

Le Port de Concarneau accueille une diversité d'activités (pêche, construction et réparation navale, plaisance, nautisme, couse au large,...).

Les activités liées à la pêche côtière, aux entreprises de mareyage et de transformation des produits de la mer sont importantes pour l'économie du port. Les entreprises de construction et de réparation navale sont également bien implantées sur le site (Chantiers PIRIOU, JFA chantier Naval,...) et cette complémentarité est une caractéristique du port de Concarneau. La filière nautisme offre quant à elle une forte attractivité en termes d'organisation d'événements liés au nautisme et à la course au large (AG2R, salons nautiques, Solitaire Figaro,...) et de demandes de places de plaisance. L'installation récente de l'entreprise Mer Concept sur le Port va lancer une nouvelle dynamique de pour le Port de Concarneau. La plaisance pourrait également constituer, dans les années à venir, un levier de développement non négligeable.

### > Les zones d'activités économiques

Au niveau de la Cornouaille, Concarneau est le deuxième pôle commercial après Quimper et compte, en dehors du pôle commercial du centre ville, 9 zones d'activités économiques (commerciales, artisanales, industrielles,...).

## Le contexte environnemental

Le climat de Concarneau présente les caractéristiques d'un climat océanique tempéré sous l'influence des vents d'ouest. Il se caractérise par des hivers doux et des étés tempérés, les vagues de froid et de chaleur sont rares et souvent de faible amplitude.

Les flux d'ouest est le siège de perturbation atlantiques apportant des précipitations étalées sur toute l'année avec un maximum d'automne et d'hiver. Elles augmentent sensiblement à l'intérieur des terres et sur le relief. Les gelées sont rares. Le vent est une autre caractéristique du climat surtout sur les côtes ouest et nord, la côte sud est plus calme.

La région de Concarneau appartient au domaine de « l'Anticlinal de Cornouaille » situé au sud de la zone broyée Sud Armoricaine.

Les bandes géologiques sont constituées de roches de nature granitique et métamorphique accompagnées de filons. Les mouvements tectoniques ont permis de structurer les paysages de Concarneau.

Plusieurs socles différents se distinguent sur Concarneau :
- Le socle de la partie nord se compose principalement de micaschistes et de gneiss ;
- Le sud-ouest du territoire est composé de granite de Trégunc, faiblement mis en valeur par l'érosion ;
- Entre le granite du sud et les gneiss migmatiques présents au nord-ouest, s'intercale une bande d'amphibolite.

Le contexte topographique est bien marqué. Les limites communales sont bien visibles sur le territoire car matérialisées par les anses de Saint Laurent (nord-ouest) et du Minanouët (sud) ; et la rivière du Stival. La commune est divisée en deux parties par la ria du Moros aux rives boisées et escarpées. Des rivières encaissées entaillent le plateau nord avant de se rejeter dans la rivière du Moros.

Le centre urbain s'est développé sur une terrasse à 20 m d'altitude, limitée par une forte rupture de pente au nord-est. De bas plateaux inclinés vers le sud-ouest viennent s'étager sur l'ensemble de territoire. L'altitude de ces plateaux diminue du nord (+100 m) au sud (de 10 à 25 m) et d'est (de 50 à 75 m) en ouest (de 0 à 25m).

Le réseau hydrographique concarnois s'est bien développé sur le territoire, créant ainsi de profondes vallées encaissées. Sur le territoire de Concarneau, ont été identifiés plusieurs cours d'eau classés sur les listes 1 et 2 au titre de l'article L.214-7 du code de l'environnement. Il s'agit des deux cours d'eau principaux : Le Moros et le Saint-Laurent. D'autres cours d'eau sont présents sur le territoire : le Saint-Jean, le Val, le Garlodic, le Minaouët, le Zins, ...

Concarneau abrite, sur sa partie maritime, une partie du site Natura 2000 "Dunes et côtes de Trévignon". La commune compte un site naturel classé (Anse Saint-Laurent) et trois sites naturels inscrits (Pointe du Cabellou, parties boisées du domaine de Keriolet, massif boisé du sud-est de la Ville Close) et un espace naturel sensible (Anse Saint-Laurent).

La commune compte quelques espaces boisés remarquables par leur superficie et d'autres plus réduits mais dont l'impact sur le paysage est fort (Pointe du Cabellou, Bois du Porzou, continuité anse Saint-Jean, anse Saint-Laurent, valon de la Haie,…). Le domaine forestier le plus important de Concarneau se trouve au Nord-Ouest sur une propriété privée (Lesnevar).

Le Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres est propriétaire d'une forêt littorale, le bois de Stang Bihan à proximité de l'anse Saint-Jean.

On constate dans les vallées une déprise agricole, ces parcelles finissent par former des taillis impénétrables, favorables à de nombreuses espèces.

Enfin, il convient de noter que Concarneau est exposée à différents degrés aux risques suivants : risques sismiques, innondation par submersion marine, cavités souterraines, remontée de nappe, retrait-gonflement des sols argileux, mouvement de terrain, feux de forêt, tempête, risques industriels, nuisances sonores du fait des infrastructures terrestres, transport de matière dangereuse (gaz naturel), pollution des sols du fait d'anciens sites industriels ou activités de service, exposition radon et mérule.

## Le contexte urbain

Concarneau se caractérise par un territoire contrasté associant une frange littorale fortement urbanisée et un arrière-pays largement agricole et rural.

L'aire urbaine est majoritairement implantée en bord de littoral sur une terrasse à 20m d'altitude en moyenne. La densité urbaine et la pression foncière en bord de littoral rendent la problématique de valorisation du littoral très présente à Concarneau.

Au nord de cette urbanisation dense, le territoire est morcelé en hameaux et villages, contenus par les coteaux et vallées. La discontinuité urbaine caractéristique de la commune est accentuée par un réseau de voirie primaire peu dense.

Concarneau dispose de 8 monuments historiques classés ou inscrits et d'un site patrimonial remarquable (ex-ZPPAUP) depuis 1992. Son périmètre est en cours de révision, en lien avec les services de l'État.

Historiquement, l'urbanisation du territoire s'est principalement développée autour de la Ville-Close, et dans une moindre mesure autour des Eglises de Beuzec-Conq et Lanriec.

Pour le reste de nombreux hameaux et fermes isolées étaient disséminés sur le territoire.

Aujourd'hui le patrimoine bâti en milieu rural est composé de maisons élémentaires (penn-ti, de dépendances, de constructions relevant de l'activité agricole et de manoirs, châteaux et grandes demeures).

En dehors du centre ville et du Port de Concarneau, qui avaient déjà démarrés leur extension au début du 20e siècle, le développement de l'urbanisation s'est accélérée fortement à partir des années 50 (collectifs, lotissements, équipements publics). L'enveloppe urbaine s'est agrandie au point notamment d'intégrer en son sein le bourg de Lanriec, alors qu'une coupure d'urbanisation existe toujours autour du bourg de Beuzec-Conq.

L'extension de l'urbanisation récente a notamment concernée l'Ouest de la commune (quartier de Kerauret et Lanadan), le quartier de Lanriec et sa frange Est, la partie Nord-Est du bourg de Beuzec, le Nord du centre ville (le long de la Rue de Quimper) et la partie Nord-Est de la commune avec le développement de la zone d'activités de Colguen.

Au sein du milieu urbain, l'écriture urbaine est très diversifiée et renvoie à différentes époques et styles d'urbanisation : bâti ancien aux typologies variées (maisons de ville, maisons de maître, à façades à pan de bois,…), Villas de styles et modèles variés le long de la côte balnéaire, immeubles à travées et collectifs et lotissements réalisés à partir des années 50. De nombreux bâtis à vocation d'équipements (sportifs, culturels, loisirs, administratifs) ou d'activités économiques sont intégrés au sein de ce milieu urbain.

## 2.2 - PRESENTATION DU PROJET

### Localisation et principales caractéristiques de la zone de projet

La zone de projet, d'une surface de 4,2 ha, concerne le secteur de l'ancienne gare ferroviaire de Concarneau située à proximité du centre-ville et au nord des espaces portuaires. Elle est délimitée par la rue des Jardins à l'Ouest, l'avenue de la gare à l'Est, la rue Vulcain au sud et l'avenue Robert Jan et la voie verte au Nord. Cette zone comprend les parcelles BN 431 et 432 ainsi que les parcelles BN 650 à 657, issues de la division de la parcelle BN 42.




*Plan de situation de la zone de projet au sein de l'agglomération de Concarneau*

## Historique

La ville de Concarneau est engagée depuis plusieurs années dans une réflexion visant à aménager le secteur du « quartier de la gare ».

Les usages de cet espace stratégique pour le centre-ville ont progressivement évolué au cours des dernières décennies, parallèlement au déclin des activités ferroviaires.

L'activité « voyageurs » a cessé en 1959 tandis que l'activité fret s'est quant à elle poursuivie jusqu'à la fin des années 1980.

La vente des produits SNCF, qui subsistait dans le bâtiment voyageurs, a été transférée vers l'agence « CORALIE » (réseau de transport en commun de CCA) située quai Aiguillon dans le centre-ville.

Aujourd'hui, la partie Est du site est majoritairement dédiée au stationnement :
- Aire de stationnement pour la desserte du centre-ville
- Aire d'accueil des campings-cars
- Stationnement d'autocars

La partie Ouest est actuellement en friche. Quelques usages ponctuels occupent cet espace, notamment le stationnement de caravanes pendant la fête foraine annuelle ou l'installation temporaire de cirques.

Le secteur de l'ancienne gare est également le point d'arrivée de la voie verte Concarneau-Roscoff (voie verte piétons-vélos).

L'ancien bâtiment voyageur est toujours présent au cœur de la zone de projet mais les rails et la quasi-totalité des équipements ferroviaires ont été déposés en 2016.

La ville de Concarneau souhaite désormais bâtir et développer un nouveau quartier sur cette friche située à proximité immédiate du cœur de ville.

Ce nouveau quartier sera en grande partie dédié à l'habitat, sous plusieurs forme (collectif, individuel / accession, locatif), mais accueillera également des espaces publics de qualité ainsi que quelques services et commerces.

Au regard de son emplacement, ce nouveau quartier occupera également un rôle particulier en tant que lieu d'articulation des modes de déplacements (maintien du rôle de pôle de stationnement pour l'accès au centre-ville, transports en commun, arrivée de la voie verte…).

En ce sens, il constituera l'un des points stratégiques d'entrée et de découverte du centre-ville.

Il devra également s'inscrire dans un tissu urbain dense déjà constitué et limiter, dans la mesure du possible les impacts liés aux flux induits.

Plusieurs étapes ont d'ores et déjà été engagées en vue de l'aménagement de ce quartier :

- Études préalables pilotées par Réseau Ferré de France en coordination avec la ville de Concarneau (dont étude de programmation Forma 6-M. Gestin (2010-2011),

- Révision simplifiée du plan local d'urbanisme, par délibération du 24 octobre 2013 afin de répondre aux objectifs suivants :

- Création d'un zonage 1AUbg central en remplacement du zonage NAs sur les parcelles BN 42 et 432,
- Suppression de l'emplacement réservé n°21,
- Création d'une zone N au Sud du secteur de la gare pour la création d'un belvédère,
- Maintien de deux zones NAs au Nord et au Sud pour la création de parcs de stationnement public.

Suite à l'approbation de cette révision simplifiée, des études pré-opérationnelles (Archipole, SAFI, Habitat 29 – 2015) et des négociations avec SNCF immobilier pour l'acquisition du foncier ont été organisées.

A partir de 2017, la Ville a souhaité engager le projet dans une phase opérationnelle. Elle a pour cela souhaité confier la réalisation de l'aménagement de ce nouveau quartier à la société d'aménagement du Finistère (SAFI) dans le cadre d'une concession d'aménagement (L 300-4 du code de l'urbanisme).

Les études opérationnelles ont été réalisées entre octobre 2018 et juillet 2019 par le groupement : Archipole (urbanisme et architecture), A-mar (paysagistes), CiT (géomètres experts), IDEA recherche (concertation), ACEASCOP (mobilité), Become 29 (énergies) et ECR Environnement, afin de disposer de l'ensemble des compétences pour appliquer les principes de développement durable à l'ensemble du projet.

L'objectif poursuivi par la ville de Concarneau est l'émergence d'un projet de qualité d'un point de vue architectural, urbanistique et paysager, qui intègre les enjeux environnementaux tout au long du processus d'aménagement, y compris pendant la phase chantier.

Une large concertation a été mise en place entre décembre 2018 et septembre 2019 : visite urbaine, ateliers citoyens, réunion publique, exposition,...(voir annexe n°1 de l'Etat initial de l'environnement ci-joint). Le conseil municipal a tiré le bilan cette concertation préalable par délibération en date du 12 décembre 2019.

## Principales caractéristiques du projet d'aménagement

Le projet d'aménagement prévoit :

- La production d'environ 240 nouveaux logements dont 20% de logements locatifs sociaux, comportant un ensemble de 12 îlots de logements collectifs (R+2+attique pour environ 192 logements), 2 îlots de logements individuels (13 logements), 2 ilots intermédiaires (33 logements) et environ 550 m² de surfaces commerciales et services en RDC de 2 collectifs ;
- La réhabilitation de l'ancien bâtiment voyageur en équipement à vocation de services ;
- L'aménagement de deux jardins : au sud, en position de belvédère sur le centre-ville et en position centrale, à proximité du bâtiment Gare ;
- La création des voiries et stationnements nécessaire pour la desserte du quartier avec notamment :
    - > Des entrées et sorties du quartier nord, est et ouest,
    - > Des cheminements doux sur un axe nord-sud correspondant au tracé de l'ancienne voie ferrée,
    - > Un parking public paysager réparti au nord (150 places) et au sud (140 places).


Nord
140 PLACES PARKING
142 PLACES PARKING
CIMETIERE
LE JARDIN DE LA GARE
LE JARDIN DE BELVEDERE
07 MAISONS R+1
08 MAISONS R+1
COMMUNE DE CONCARNEAU
AMENAGEMENT DU SECTEUR DE LA GARE
PHASE AVP
PLAN DE MASSE ET DE COMPOSITION
ECH : 1/750
AVP
0 1

## 2.3 - JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET

Cette opération d'aménagement est portée par la Ville de Concarneau, dans le cadre d'une concession d'aménagement, et a pour objets de mettre en oeuvre un projet urbain, une politique local de l'habitat, de permettre le renouvellement urbain, la mise en valeur du patrimoine bâti, l'aménagement d'aires de stationnement et d'espaces verts publics.

> Un projet de renouvellement en plein de cœur de ville

Cette opération s'inscrit dans une politique de reconquête de friches et de revalorisation du centre-ville. Cette friche urbaine d'environ 4,2 hectares est aujourd'hui principalement occupée par du stationnement. L'enjeu est alors d'optimiser ce stationnement et d'offrir, en plein cœur de ville à la population, à la fois une grande diversité de logements, quelques services et commerces de proximité et des espaces publics.

> Un quartier traversé et traversant pour « tisser » et mettre en lien le territoire

Ce nouveau quartier intégré dans le dessin et le fonctionnement de la ville s'appuie sur la trame viaire existante afin de venir mailler et tisser le territoire. Les connexions piétonnes Nord /Sud entre le haut de la ville et le cœur historique permettront la valorisation des circulations douces auprès de la population. Pour les véhicules, les transversalités Est / Ouest assureront la desserte des futurs logements et permettront d'améliorer les accès au nouveau quartier et sa mise en lien avec les quartiers résidentiels alentours (désenclavement de ces quartiers).
Elles permettront également de limiter l'impact des flux induits par la multiplication des choix de trajets notamment, comme cela a été mis en avant lors du diagnostic mobilité et déplacements réalisé par M3De-Aceascop en décembre 2018 et septembre 2019 (cf. Figure 31 de l'Etat Initial de l'environnement en annexe 4.5 : Diagnostic des déplacements actuels et orientations retenues à l'issue des études opérationnelles / cf. annexe 4.6 étude trafic en période estivale).
Seul l'accès nord au quartier de la Gare depuis la rue des jardins sera à sens unique entrant afin de limiter les nuisances. Les rues des Jardins et Hector Berlioz seront requalifiées dans le cadre du projet.

> Des nouveaux logements pour accueillir une population diversifiée, des commerces et services

L'objectif de la commune est de développer sur cet espace de friche urbaine d'environ 4,2 hectares, un nouveau quartier d'habitat à proximité immédiate du centre-ville.
Ce nouveau « quartier de ville » permettra l'installation de jeunes ménages et le renouvellement de la population en proposant une grande diversité de logements (maisons groupées, appartements) et en offrant une mixité à travers les typologies proposées (accession, locatif, locatif social, accession sociale, etc.). Quelques services et commerces de proximité seront également proposés au sein et à proximité du bâtiment de l'ancienne gare, en lien avec l'avenue commerçante de la gare.

> De nouveaux espaces publics de qualité pour les habitants du quartier et du territoire communal

Le nouveau quartier de la gare offrira des espaces publics de qualité notamment par l'aménagement de deux jardins : l'un au sud, en position de belvédère sur le centre-ville, l'autre en position centrale, à proximité du bâtiment gare.
Une offre d'environ 300 places de stationnement sera répartie sur deux parkings au Nord et au Sud du quartier. Ces stationnements assureront l'accueil de public et permettront l'accès direct au centre-ville via divers cheminements doux.

> Un développement urbain innovant dans le cadre d'une démarche participative et durable

L'ensemble de la démarche s'inscrit dans la réalisation d'un projet d'aménagement global, innovant et de qualité d'un point de vue architectural, urbain et paysager. De nouvelles formes urbaines et l'implantation de logements performants sur le plan thermique seront recherchés et une gestion aérienne des eaux pluviales sera mise en œuvre.

# DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE

# VILLE DE CONCARNEAU

# DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

# MISE EN COMPATIBILITÉ N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

**Adoptée par le conseil municipal le :** 28 septembre 2021
**Exécutoire depuis le :** 10 novembre 2021

# 3 - MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Concarneau a été approuvé le 12 Octobre 2007. Il a fait l'objet d'une modification approuvée par le Conseil Municipal le 24 Juin 2009 pour une modification de zonage sur le secteur de Kerichard, d'une révision simplifiée approuvée par le Conseil Municipal le 10 Mai 2010 concernant le secteur de Kerandon, d'une révision simplifiée n°2 approuvée par le Conseil Municipal le 24 Octobre 2013 concernant le secteur de la Gare et d'une modification n°2 concernant le secteur Foch approuvée par le Conseil Municipal le 26 septembre 2019.

Une procédure de révision générale du PLU a été prescrite par délibération en date du 3 novembre 2016. Le diagnostic a été réalisé au cours de l'année 2019. L'élaboration du projet d'aménagement et de développement durables a démarré en septembre 2020. Le nouveau PLU devrait entrer en vigueur en 2024.

## 3.1 - DISPOSITIONS DU PLU OPPOSABLE

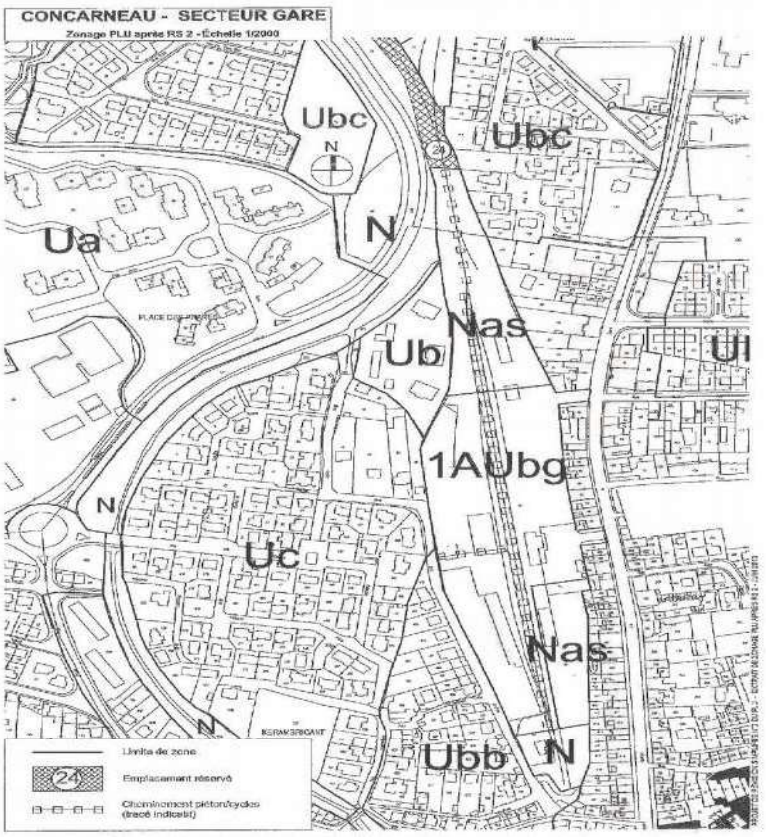
### REGLEMENT GRAPHIQUE

Suite à la révision simplifiée n°2 du PLU en octobre 2013, la zone de projet liée à l'aménagement du quartier de la Gare fait l'objet d'un classement en 1AUbg, en N au sud (naturelle) et en Nas au nord et au sud-est (naturelle destinée à recevoir des aires de stationnement) :

- **1AUbg** (zone à urbaniser à vocation d'habitat et d'activités compatibles avec l'habitat, qui correspond à un type d'urbanisation mixant des parties moyennement denses et des secteurs d'urbanisation pavillonnaires) pour la réalisation d'une opération de renouvellement urbain comprenant des logements, des équipements, des commerces et des services ;

- **Nas** (destinée à recevoir des aires de stationnement) au nord et au sud-est pour la création de parcs de stationnement public ;

- **N** (zone naturelle et forestière n'ayant pas une forte valeur agronomique et accueillant ponctuellement des occupations du sol existantes non naturelles telles que des habitations, ateliers, hangar, carrières …) au Sud du secteur de la Gare pour la création d'un belvédère.




*Extrait du règlement graphique du PLU en vigueur*

## REGLEMENT ECRIT

Les dispositions réglementaires en zone 1AUbg prévoit notamment que :

- Les constructions peuvent s'implanter soit à l'alignement, soit avec un recul minimum d'1m ;
- La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel ne peut excéder 9m à l'aplomb des façades ni 13m au faîtage. Pour les constructions d'expression contemporaine à toit plat, à faible pente et/ou à pente unique, la réalisation d'un étage droit supplémentaire en attique sera autorisée dans la limite de la hauteur maximale de 13m ;
- L'ensemble des stationnements nécessaires à chaque opération doit être réalisé soit en sous-sol, soit en rez-de chaussée de chaque bâtiment ;

## ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

L'orientation d'aménagement de programmation (OAP) du PLU en vigueur concernant le quartier de la Gare prévoit :

- un espace public au centre du quartier ;
- des zones concernés par l'habitat (R+1+A et R+2+A), les commerces, services équipements,... ;
- du stationnement public au nord et au sud-est ;
- une voie douce traversant le quartier du nord au sud ;
- plusieurs accès possibles à l'opération (2 côté avenue de la Gare, 2 côté rue des Jardins).

Cet OAP ne présente pas de mention d'une possible traversée du quartier, ni d'un accès par l'avenue Robert Jan.

En effet, lors de la procédure de révision simplifiée n°2 du PLU en 2013, et plus particulièrement lors de la réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées et de l'enquête publique, il avait été indiqué que le quartier ne serait pas traversant pour les véhicules motorisés.




*OAP du quartier de la Gare*

## PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU en vigueur prévoit les orientations suivantes :

A) Habitat
1. Permettre le développement de l'urbanisation, pour répondre aux besoins en logements, en cohérence avec les objectifs du PLH, et dans un souci de mixité sociale.
2. Confirmer, compléter et actualiser la vocation des secteurs déjà prévus au plan d'occupation des sols.
3. Favoriser la réhabilitation ou la rénovation des quartiers et de l'habitat ancien.
B) Environnement paysager et naturel

1. Maintenir une protection forte de l'environnement naturel, en particulier en secteur littoral et le long des vallées.
2. Assortir le développement urbain d'un volet paysager qualitatif.
3. Affirmer les coupures d'urbanisation et la qualité des lisières urbaines.
4. Renforcer la protection du patrimoine bâti et paysager.
5. Requalifier les entrées de ville.

C) Agriculture

1. Protéger le potentiel agricole dans un contexte difficile

D) Les activités économiques

1. Favoriser le développement du port en assurant le maintien des activités existantes.
2. Assurer le cadre urbanistique du développement économique par des pôles identifiés à l'échelle de la Ville ou à l'échelle de la communauté de communes.
3. Prendre en considération les besoins du secteur tourisme.

E) Les équipements publics principaux

1. Compléter les équipements existants par des extensions, ou en construire de nouveaux, principalement dans les domaines de l'enseignement, des sports et des loisirs, de la culture.
2. Doter les quartiers à forte indentité (Beuzec et Lanriec), et/ou à fort potentiel démographique (Kerauret) d'équipements polyvalents de proximité.

F) Les infrastructures et les déplacements

1. Poursuivre l'aménagement des infrastructures routières, dans le souci de sécuriser les différentes catégories d'usagers.
2. Développer les modes de déplacements alternatifs (transports collectifs, deux roues, itinéraire piétons).
3. Aménager ou étendre des aires de stationnement.
4. Etendre et renforcer les réseaux existants pour la desserte des zones d'urbanisation existantes et futures.

## 3.2 - NOUVELLES DISPOSITIONS ISSUES DE LA MISE EN COMPATIBILITE N°1 DU PLU

La mise en œuvre du projet d'aménagement du quartier de la gare nécessite des adaptations au PLU. Ces adaptations comprennent :

- Les accès et circulations à l'intérieur du nouveau quartier, afin de permettre la traversée du quartier.
- Les conditions de stationnement de véhicules au sein du nouveau quartier afin d'autoriser le stationnement aérien sur les futurs îlots.

La présente mise en compatibilité n°1 se traduit par une évolution du PLU en vigueur portant sur le rapport de présentation, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement écrit.

Le projet ne modifie pas le règlement graphique, ni le tableau des surfaces.

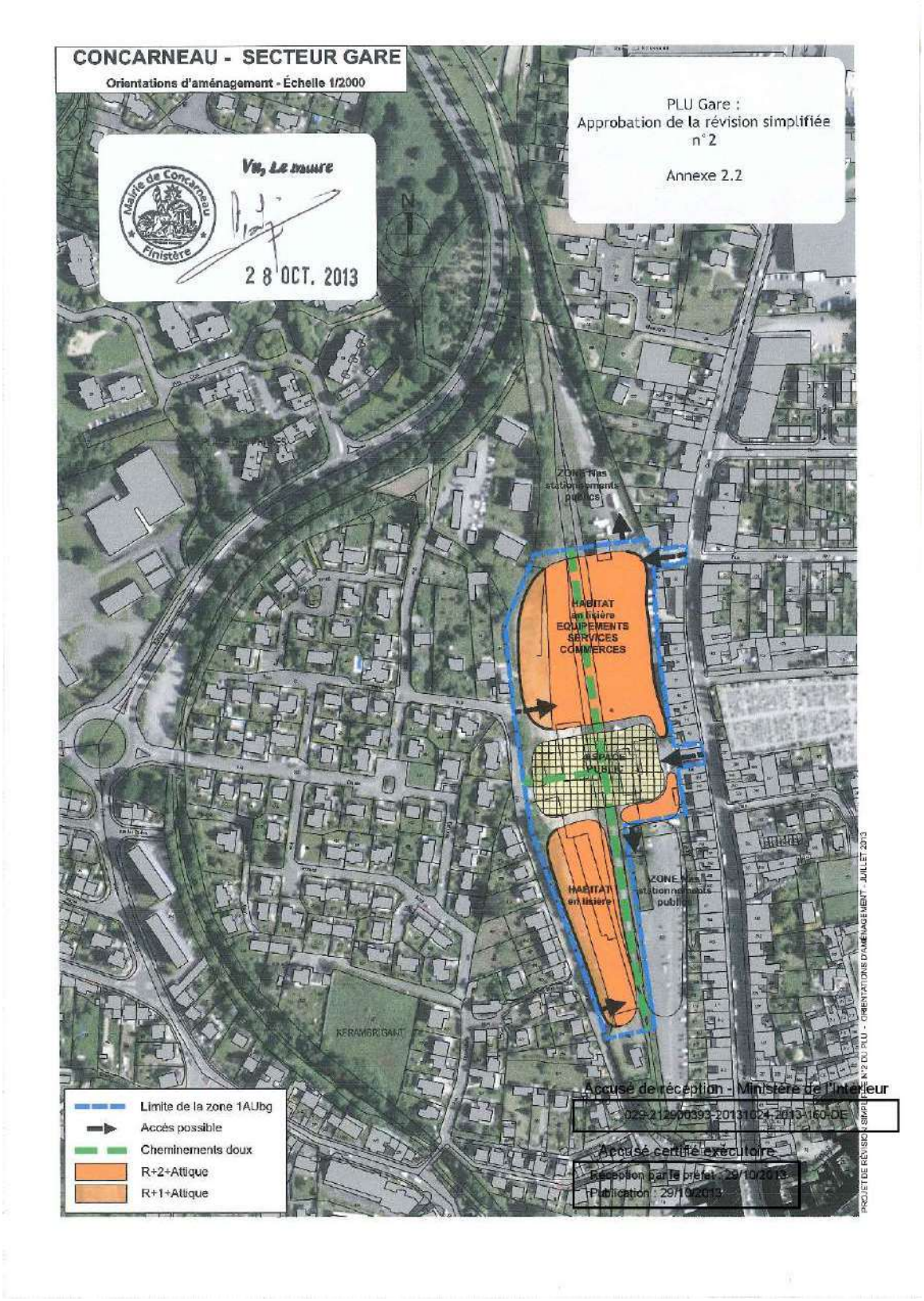
Le projet est compatible avec les orientations générales du PADD et permet même de mettre en oeuvre certaines de ces orientations (habitat, environnement paysager et naturel, infrastructures et déplacements).

## EVOLUTION DU RAPPORT DE PRESENTATION

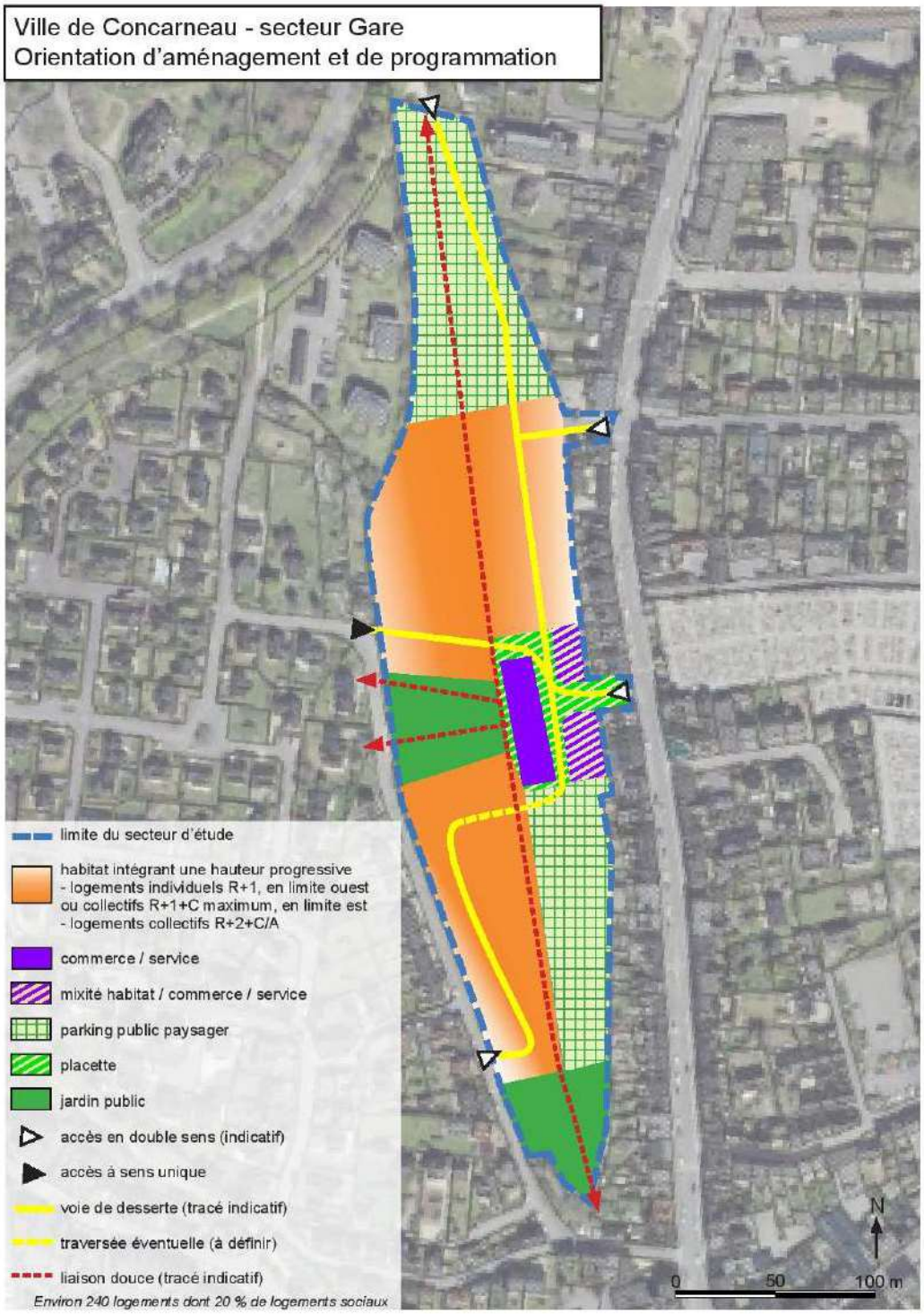
Ce présent document constitue le rapport de présentation de la mise en compatibilité n°1 du PLU, expose l'objet et les motivations de la mise en compatibilité du PLU et ses conséquences pour les différentes pièces constitutives du PLU. Ce document constitue une annexe au rapport de présentation en vigueur.

## EVOLUTION DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMATION (OAP)

> OAP du secteur de la Gare avant mise en compatibilité n°1



> OAP du secteur de la Gare après mise en compatibilité n°1



Il est proposé d'annexer à cette nouvelle OAP, le texte explicatif suivant :

*"Orientation d'aménagement et de programmation au sein de la zone 1AUbg sur le secteur de la gare pour la réalisation d'une opération de renouvellement urbain, comprenant la construction de logements, l'aménagement d'espaces verts et la création de commerces et de services.*

***Commerces / services** :*
*Les commerces / services structurent l'entrée Est du quartier, depuis l'avenue de la gare et l'ancien bâtiment de la gare. Ils sont organisés autour d'une placette, marquant l'entrée du futur quartier (en vert hachuré).*

*Les étages des futurs immeubles (RDC+1+C maximum) comporteront des logements (violet hachuré jaune).*

*Dédié exclusivement à du commerce ou service, le bâtiment de la gare existant sera réhabilité et mis en valeur dans le cadre du projet (en violet).*

***Habitat** :*
*Les constructions à vocation d'habitat seront situées au Nord et au Sud du projet avec environ 240 logements dont au moins 20 % de logements sociaux.*

*Trois typologies de logements sont envisagées :*
*> Des collectifs en R+2+A (orange foncé)*
*> Des petits collectifs en R+1+A/C ou R+2 (orange clair)*
*> Des maisons individuelles en R+1 (orange clair)*

*Les typologies seront progressives en limite Ouest du quartier, sur les parties Nord et Sud de la rue des Jardins afin d'intégrer les nouvelles constructions au tissu pavillonnaire existant environnant du quartier de Kerambrigant.*

*En limite Est, côté avenue de la Gare, les constructions seront en R+1+C maximum et pourront présenter soit une implantation à l'alignement de la future voirie interne, soit ponctuellement, une hauteur du bâti limitée à 2 niveaux (R+1 ou R+C), de façon à assurer le confort lumineux des logements ayant une ouverture Ouest, situés à moins de 5m des futures constructions et à atténuer les impacts visuels des nouvelles constructions vis-à-vis des constructions existantes.*

*L'ensemble du stationnement nécessaire aux futurs logements sera assuré sur les îlots dédiés aux constructions soit en parking aérien, soit en parking souterrain ou à RDC du bâtiment.*

*Jardin public et cheminements doux :*
*Un jardin devra être réalisé au coeur du nouveau quartier (en vert hachuré). Il assurera la mise en lien du futur quartier avec celui existant de Kerambrigant, à l'Ouest, ainsi que de l'avenue de la gare à l'Est via des cheminements doux. Le jardin permettra de plus, la mise en valeur de l'ancien bâtiment le gare.*

*En complément, le projet favorisera les circulations douces par l'aménagement d'un cheminement piéton Nord / Sud, sur l'emprise de l'ancienne voie de chemin de fer afin de relier le quartier au centre-ville via un itinéraire sécurisé.*

*Voies de desserte :*
*Des voies de circulation viendront desservir le quartier, les commerces / services et les logements (tracé jaune). La majorité des accès véhicules au quartier seront proposés à double sens (flèches blanches). Seul*

*l'aménagement de l'accès Nord-Ouest à la rue des Jardins sera conçu de manière à interdire les flux de transit allant directement du quartier de la Gare vers le quartier de Kerambrigant (flèche noire).*

*Les rues des Jardins et Hector Berlioz seront requalifiées dans le cadre du futur aménagement.*
*Une autre traversée pourra éventuellement être envisagée pour relier l'îlot de logements au Sud-Ouest et l'avenue de la gare (tracé en pointillés jaunes).*

*Enfin, un aménagement de voirie permettra de relier directement l'avenue Robert Jan au futur quartier, via l'aire de stationnement nord (zone Nas). Autant que possible les arbres existants dont les feuillus situés en lisière Nord-Ouest seront conservés sur le site.*

## EVOLUTION DU REGLEMENT ECRIT

La mise en compatibilité n°1 du PLU modifie la dernière phrase de l'article 1AU.12. 2. alinéa 2 (page 103) : *"Pour le secteur 1AUbg, l'ensemble des stationnements nécessaires à chaque opération sera réalisé soit en sous-sol, soit en rez de chausée de chaque bâtiment".*

*de la manière suivante :*

*"Pour le secteur 1AUbg, l'ensemble des stationnements nécessaires à chaque opération sera réalisé soit en sous-sol**, soit en aérien**, soit en rez de chaussée de chaque bâtiment".*

Aucun autre modification n'est apportée au règlement écrit.

## 3.3 - COMPATIBILITE AVEC LES ORIENTATIONS DU SCOT DE CCA

Le présent projet permet de répondre aux grandes orientations du SCoT de CCA approuvé le 23 mai 2013 et notamment :

- d'assurer une gestion économe de l'espace ;
- de favoriser les projets urbains denses, composés et mixtes ;
- de favoriser les modes alternatifs à la voiture ;

En termes de densité de logements, le projet prévoit environ 240 logements à partir d'un site de 4,2 ha, une zone 1AUbg de 2,68 ha et une surface potentielle d'îlots de 1,5 ha. Les densités varient en fonction de la surface prise en compte : 57 logements/ha pour l'ensemble du site, 89 logements/ha pour la zone 1AUbg et 160 logements/ha pour les îlots. Quoi qu'il en soit, ces ratios respectent la densité prescrite dans le SCoT (25 logements par hectare minimum), tout comme celle préconisée (40 logements par hectare minimum pour le centre des agglomérations principales).

Le projet permet donc de répondre aux objectifs du SCoT en termes d'accueil de population, de densité et de production de logements, pour partie social et en réinvestissement urbain.

## 3.4 - COMPATIBILITE AVEC LES ORIENTATIONS DU PLH DE CCA

Le présent projet permet de répondre également aux orientations du PLH de CCA pour la période 2014-2022 et notamment :

- d'assurer une production et une répartition de l'habitat entre les 9 communes ;
- de maîtriser et mobiliser le foncier pour garantir la production et maintenir des prix abordables ;
- de poursuivre et d'accentuer l'offre de logements sociale et abordable.

Le Plan local de l'Habitat 2014-2022 approuvé par CCA en 2014, et prorogé jusqu'en avril 2022, décline les objectifs sur SCOT jusqu'à 2022. Sur cette période, Concarneau doit créer 1192 logements

(149/an) dont 298 en réinvestissement urbain (37/an) et 895 en extension urbaine (112/an). Ici aussi, l'objectif de 20% de logements sociaux doit être tenu (239 à créer d'ici 2022).

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, présenté ci-dessus, permet donc de répondre aux objectifs du PLH, en termes d'accueil de population, de production de logements, pour partie sociaux et en réinvestissement urbain.

## 3.5 - EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Ce point est détaillée dans l'Etat Initial de l'environnement joint au dossier.

Le projet a été retenu de telle manière à réduire son impact sur l'environnement. Plusieurs raisons justifient le choix de ce projet :

Le site objet du projet :
- n'est pas concerné par les risques littoraux, technologiques ou liés aux mouvements de terrain ;
- se trouve en dehors des espaces proches du rivage au regard du PLU ;
- ne présente pas d'impact sur le site Natura 2000 (à 700m) et le site inscrit (650m) situés à proximité ;
- se trouve en dehors d'un site patrimonial remarquable (servitude AC4), à l'exception du parvis de la Gare qui sera mis en valeur et sur la frange sud-est où sera aménagé un parking ;
- se trouve en dehors des abords d'un monument historique (servitude AC1), hormis la partie sud du site (abords des remparts de la Ville Close/Caserne Hervo), classée en zone N et qui sera aménagée en jardin ;
- ne comprend pas de zone humide ;
- présente des enjeux plutôt réduits en termes de biodiversité ;
- n'est pas affectée par le bruit (à l'exception de la frange Est) ;

Le projet :
- participe à un développement urbain économe en foncier ;
- revalorise un site non utilisé suite à l'arrêt des activités ferroviaires,
- permet de dynamiser le centre ville de Concarneau, de part sa proximité,
- développe les liaisons douces et prévoit des parkings afin d'offrir une alternative à la voiture en centre ville :
- est desservi par les transports collectifs ;
- comporte la création de nombreux espaces verts de qualité au sein du quartier actuellement imperméabilisé ou en friche ;
- prend en compte la pollution liée au passé ferroviaire du site avec un traitement adapté dans le cadre d'un plan de gestion ;
- fluidifie le trafic en organisant une traversée partielle du site et un accès par le nord ;
- prévoit la sécurisation des quartiers avoisinants (rue des Jardins, quartier de Kerambrigant) par des aménagements de voirie ;

Compte-tenu de son emplacement au sein d'un tissu urbain existant et des flux induits par les futurs habitants du quartier, l'organisation des circulations futures et notamment la traversée du quartier a été étudiée de manière à limiter au maximum les nuisances dans les quartiers adjacents (mise en place pour l'accès nord-ouest d'un simple sens unique entrant vers le quartier de la Gare depuis le quartier de Kerambrigant). De plus, le projet favorisera la circulation douce en créant un cheminement doux sur un axe nord-sud correspondant au tracé de l'ancienne voie ferrée (prévu dans l'OAP), pour les piétons et les vélos. Les parkings paysagers aménagés au nord et au sud permettront de poursuivre la desserte à pied du centre-ville.

Le projet prévoit de limiter les consommations des futurs bâtiments et promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables. Une étude est en cours de réalisation par le cabinet Become 29.

D'un point de vue paysager et architectural, le projet s'inscrit au coeur d'un tissu urbain déjà constitué et dense, composé d'habitats et de commerces. Ce nouveau quartier sera également dédié à l'habitat, sous plusieurs formes (collectif, individuel/accession, locatif), mais accueillera également des espaces publics de qualité (le jardin et la place de la Gare et le jardin du Belvédère), ainsi que quelques services et commerces.

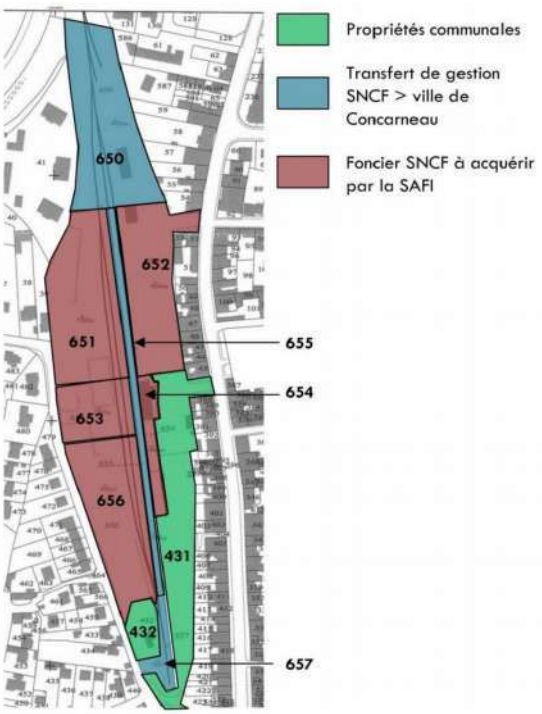
En termes de biodiversité, les enjeux (moyens à faible) du site correspondent à l'ensemble des haies arbustives ou arborées, qui sont des habitats non patrimoniaux mais constituent des supports de reproduction potentiels pour la faune (oiseaux et insectes). Une vérification de l'absence de chiroptères au repos sera réalisée au préalable des travaux de réhabilitation du bâtiment de la gare.

Le projet d'aménagement prévoit la conservation et la densification des haies qui bordent le site avec des espèces locales et la création de nombreux espaces verts de qualité au sein du quartier actuellement imperméabilisé ou en friche. Ainsi le projet sera favorable à la biodiversité communale.

Les études de pollution des sols réalisées pour SNCF Immobilier préalablement à la vente des terrains ont mis en évidence des sols pollués par endroit. Les études complémentaires préconisées ont été réalisées en fonction du plan d'aménagement défini, afin de respecter l'ensemble des recommandations issues de ces premières études. Un plan de gestion des terres polluées a été réalisé dans le cadre du projet d'aménagement.

La mémoire du passé ferroviaire du site sera conservée grâce au maintien de l'aspect ferroviaire (bascule, draisine), installation de panneaux d'information, nomination des rues à partir de l'histoire du site, ...

Enfin, le projet prend bien en compte les servitudes d'utilité publique (SUP) s'appliquant sur le site, telles que celles relatives :
- A la conservation du patrimoine, avec les abords des monuments historiques et sites patrimoniaux remarquables (AC1 et AC4, citées plus haut) ;
- Aux ressources et équipements, comme les servitudes relatives à la protection contre les perturbations électromagnétiques (PT1) ou au dégagement aéronautique (T7). A noter que la servitude relative aux voies ferrées (T1) a connu une évolution depuis la fermeture de la ligne, entre les points kilométriques 679,974 (l'ancienne gare de Concarneau) et 671,700 (nord de la gare Fret de Coat-Conq), par décision du Conseil d'administration de RFF en date du 6 juin 2013. En effet, les parcelles identifiées BN 651, 652, 653, 654 et 656 au projet de document d'arpentage (en rouge ci-contre) ont fait l'objet d'un déclassement du domaine public ferroviaire en vue d'être cédées à la SAFI et ne sont donc plus concernées par la servitude T1. En revanche, les parcelles BN 650, 655 et 657 (en bleu ci-contre), restant propriété SNCF avec transfert de gestion à la Ville de Concarneau, continuent d'être soumises à cette servitude. Pour autant, ce foncier ne supportant plus de voies ferrées, une demande de dérogation à l'application de la servitude T1 sera faite auprès du Préfet et de la SNCF pour les parcelles 655 et 657.




- A la défense nationale avec la servitude concernant les postes électro-sémaphoriques, les amers et les phares du département de la marine militaire (AR1) et notamment le champ de vue du sémaphore de Beg Meil.

# DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE

# VILLE DE CONCARNEAU

# DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT
# MISE EN COMPATIBILITÉ N°1
# DU PLAN LOCAL D'URBANISME

# ANNEXES

| | |
|---|---|
| **4.1** | Orientations d'aménagement et de programmation avant mise en compatibilité |
| **4.2** | Orientations d'aménagement et de programmation après mise en compatibilité (avec son texte explicatif) |
| **4.3** | Extrait du règlement écrit avant mise en compatibilité |
| **4.4** | Extrait du règlement écrit après mise en compatibilité |
| **4.5** | État Initial de l'environnement – mars 2020 |
| **4.6** | Étude de trafic routier en période estivale – septembre 2019 |
| **4.7** | Plan de composition projet d'aménagement – juillet 2020 |
| **4.8** | Plan de masse îlots/surfaces cessibles – juillet 2020 |
| **4.9** | Plan des voiries – juillet 2020 |
| **4.10** | Projet de giratoire avenue Robert Jan – mai 2021 |
| **4.11** | Plan existant quartier Kerambrigant + projet de sécurisation – avril 2021 |
| **4.12** | Plan de masse général/Ambiances/plan de séquence – mai 2020 |

| | |
|---|---|
| **4.1** | Orientations d'aménagement et de programmation avant mise en compatibilité |

# CONCARNEAU - SECTEUR GARE

**Orientations d'aménagement - Échelle 1/2000**

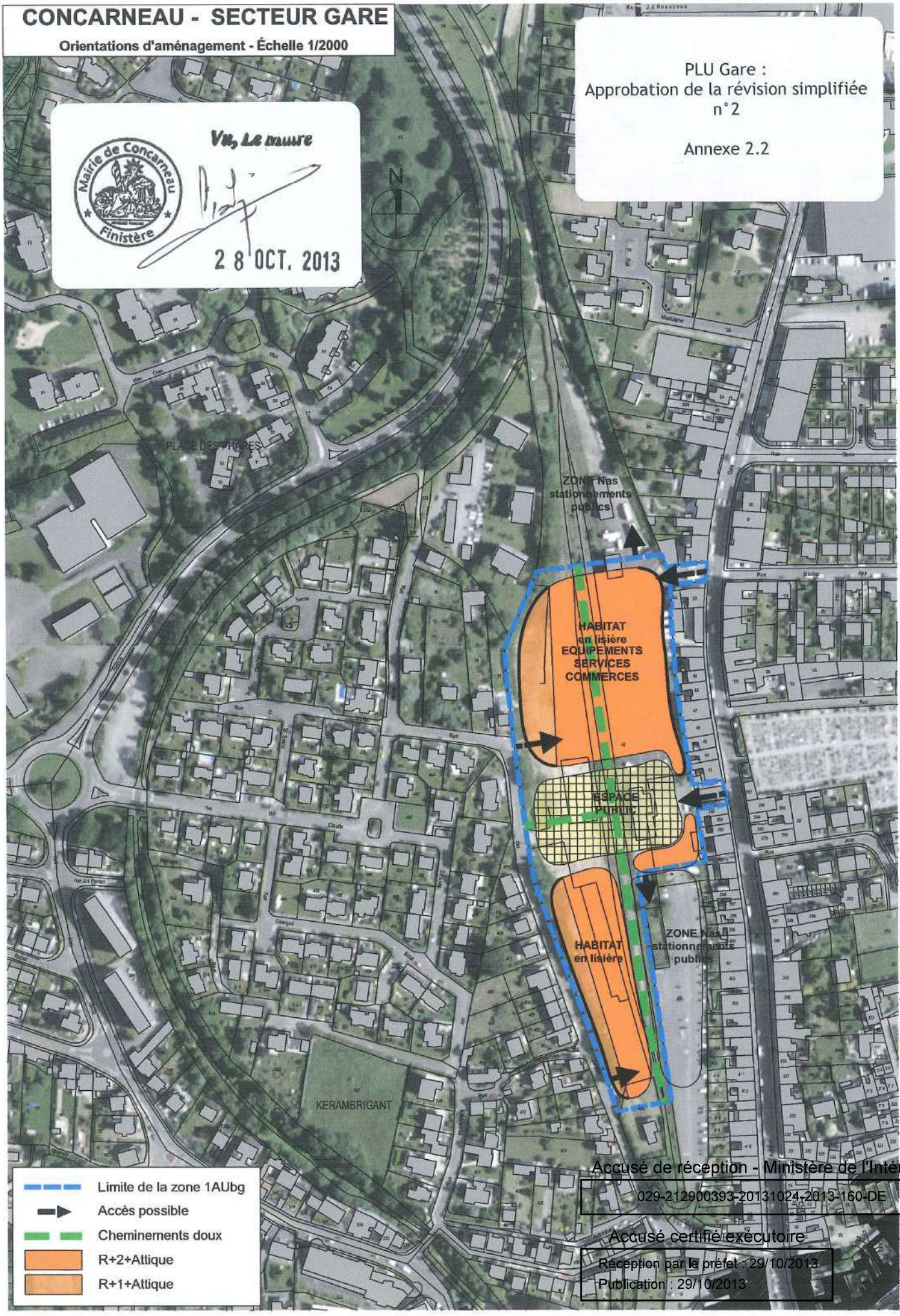
PLU Gare :
Approbation de la révision simplifiée n°2

Annexe 2.2

Vu, Le maire

Mairie de Concarneau Finistère

28 OCT. 2013



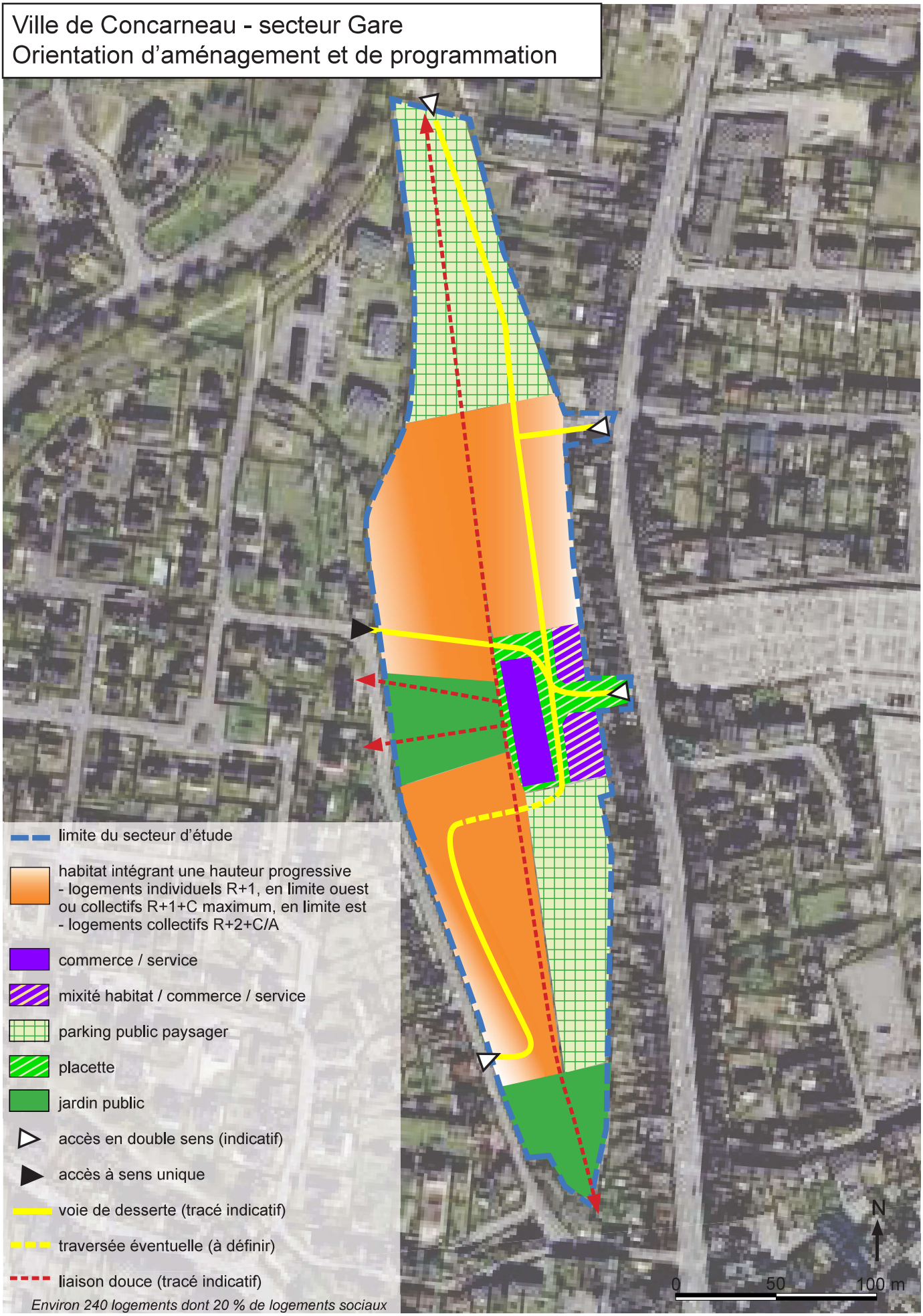

PROJET DE RÉVISION SIMPLIFIÉE N°2 DU PLU - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT - JUILLET 2013

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
029-212900393-20131024-2013-160-DE

Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 29/10/2013
Publication : 29/10/2013

| | |
|---|---|
| **4.2** | Orientations d'aménagement et de programmation après mise en compatibilité (avec son texte explicatif) |

# Ville de Concarneau - secteur Gare
## Orientation d'aménagement et de programmation



## Texte explicatif de l'OAP

*"Orientation d'aménagement et de programmation au sein de la zone 1AUbg sur le secteur de la gare pour la réalisation d'une opération de renouvellement urbain, comprenant la construction de logements, l'aménagement d'espaces verts et la création de commerces et de services.*

*Commerces / services :*
*Les commerces / services structurent l'entrée Est du quartier, depuis l'avenue de la gare et l'ancien bâtiment de la gare. Ils sont organisés autour d'une placette, marquant l'entrée du futur quartier (en vert hachuré).*

*Les étages des futurs immeubles (RDC+1+C maximum) comporteront des logements (violet hachuré jaune).*

*Dédié exclusivement à du commerce ou service, le bâtiment de la gare existant sera réhabilité et mis en valeur dans le cadre du projet (en violet).*

*Habitat :*

*Les constructions à vocation d'habitat seront situées au Nord et au Sud du projet avec environ 240 logements dont au moins 20 % de logements sociaux.*

*Trois typologies de logements sont envisagées :*
*> Des collectifs en R+2+A (orange foncé)*
*> Des petits collectifs en R+1+A/C ou R+2 (orange clair)*
*> Des maisons individuelles en R+1 (orange clair)*

*Les typologies seront progressives en limite Ouest du quartier, sur les parties Nord et Sud de la rue des Jardins afin d'intégrer les nouvelles constructions au tissu pavillonnaire existant environnant du quartier de Kerambrigant.*

*En limite Est, côté avenue de la Gare, les constructions seront en R+1+C maximum et pourront présenter soit une implantation à l'alignement de la future voirie interne, soit ponctuellement, une hauteur du bâti limitée à 2 niveaux (R+1 ou R+C), de façon à assurer le confort lumineux des logements ayant une ouverture Ouest, situés à moins de 5m des futures constructions et à atténuer les impacts visuels des nouvelles constructions vis-à-vis des constructions existantes.*

*L'ensemble du stationnement nécessaire aux futurs logements sera assuré sur les îlots dédiés aux constructions soit en parking aérien, soit en parking souterrain ou à RDC du bâtiment.*

*Jardin public et cheminements doux :*

*Un jardin devra être réalisé au coeur du nouveau quartier (en vert hachuré). Il assurera la mise en lien du futur quartier avec celui existant de Kerambrigant, à l'Ouest, ainsi que de l'avenue de la gare à l'Est via des cheminements doux. Le jardin permettra de plus, la mise en valeur de l'ancien bâtiment le gare.*

*En complément, le projet favorisera les circulations douces par l'aménagement d'un cheminement piéton Nord / Sud, sur l'emprise de l'ancienne voie de chemin de fer afin de relier le quartier au centre-ville via un itinéraire sécurisé.*

*Voies de desserte :*

*Des voies de circulation viendront desservir le quartier, les commerces / services et les logements (tracé jaune). La majorité des accès véhicules au quartier seront proposés à double sens (flèches blanches). Seul l'aménagement de l'accès Nord-Ouest à la rue des Jardins sera conçu de manière à interdire les flux de transit allant directement du quartier de la Gare vers le quartier de Kerambrigant (flèche noire).*

*Les rues des Jardins et Hector Berlioz seront requalifiées dans le cadre du futur aménagement.*

*Une autre traversée pourra éventuellement être envisagée pour relier l'îlot de logements au Sud-Ouest et l'avenue de la gare (tracé en pointillés jaunes).*

*Enfin, un aménagement de voirie permettra de relier directement l'avenue Robert Jan au futur quartier, via l'aire de stationnement nord (zone Nas). Autant que possible les arbres existants dont les feuillus situés en lisière Nord-Ouest seront conservés sur le site.*

| | |
|---|---|
| **4.3** | Extrait du règlement écrit avant mise en compatibilité |

# Chapitre 1

# Règlement applicable à la zone 1AU

La zone **1AU** est une zone à urbaniser à vocation d'habitat et d'activités compatibles avec l'habitat.

La zone **1AU** est formée de trois secteurs :

Le secteur **1AUb**, qui correspond à un type d'urbanisation mixant des parties moyennement denses et des secteurs d'urbanisation pavillonnaire,

Le secteur **1AUba**, qui est défini sur un secteur urbain à vocation d'activité dont la reconversion est potentielle.

Le secteur **1AUbg** qui correspond à la zone de la gare.

Le secteur **1AUc**, qui correspond à un type d'urbanisation aérée.

(nota :sauf indications contraires, les dispositions de la zone 1AU sont applicables aux secteurs 1AUb, 1AUba, 1AUc et 1AUbg)

## ***Article 1AU.1 Occupations et utilisations du sol interdites***

Sont interdites les occupations et utilisations du sol correspondant à des activités nuisantes ou incompatibles avec la vocation principale de la zone, notamment :

1. Les constructions à usage d'activités artisanales, industrielles, agricoles ou commerciales qui par leur caractère, leur nature, leur importance ou leur aspect sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité de la zone et de ses habitants.
2. L'ouverture et l'extension de carrières.
3. Les exhaussements et affouillements des sols à l'exception de ceux liés à un permis ou à une autorisation d'installations et de travaux divers ou de clôture, ainsi que ceux autorisés à l'article 1AU2 - 6.
4. La création de terrains de camping ou de caravanage
5. Le stationnement isolé de caravanes pendant plus de trois mois par an, consécutifs ou non, excepté dans les bâtiments et remises et sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur.

## ***Article 1AU.2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières***

Les autorisations d'occupations et d'utilisations du sol mentionnées aux paragraphes ci-dessous ne seront autorisées qu'aux conditions suivantes :

Ces occupations et utilisations du sol devront être en cohérence avec les orientations particulières d'aménagement (pièces 2b).
Elles devront s'intégrer à une opération d'aménagement d'ensemble (Z.A.C., P.A.E., ou lotissement d'une superficie minimale de 5 hectares, ou à défaut couvrir la totalité de la zone 1AU dans laquelle elles s'inscrivent)

Leur viabilité décrite aux articles 3 et 4 du présent chapitre devra être réalisée précédemment ou simultanément aux projets.
Le financement de cette viabilité, y compris les extensions de réseaux, sera à la charge des propriétaires et / ou pourra faire l'objet de participations ou taxes prévues aux articles L.332-6 et suivants du code de l'urbanisme.

Dans le cadre des dispositions législatives visant au respect des objectifs de mixité sociale, il sera exigé de l'aménageur que 10% de la superficie du ou des terrains concernés par l'opération d'aménagement (Z.AC., lotissements, permis groupés,...) soient destinés à des opérations d'habitat locatif à caractère social. Les terrains concernés seront cédés à un opérateur social agréé et au prix fixé par les services des domaines.

Les occupations et utilisations du sol devront respecter les dispositions de la Partie Graphique du règlement,

articles 1AU.2 suite

Peuvent être admis :

1. Les constructions à usage d'habitation ou de commerces ou services ou d'équipements publics sous réserve d'une bonne insertion dans le tissu urbain environnant.
2. Les constructions affectées à des activités artisanales et d'entrepôts, sous réserve que la nature des activités et l'importance ou l'aspect des constructions soient compatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité de la zone et de ses habitants.
3. Les installations et travaux divers mentionnés aux alinéas "a" (parcs d'attraction) et "b" (aires de stockage des véhicules) de l'article R.442-2 du code de l'urbanisme, sous réserve d'une bonne intégration dans le tissu urbain, et sous réserve du respect de la tranquillité de la zone
4. La construction ou l'extension d'équipements et ouvrages techniques d'intérêt général, dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion paysagère .
5. La construction ou la modification de voies ainsi que les équipements liés à l'exploitation et à la sécurité du réseau routier.
6. Les exhaussements et affouillements liés à la régulation des eaux pluviales et des cours d'eau ainsi qu'à la prévention des inondations.

Les occupations du sol ci-dessus mentionnées devront également respecter les dispositions relatives à la lutte contre le bruit de l'arrêté ministériel du 30 mai 1996, applicables aux abords des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'arrêté préfectoral n° 2004-0101 du 12 février 2004. *(voir annexe 5c : annexe R.123-13)*

## ***Article 1AU.3 Conditions de desserte des terrains et d'accès aux voies ouvertes au public***

**1.** Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu par application de l'Article 682 du Code Civil.

**2.** Les caractéristiques des accès doivent répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles à desservir, notamment pour la commodité de la circulation des véhicules de lutte contre l'incendie.

**3.** Le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès et tenant compte de l'intensité de la circulation et de la sécurité des usagers (par exemple, accès imposé, biseau de visibilité, tourne à gauche, etc ...)

4. Sont interdites les constructions nouvelles nécessitant un accès direct sur les voies ou portions de voies désignées au plan et situées hors agglomération.
(R.D. n° 22, 44, 70, 122, et 783 )

Cette règle ne s'applique pas :
- à la construction d'équipements d'intérêt général,
- à la construction de bâtiments situés dans une exploitation agricole et sous réserve d'utiliser un accès existant,
- à l'extension de constructions existantes.

## ***Article 1AU.4 Desserte par les réseaux***

*1. Adduction en eau potable*

Toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau doit être desservie par une conduite de distribution de caractéristiques suffisantes et raccordée au réseau collectif d'adduction d'eau sous pression.

Défense incendie : Pour les lotissements et les permis groupés et en cas d'insuffisance du réseau public d'adduction d'eau potable, il pourra être exigé du pétitionnaire la réalisation d'un dispositif de défense incendie nécessaire et adapté à la sécurité du projet qu'il présente.

*2. Eaux pluviales*

Les eaux pluviales (toiture et aires imperméabilisées) doivent être évacuées sur le terrain d'assise de la construction. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales pour un usage domestique sont recommandés.
Le raccordement au réseau public d'eaux pluviales ne sera accepté qu'en cas de difficultés techniques pour l'absorption sur le terrain et après accord express de l'autorité compétente.
Dans le cas de lotissement ou d'opération groupée, il pourra être demandé le dimensionnement des réseaux et ouvrages nécessaires à la collecte des eaux de l'opération et des eaux issues de l'amont de l'opération.

*3. Assainissement*

Les dispositions des règlements sanitaires en vigueur devront être observées.

Les eaux usées des constructions doivent être évacuées directement au réseau collectif d'assainissement, s'il existe. Si le réseau collectif n'existe pas mais que sa mise en place est prévue, les dispositifs d'assainissement individuel devront être conçus de façon à permettre ultérieurement l'évacuation des eaux usées à ce réseau sans transiter par les systèmes individuels.
En l'attente de la desserte par le réseau collectif, et dans les zones où le réseau collectif n'est pas prévu, les constructions ne pourront être autorisées que dans la mesure où les eaux usées qui en seront issues pourront être épurées et éliminées par un dispositif d'assainissement individuel conforme et conçu en fonction des caractéristiques du terrain. Ce dispositif fera l'objet d'un contrôle par l'autorité compétente (SPANC) au titre de l'article 35 de la loi sur l'eau.

*4. Branchements divers (réseau d'énergie électrique, télécommunications, gaz,…)*

L'utilisation des énergies renouvelables telles que l'énergie solaire, la géothermie ou l'énergie éolienne est recommandée.
Pour les constructions nouvelles, l'alimentation électrique et le raccordement au réseau de télécommunication à partir du réseau existant se fera en souterrain suivant les dispositions préconisées par les services compétents.
Les branchements seront à la charge du pétitionnaire.

## ***Article 1AU.5 Superficie minimale des terrains***

Pour être constructibles, les terrains devront avoir une surface suffisante pour permettre un épandage correct en cas de système d'assainissement individuel. La surface minimale sera déterminée au vu d'une étude sur les conditions d'aptitude du terrain à l'assainissement individuel réalisée par un bureau d'étude agréé.
Cette disposition ne concerne pas les terrains qui ser0nt desservis par le réseau collectif

## ***Article 1AU.6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques***

### 1. Dispositions générales

Par rapport aux voies et emprises publiques**(**dont les routes départementales à l'intérieur de l'agglomération), le recul minimum des constructions par rapport à l'alignement existant des voies ou places publiques est de **5 mètres**.

Dans le cas où un alignement futur est prévu au document graphique du règlement, le recul devra être pris à partir de cet alignement futur

En cas de terrain profond permettant l'implantation en arrière d'une deuxième construction ou rangée de constructions, cette règle ne concerne que la première rangée de constructions.

La présente règle s'applique au corps principal du bâtiment exception faite des débords de toit, corniches, appuis de fenêtres, garde-corps,…et autres saillies qui toutefois devront respecter la législation en vigueur et notamment le code de la voirie routière.

En secteur 1AUbg, les constructions pourront s'implanter soit à l'alignement soit avec un recul minimum de 1 mètre.

### 2. Dispositions particulières pour les opérations d'ensemble

Un recul différent pourra être autorisé ou imposé pour des projets d'ensemble (opérations groupées, lotissements, zac,..).

Le recul sera précisé dans le cadre des plans d'aménagement, et devra répondre des critères d'ordonnancement architectural ou de qualité du cadre paysager.

**3. Par rapport aux routes départementales hors agglomération,**

Le recul des constructions nouvelles par rapport à l'axe de la voie ne pourra être inférieur à :

- **35 mètres** en bordure des routes départementales de 1° catégorie et routes à grande circulation.
  Ce recul est porté à **25 mètres** pour les constructions autres que les habitations.
  Ces dispositions sont applicables aux R.D. n°70, 122 (projet de déviation), 44 (pour la section comprise entre les intersections R.D.44./.R.D.783 et R.D.44./.R.D.70) et 783

- **25 mètres** en bordure des routes départementales de 2° catégorie .
  Ces dispositions sont applicables aux R.D. n°22 (pour la section comprise entre son intersection avec la R.D. 322 et l'intersection avec la R.D. 122)

- **15 mètres** en bordure des routes départementales de 3° catégorie .
  Ces dispositions sont applicables aux R.D. n°22 (pour la section comprise entre l'intersection avec la R.D. 122 et la limite communale de Melgven) et la R. 44 (pour la section comprise entre l'intersection avec la R.D. 70 et la limite communale de Melgven)

Par ailleurs, les constructions nouvelles en bordure d'une route départementale hors agglomération devront avoir un recul minimum de **10 mètres** par rapport à la limite d'emprise du domaine public départemental.

Toute adaptation à ces règles ne pourra se faire qu'après l'accord exprès du gestionnaire des routes départementales.

**4. Autres dispositions particulières**

Un recul différent pourra être autorisé ou imposé pour des raisons d'ordre technique ou d'ordre architectural et paysager, et notamment :
- pour la modification ou l'extension de constructions existantes,
- pour des raisons topographiques, ou de configuration des parcelles,
- dans le cas de construction nouvelle avoisinant une construction ancienne de qualité, ou en raison de l'implantation de constructions voisines,
- pour permettre une préservation de la végétation ou des talus existants,
- pour les ouvrages techniques d'intérêt général.

Ce recul sera compris entre 0 et 5 mètres pour les voies communales entre 0 et 25 mètres pour les routes départementales.

**5. Reculs spécifiques le long de l'autoroute A.82 et le long des routes classées à grande circulation.**

En application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, un recul spécifique peut être porté au document graphique du règlement.

## ***Article 1AU.7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives***

### 1.1. Dispositions générales pour les constructions principales

Les constructions principales seront édifiées soit en limite séparative, soit avec un recul minimum de 3 mètres.

Ce recul concerne le corps principal des constructions, les débords de toit et saillies sont autorisés sous réserve de ne pas dépasser 0 m 30

Un recul différent pourra être autorisé ou imposé pour des projets d'ensemble (opérations groupées, lotissements, zac,..).

Le recul sera précisé dans le cadre des plans d'aménagement, et devra répondre à des critères d'ordonnancement architectural ou de qualité du cadre paysager.

### 1.2. Dispositions particulières pour les constructions principales

Un recul différent pourra être imposé ou autorisé pour des considérations d'ordre technique, architectural ou paysager, et notamment ,

- pour la modification, et l'extension, de constructions existantes;
- pour les constructions et ouvrages techniques d'intérêt public;
- pour la préservation de talus plantés existants ou de haies qu'il conviendrait de conserver pour des raisons esthétiques et paysagères.

### 2. Constructions annexes non habitables de Surface Hors Œuvre Brute inférieure ou égale à 40 m²

En limite séparative et dans la bande des 3 mètres pourront être autorisées les constructions non habitables à usage d'annexes, tels que garages, atelier, remise à matériel,…sous les réserves suivantes :

- la construction ne comportera qu'un rez-de-chaussée,
- la hauteur du ou des murs (pignons exclus) en limite ou dans la bande des 3 mètres sera inférieure à 3 mètres,
- par son aspect ou sa nature, la construction sera compatible avec la vocation d'habitat de la zone.

## *Article 1AU.8 Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété*

Aucune règle n'est définie

## *Article 1AU.9 Emprise au sol*

Aucune règle n'est définie

## *Article 1AU.10 Hauteur maximale des constructions*

### 1. Dispositions générales au secteur 1AUc

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est à dire avant exécution de fouilles ou remblais) ne peut excéder :
**3,50 mètres** à l'aplomb des façades, ni **8 mètres** au faîtage.

Pour les constructions d'expression contemporaine à toit plat, à faible pente et/ou à pente unique, la hauteur maximale est de **7 m 00 au faîtage**

Pour les bâtiments à usage d'équipements publics, et les immeubles d'habitat collectif ou semi-collectif, seule la hauteur au faîtage est impérative.

Lorsque le terrain naturel n'est pas horizontal, les façades et les pignons seront découpés en tranches de 15 m. pour l'application de cette disposition, la côte moyenne du terrain à l'intérieur de ces tranches sera alors prise en considération.

## 2. Dispositions applicables au secteur 1AUb

### Construction à usage d'habitat collectif

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est-à-dire avant l'exécution des fouilles et remblais), ne peut excéder
**9 m 00 à l'aplomb des façades,** ni **13 m 00 au faîtage**

Pour les constructions d'expression contemporaine à toit plat, à faible pente et/ou à pente unique, la hauteur maximale admissible sera celle définie pour l'aplomb des façades

### Constructions à usage d'habitation individuelle ou habitations individuelles en bande. Constructions à usage de bureau

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est-à-dire avant l'exécution des fouilles et remblais), ne peut excéder
**5 m 50 à l'aplomb des façades,** ni **10 m 00 au faîtage**

Pour les constructions d'expression contemporaine à toit plat, à faible pente et/ou à pente unique, la hauteur maximale est de **7 m 00 au faîtage**

### Constructions d'équipements publics

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est-à-dire avant l'exécution des fouilles et remblais), ne peut excéder **10 m 00 au faîtage**

Lorsque le terrain naturel n'est pas horizontal, les façades et les pignons seront découpés en tranches de 15 m. pour l'application de cette disposition, la côte moyenne du terrain à l'intérieur de ces tranches sera alors prise en considération.

## 3. Dispositions applicables au secteur 1AUba

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est-à-dire avant l'exécution des fouilles et remblais), ne peut excéder
**9 m 00 à l'aplomb des façades,** ni **13 m 00 au faîtage**

Pour les constructions d'expression contemporaine à toit plat, à faible pente et/ou à pente unique, la hauteur maximale admissible sera celle définie pour l'aplomb des façades

Lorsque le terrain naturel n'est pas horizontal, les façades et les pignons seront découpés en tranches de 15 m. pour l'application de cette disposition, la côte moyenne du terrain à l'intérieur de ces tranches sera alors prise en considération.

Des règles différentes de hauteur maximale pourront être imposées, pour des considérations d'ordre technique ou architectural et notamment s'il existe à proximité immédiate des constructions ne respectant pas la norme définie.
Ces règles différentes s'appuieront sur le gabarit des constructions voisines.

## 4. Dispositions communes à la zone 1AU et les secteurs la composant.

Les règles des paragraphes ci-dessus ne s'appliquent pas aux antennes paratonnerres, aux cheminées, aux dispositifs de ventilation ou nécessaires à la production d'énergie renouvelable,....

Les règles définies ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions de caractère exceptionnel, tel que château d'eau, silos, relais hertzien, pylône, etc..., pour lesquelles la hauteur devra être déterminée suivant la fonction de l'ouvrage sans toutefois dépasser un maximum de 50 mètres à partir du sol naturel.

Des règles différentes de hauteur maximale pourront être autorisées ou imposées, pour des considérations d'ordre technique ou architectural et notamment :

- pour la modification, l'extension, la restauration ou la reconstruction après sinistre de constructions existantes qui ne respecteraient pas les normes générales.
- pour des raisons topographiques (terrains en pente, dénivelé entre terrain et voirie, entre parcelles voisines,…)

Ces règles différentes s'appuieront sur le gabarit des constructions existantes objet de l'intervention.

## 5. Dispositions applicables au secteur 1AUbg

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est-à-dire avant l'exécution des fouilles et remblais), ne peut excéder
**9 m 00 à l'aplomb des façades,** ni **13 m 00 au faîtage**

Pour les constructions d'expression contemporaine à toit plat, à faible pente et/ou à pente unique, la réalisation d'un étage droit supplémentaire en attique sera autorisée dans la limite de la hauteur maximale de **13 m 00**

Lorsque le terrain naturel n'est pas horizontal, les façades et les pignons seront découpés en tranches de 15 m. pour l'application de cette disposition, la côte moyenne du terrain à l'intérieur de ces tranches sera alors prise en considération.

Des règles différentes de hauteur maximale pourront être imposées, pour des considérations d'ordre technique ou architectural et notamment s'il existe à proximité immédiate des constructions ne respectant pas la norme définie.
Ces règles différentes s'appuieront sur le gabarit des constructions voisines.

## ***Article 1AU.11 Aspect extérieur des constructions et aménagements des abords Protection des éléments de paysage***

### 1. Généralités

R.111-21 "Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales."

Les projets seront notamment étudiés pour être en accord avec l'environnement naturel et bâti et devront présenter une simplicité dans les proportions des volumes et des détails d'architecture, une harmonie de couleur et dans le choix des matériaux.

### 2. Constructions à vocation d'habitation ou de bureaux

Les projets seront conçus à l'échelle des constructions voisines existantes et en cohérence avec celles-ci, notamment dans le cas où celles-ci présentent un caractère d'ordonnancement architectural.
Les projets devront présenter une simplicité dans les proportions des volumes et des détails d'architecture, une harmonie dans le choix des couleurs et des matériaux.

Pour les projets de **constructions s'inspirant du modèle régional** :

- les volumes seront simples,
- les pignons auront une dimension voisine de 8 mètres,
- les toitures comporteront des pentes voisines de 45 ° ; les croupes ne seront tolérées que sur les petits volumes,
- les toitures seront réalisées en ardoises naturelles ou à défaut en matériau d'aspect et de couleur équivalents,
- les lucarnes s'inspireront pour leur volume et leur taille des lucarnes présentes dans l'environnement bâti,
- les percements seront de préférence plus hauts que larges,
- l'adaptation au terrain naturel se fera en limitant au maximum les mouvements de terre.
- le bardage des pignons en ardoise est prohibé.

Les projets de **constructions d'expression contemporaine** seront conçus en harmonie avec la typologie architecturale dominante du secteur.

**Les couleurs** des constructions (façades et menuiseries) s'inspireront de la palette locale.

**4 Dispositifs techniques liés au développement durable**

Les installations techniques liées à la régulation de la consommation d'énergie du bâtiment, tels les panneaux solaires, ou tous autres dispositifs conformes au développement durable ( récupération des eaux de pluie, par exemple) devront être disposés de façon à s'intégrer au mieux à l'architecture du bâtiment, que celle-ci soit d'inspiration traditionnelle ou d'expression contemporaine.

**5. Constructions autres que celles destinées à l'habitation et aux bureaux.**

Les constructions telles que garage, remise, hangar, atelier, annexe, etc... devront par leur aspect et leur localisation être en harmonie avec le cadre bâti et naturel existant.
Elles devront s'inspirer, sauf voisinage immédiat de constructions d'expression contemporaine, de l'architecture traditionnelle locale notamment par :

- l'absence de toiture asymétrique, les toits à deux pentes étant obligatoires dès lors que leur surface est supérieure à 20 m² ;(si le contexte le permet, pourront être autorisés des toits à une seule pente).
- une couverture en ardoise ou en matériaux d'aspect et de couleur équivalente.

Les abris de jardins et installations techniques seront autorisés à condition qu'ils soient accompagnés d'un écran végétal favorisant leur intégration.
Les constructions d'annexes telles que abris, remises, etc... réalisées avec des matériaux de récupération sont interdits.

**6. Clôtures.**

**6.1 Clôtures sur voies et placettes**

Les clôtures sur voies et placettes seront constituées par :

- des talus naturels ou artificiels (en milieu rural, il importe, dans toute la mesure du possible, de conserver les talus naturels).
- des murets de pierres sèches ou de pierres scellées au mortier de ciment non rejointoyées, dans ce cas, les pierres utilisées seront d'extraction locale.
- des murets de parpaings enduits sur deux faces (pouvant être surmontés de balustrades de faible hauteur.
- des haies vives qui peuvent être protégées par des grillages noyés dans la végétation.

La hauteur des murets ne devra pas excéder 0m 80, ils pourront être surmontés d'une balustrade ou d'une grille sous réserve que la hauteur cumulée ne dépasse pas 1 m 50
Dans le cas d'un grillage noyé dans la végétation, le grillage aura une hauteur maximale de 1 m 50

**6.2 Clôtures limites séparatives**

Les clôtures sur limites séparatives seront constituées par :

- des talus naturels ou artificiels (en milieu rural, il importe, dans toute la mesure du possible, de conserver les talus naturels).
- des haies vives qui peuvent être protégées par des grillages noyés dans la végétation.
- des murs de pierre ou de parpaings enduits.
- des palissades de bois tressé.

La hauteur maximale de la clôture par rapport à la moyenne des fonds voisins ne devra pas excéder 1 m 80

### 6.3 Dispositions diverses

Feront l'objet d'interdiction :
- les murs en briques d'aggloméré ciment non enduits.
- les éléments en béton préfabriqué.
- les grillages sans végétation.
- les clôtures sur voies et placettes uniquement constituées sur l'ensemble de leur hauteur de palissades de bois ou en PVC.

Pour des raisons de sécurité un type de clôture différente ou une hauteur différente pourront être autorisés ou imposés.

## 7. Dispositions spéciales à la zone 1 AUc de Pennanguer

Il est défini graphiquement dans cette zone une bande verte paysagère, le long de la route départementale
La profondeur de cette bande mesurée depuis l'axe de la route départementale ne pourra dans tous les cas être inférieure à 25 mètres. Cet espace paysagé devra rester ouvert sur le domaine public et permettra à la collectivité d'organiser une continuité des circulations piétons / cycles à travers le secteur. Les éventuelles clôtures seront positionnées en retrait de cette bande paysagère.
Les parkings et aires de stationnement ne seront pas autorisés dans cet espace paysager.
Le constructeur aura l'obligation de planter cet espace d'arbres tige d'une force initiale supérieure ou égale à 18/20 (la circonférence du tronc mesurée à 1 mètre du sol sera de 18 ou 20 cm minimum), dans des essences locales qui fassent partie du grand paysage (Casrtanea, Quercus Robur, Fagus, Fraxinus, …) La densité minimale de plantation sera d'un arbre pour 100 m² de bande paysagère, la répartition sera libre en évitant toutefois les alignements au profit d'aménagements plus naturels.
Le sol sera semé d'une simple prairie dont la fauche trimestrielle garantira un faible entretien.
Des cheminements piétons / cycles pourront être aménagés en concertation avec la commune de manière à assurer la continuité des aménagements existants sur les parcelles voisines.
Cette bande paysagère pourra recevoir des aménagements paysagers de rétention des eaux pluviales (noues, bassins, ..), ces ouvrages devront être parfaitement intégrés et permettre une circulation piétonne en toute sécurité (berge en pente douce).Les bassins grillagés en périphérie et munis de bâches seront interdits.

## 8. Protection des éléments de paysage

### 8.1. Les espaces boisés

Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions des Articles L 13O - 1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

### 8.2. Les talus

Les talus seront conservés, seuls peuvent être admis les arasements nécessaires à l'accès au terrain et aux biseaux de visibilité.
Les travaux sur les talus devront être présentés dans le cadre du "volet paysager" du permis de construire ou dans le cadre du permis de lotir.

Si les travaux envisagés le sont hors du cadre d'une autorisation de construire ou de lotir, les travaux de modifications de talus (tels que modification du profil, modification du tracé, désouchage, …) devront faire l'objet d'une autorisation en mairie (suivant les dispositions de l'article L.442-2 du Code de l'Urbanisme).

### 8.3. Les éléments de paysage repérés dans la partie graphique du règlement

L'article L.442-2 du code de l'urbanisme est applicable aux éléments de paysage repérés dans la partie graphique du règlement.

*"Tous travaux ayant pour effet de détruire un élément de paysage identifié par un P.O.S. en application du 7° de l'article L 123-1 et non soumis à un régime d'autorisation doivent faire l'objet d'une autorisation préalable au titre des installations et travaux divers dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat."*

## *Article 1AU.12 Obligation de réaliser des aires de stationnement*

**1. Généralités**

Les aires de stationnement doivent correspondre aux besoins et à la fréquentation des constructions et installations à édifier ou à modifier ; ces aires de stationnement doivent être réalisées en dehors des voies publiques sur le terrain d'assiette de l'opération ou à proximité immédiate. Elles ne devront pas apporter de gêne à la circulation générale.

**2. Normes pour le stationnement automobile selon l'usage des constructions**

Les normes exigées pour les places de stationnement sont les suivantes :

- pour les constructions nouvelles à usage d'habitation individuelle :
  **2 places par logement** (y compris le garage)

- pour les constructions nouvelles (et les extensions ) à usage d'habitation collective, (y compris les résidences de tourisme) :
  **1 place par tranche de 60 m² de S.H.O.N. avec un minimum d' une place par logement.**
  Cette norme est applicable dans le cas d'affectation pour un usage d'habitation d'un immeuble ayant précédemment une autre affectation.
  Pour le secteur 1AUbg, l'ensemble des stationnements nécessaires à chaque opération sera réalisé soit en sous-sol soit en rez de chaussée de chaque bâtiment.

- pour les commerces de moins de 1000 m² de S.H.O.N., le nombre de places de stationnement exigées est fonction de la S.H.O.N. à usage de vente, réserve et bureaux, selon les normes suivantes
  moins de 60 m² : 1 place,
  de 60 à 120 m²: **2 places**
  pour les surfaces supplémentaires comprises en 120 et 500 m² : **1 place par 30 m²**
  pour les surfaces supplémentaires comprises en 500 et 1 000 m² : **1 place par 15 m²**

- pour les surfaces commerciales supérieures à 1 000 m² de S.H.O.N., ainsi que pour les salles de spectacles, de réunions, ensemble sportif,… le nombre de places de stationnement sera déterminé en fonction de la capacité d'accueil.

- pour les constructions nouvelles (ou les extensions) à usage de bureaux, y compris bâtiments publics
  **1 place par tranche de 40 m²** de S.H.O.N.
  Compte tenu des emplois occupés et de la fréquentation de certains bureaux des normes supérieures pourront être exigées.

- pour les constructions nouvelles à usage artisanal ou industriel:
  **1 place par tranche de 100 m²** de S.H.O.N.

- pour les établissements de santé, maisons d'accueil des personnes âgées, …
  **1 place pour 2 lits**.

- pour les hôtels et restaurants :
  **1 place** par chambre
  et **1 place pour 10 m²** de salle de restaurant, avec une franchise de 60 m²
  Pour les hôtels restaurants ces deux chiffres ne sont pas cumulatifs.

### 3. Disposition particulière

En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement, il sera fait application des dispositions prévues à l'article L.421-3 du code de l'urbanisme

### 4. Dispositions diverses

Dans le cas de transformation, d'extension sans changement d'affectation des constructions existantes, seules seront prises en compte pour le calcul des besoins, les places supplémentaires nécessitées par l'opération , sans résorption, le cas échéant, du déficit existant.

Les groupes de garages et aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à aménager une cour d'évolution à l'intérieur des dites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique, sauf accord des services compétents en matière de voirie.

### 5. Stationnements destinés aux "deux roues"

Pour les constructions d'habitations collectives, pour les constructions de bureaux, d'activités tertiaires, commerciales ou artisanales, une aire ou un local devra être prévu pour le stationnement nécessaire aux "deux roues". La taille de cette aire ou de local sera fonction de la fréquentation de l'immeuble.

Cette aire ou ce local devra être situé à proximité immédiate des entrées pour réduire les trajets au minimum, il devra être bien visible et bien éclairé

## ***Article 1AU.13 Obligation de réaliser des espaces libres, aires de jeux et de loisirs et des plantations***

**1.** Les constructions et lotissements nouveaux seront subordonnés à l'observation des règles suivantes :

Les surfaces libres de toute construction ainsi que les aires de stationnement seront plantées d'arbres en nombre suffisant. La conservation des plantations existantes ou le remplacement par des plantations en nombre et qualité équivalent pourra être exigé.

Sauf raisons techniques ou contexte urbain contraires, les autorisations de lotir devront prévoir la réalisation de talus planté en limite des espaces publics et en périphérie de l'opération
La surface d'espaces libres (espaces privés ou publics) sera déterminée en fonction des espaces existants à proximité de l'opération.

Le dossier d'autorisation de lotir devra comporter un plan du terrain qui précisera la surface et le traitement des espaces verts et des espaces libres, la nature des espèces qui seront plantées.

La surface des espaces verts représentera au minimum 5% de la surface lotie ; toutefois l'autorité compétente pourra autoriser ou imposer que cette surface soit groupée avec celles d'autres opérations pour former un ensemble homogène d' espaces verts

**2.** Les installations telles que réservoirs, citernes, abris de jardin, remises, ouvrages techniques, … devront être masquées par un dispositif végétal et /ou minéral formant écran visuel.

**3.** Sur les voies le long desquelles un recul des constructions est obligatoire, les lotissements à usage d'habitation, les immeubles collectifs et les groupements d'habitation pourront être isolés de ces voies par un écran végétal suffisant.

**4.** Les parcelles ou parties de parcelles repérées aux documents graphiques du règlement par une trame spécifique "plantations à réaliser", devront recevoir des plantations concomitamment au permis de construire.
Ces plantations se feront à raison d'un arbre de haute tige pour 50 m².
Des "fenêtres" libres de plantations sont autorisées en nombre limité dans ces zones pour permettre une mise en, valeur des constructions, dans ce cas, un nombre de sujets équivalent devra être planté ailleurs sur la parcelle concernée.
Dans le cas où elles seraient pour partie disposées dans la bande de "plantations à réaliser", les aires de stockage, de service, de giration ou stationnement devront être disposées de manière à ne pas être visibles pour un observateur situé au niveau des infrastructures routières.

## *Article 1AU.14 Coefficient d'Occupation des Sols, C.O.S.*

### 1. Zone 1 AU, secteur 1AUc

Le C.O.S. maximal pour les surfaces à vocation d'habitat est de **0,30**

Le C.O.S. maximal pour les surfaces destinées à l'hôtellerie, restauration, commerces et autres activités est de **0,50**

En cas d'utilisation mixte du terrain, on utilisera la formule suivante :

$$\frac{\text{S.H.O.N. habitation}}{\text{c.o.s. habitation}} + \frac{\text{S.H.O.N. activité}}{\text{c.o.s. activité}} = \text{surface du terrain}$$

### 2. Secteur 1 AUb

Le C.O.S. maximal pour les surfaces destinées à recevoir des constructions à usage d'habitation collective, des constructions à usage d'activités tertiaires (commerces ou bureaux est de 0,60

Le C.O.S. maximal pour les surfaces destinées à recevoir des constructions à usage d'habitation individuelle sous forme d'opération groupée est de 0,40

Le C.O.S. maximal pour les surfaces destinées à recevoir des constructions à usage d'habitation individuelle sous forme pavillonnaire est de 0,30

### 3. Secteur 1 AUba

Le C.O.S. maximal est de **0,80**

### 4. Dispositions diverses

*Equipements publics* : les normes ci-dessus définies ne sont pas applicables aux équipements publics tels que bâtiments scolaires, socio-culturels, sanitaires, etc…

Les normes définies ci-dessus peuvent être différentes dans les cas mentionnées à l'article R.123-10.

Pour les logements sociaux bénéficiant d'un financement de l'Etat, un dépassement des normes définies ci-dessus sera admis sous réserve du respect des conditions définies à l'article L.127-1

### 5. Secteur 1AUbg

Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation des sols.

| | |
|---|---|
| **4.4** | Extrait du règlement écrit après mise en compatibilité |

# Chapitre 1

# Règlement applicable à la zone 1AU

La zone **1AU** est une zone à urbaniser à vocation d'habitat et d'activités compatibles avec l'habitat.

La zone **1AU** est formée de trois secteurs :

Le secteur **1AUb**, qui correspond à un type d'urbanisation mixant des parties moyennement denses et des secteurs d'urbanisation pavillonnaire,

Le secteur **1AUba**, qui est défini sur un secteur urbain à vocation d'activité dont la reconversion est potentielle.

Le secteur **1AUbg** qui correspond à la zone de la gare.

Le secteur **1AUc**, qui correspond à un type d'urbanisation aérée.

(nota :sauf indications contraires, les dispositions de la zone 1AU sont applicables aux secteurs 1AUb, 1AUba, 1AUc et 1AUbg)

## ***Article 1AU.1 Occupations et utilisations du sol interdites***

Sont interdites les occupations et utilisations du sol correspondant à des activités nuisantes ou incompatibles avec la vocation principale de la zone, notamment :

1. Les constructions à usage d'activités artisanales, industrielles, agricoles ou commerciales qui par leur caractère, leur nature, leur importance ou leur aspect sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité de la zone et de ses habitants.
2. L'ouverture et l'extension de carrières.
3. Les exhaussements et affouillements des sols à l'exception de ceux liés à un permis ou à une autorisation d'installations et de travaux divers ou de clôture, ainsi que ceux autorisés à l'article 1AU2 - 6.
4. La création de terrains de camping ou de caravanage
5. Le stationnement isolé de caravanes pendant plus de trois mois par an, consécutifs ou non, excepté dans les bâtiments et remises et sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur.

## ***Article 1AU.2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières***

Les autorisations d'occupations et d'utilisations du sol mentionnées aux paragraphes ci-dessous ne seront autorisées qu'aux conditions suivantes :

Ces occupations et utilisations du sol devront être en cohérence avec les orientations particulières d'aménagement (pièces 2b).
Elles devront s'intégrer à une opération d'aménagement d'ensemble (Z.A.C., P.A.E., ou lotissement d'une superficie minimale de 5 hectares, ou à défaut couvrir la totalité de la zone 1AU dans laquelle elles s'inscrivent)

Leur viabilité décrite aux articles 3 et 4 du présent chapitre devra être réalisée précédemment ou simultanément aux projets.
Le financement de cette viabilité, y compris les extensions de réseaux, sera à la charge des propriétaires et / ou pourra faire l'objet de participations ou taxes prévues aux articles L.332-6 et suivants du code de l'urbanisme.

Dans le cadre des dispositions législatives visant au respect des objectifs de mixité sociale,
il sera exigé de l'aménageur que 10% de la superficie du ou des terrains concernés par l'opération d'aménagement (Z.AC., lotissements, permis groupés,...) soient destinés à des opérations d'habitat locatif à caractère social. Les terrains concernés seront cédés à un opérateur social agréé et au prix fixé par les services des domaines.

Les occupations et utilisations du sol devront respecter les dispositions de la Partie Graphique du règlement,

articles 1AU.2 suite

Peuvent être admis :

1. Les constructions à usage d'habitation ou de commerces ou services ou d'équipements publics sous réserve d'une bonne insertion dans le tissu urbain environnant.
2. Les constructions affectées à des activités artisanales et d'entrepôts, sous réserve que la nature des activités et l'importance ou l'aspect des constructions soient compatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité de la zone et de ses habitants.
3. Les installations et travaux divers mentionnés aux alinéas "a" (parcs d'attraction) et "b" (aires de stockage des véhicules) de l'article R.442-2 du code de l'urbanisme, sous réserve d'une bonne intégration dans le tissu urbain, et sous réserve du respect de la tranquillité de la zone
4. La construction ou l'extension d'équipements et ouvrages techniques d'intérêt général, dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion paysagère .
5. La construction ou la modification de voies ainsi que les équipements liés à l'exploitation et à la sécurité du réseau routier.
6. Les exhaussements et affouillements liés à la régulation des eaux pluviales et des cours d'eau ainsi qu'à la prévention des inondations.

Les occupations du sol ci-dessus mentionnées devront également respecter les dispositions relatives à la lutte contre le bruit de l'arrêté ministériel du 30 mai 1996, applicables aux abords des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'arrêté préfectoral n° 2004-0101 du 12 février 2004. *(voir annexe 5c : annexe R.123-13)*

## ***Article 1AU.3 Conditions de desserte des terrains et d'accès aux voies ouvertes au public***

**1.** Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu par application de l'Article 682 du Code Civil.

**2.** Les caractéristiques des accès doivent répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles à desservir, notamment pour la commodité de la circulation des véhicules de lutte contre l'incendie.

**3.** Le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès et tenant compte de l'intensité de la circulation et de la sécurité des usagers (par exemple, accès imposé, biseau de visibilité, tourne à gauche, etc ...)

4. Sont interdites les constructions nouvelles nécessitant un accès direct sur les voies ou portions de voies désignées au plan et situées hors agglomération.
(R.D. n° 22, 44, 70, 122, et 783 )

Cette règle ne s'applique pas :
- à la construction d'équipements d'intérêt général,
- à la construction de bâtiments situés dans une exploitation agricole et sous réserve d'utiliser un accès existant,
- à l'extension de constructions existantes.

## ***Article 1AU.4 Desserte par les réseaux***

*1. Adduction en eau potable*

Toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau doit être desservie par une conduite de distribution de caractéristiques suffisantes et raccordée au réseau collectif d'adduction d'eau sous pression.

Défense incendie : Pour les lotissements et les permis groupés et en cas d'insuffisance du réseau public d'adduction d'eau potable, il pourra être exigé du pétitionnaire la réalisation d'un dispositif de défense incendie nécessaire et adapté à la sécurité du projet qu'il présente.

*2. Eaux pluviales*

Les eaux pluviales (toiture et aires imperméabilisées) doivent être évacuées sur le terrain d'assise de la construction. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales pour un usage domestique sont recommandés.
Le raccordement au réseau public d'eaux pluviales ne sera accepté qu'en cas de difficultés techniques pour l'absorption sur le terrain et après accord express de l'autorité compétente.
Dans le cas de lotissement ou d'opération groupée, il pourra être demandé le dimensionnement des réseaux et ouvrages nécessaires à la collecte des eaux de l'opération et des eaux issues de l'amont de l'opération.

*3. Assainissement*

Les dispositions des règlements sanitaires en vigueur devront être observées.

Les eaux usées des constructions doivent être évacuées directement au réseau collectif d'assainissement, s'il existe. Si le réseau collectif n'existe pas mais que sa mise en place est prévue, les dispositifs d'assainissement individuel devront être conçus de façon à permettre ultérieurement l'évacuation des eaux usées à ce réseau sans transiter par les systèmes individuels.
En l'attente de la desserte par le réseau collectif, et dans les zones où le réseau collectif n'est pas prévu, les constructions ne pourront être autorisées que dans la mesure où les eaux usées qui en seront issues pourront être épurées et éliminées par un dispositif d'assainissement individuel conforme et conçu en fonction des caractéristiques du terrain. Ce dispositif fera l'objet d'un contrôle par l'autorité compétente (SPANC) au titre de l'article 35 de la loi sur l'eau.

*4. Branchements divers (réseau d'énergie électrique, télécommunications, gaz,…)*

L'utilisation des énergies renouvelables telles que l'énergie solaire, la géothermie ou l'énergie éolienne est recommandée.
Pour les constructions nouvelles, l'alimentation électrique et le raccordement au réseau de télécommunication à partir du réseau existant se fera en souterrain suivant les dispositions préconisées par les services compétents.
Les branchements seront à la charge du pétitionnaire.

## ***Article 1AU.5 Superficie minimale des terrains***

Pour être constructibles, les terrains devront avoir une surface suffisante pour permettre un épandage correct en cas de système d'assainissement individuel. La surface minimale sera déterminée au vu d'une étude sur les conditions d'aptitude du terrain à l'assainissement individuel réalisée par un bureau d'étude agréé.
Cette disposition ne concerne pas les terrains qui ser0nt desservis par le réseau collectif

## ***Article 1AU.6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques***

### 1. Dispositions générales

Par rapport aux voies et emprises publiques(dont les routes départementales à l'intérieur de l'agglomération), le recul minimum des constructions par rapport à l'alignement existant des voies ou places publiques est de **5 mètres**.

Dans le cas où un alignement futur est prévu au document graphique du règlement, le recul devra être pris à partir de cet alignement futur

En cas de terrain profond permettant l'implantation en arrière d'une deuxième construction ou rangée de constructions, cette règle ne concerne que la première rangée de constructions.

La présente règle s'applique au corps principal du bâtiment exception faite des débords de toit, corniches, appuis de fenêtres, garde-corps,…et autres saillies qui toutefois devront respecter la législation en vigueur et notamment le code de la voirie routière.

En secteur 1AUbg, les constructions pourront s'implanter soit à l'alignement soit avec un recul minimum de 1 mètre.

### 2. Dispositions particulières pour les opérations d'ensemble

Un recul différent pourra être autorisé ou imposé pour des projets d'ensemble (opérations groupées, lotissements, zac,..).

Le recul sera précisé dans le cadre des plans d'aménagement, et devra répondre des critères d'ordonnancement architectural ou de qualité du cadre paysager.

**3. Par rapport aux routes départementales hors agglomération,**

Le recul des constructions nouvelles par rapport à l'axe de la voie ne pourra être inférieur à :

- **35 mètres** en bordure des routes départementales de 1° catégorie et routes à grande circulation.
  Ce recul est porté à **25 mètres** pour les constructions autres que les habitations.
  Ces dispositions sont applicables aux R.D. n°70, 122 (projet de déviation), 44 (pour la section comprise entre les intersections R.D.44./.R.D.783 et R.D.44./.R.D.70) et 783

- **25 mètres** en bordure des routes départementales de 2° catégorie .
  Ces dispositions sont applicables aux R.D. n°22 (pour la section comprise entre son intersection avec la R.D. 322 et l'intersection avec la R.D. 122)

- **15 mètres** en bordure des routes départementales de 3° catégorie .
  Ces dispositions sont applicables aux R.D. n°22 (pour la section comprise entre l'intersection avec la R.D. 122 et la limite communale de Melgven) et la R. 44 (pour la section comprise entre l'intersection avec la R.D. 70 et la limite communale de Melgven)

Par ailleurs, les constructions nouvelles en bordure d'une route départementale hors agglomération devront avoir un recul minimum de **10 mètres** par rapport à la limite d'emprise du domaine public départemental.

Toute adaptation à ces règles ne pourra se faire qu'après l'accord exprès du gestionnaire des routes départementales.

**4. Autres dispositions particulières**

Un recul différent pourra être autorisé ou imposé pour des raisons d'ordre technique ou d'ordre architectural et paysager, et notamment :
- pour la modification ou l'extension de constructions existantes,
- pour des raisons topographiques, ou de configuration des parcelles,
- dans le cas de construction nouvelle avoisinant une construction ancienne de qualité, ou en raison de l'implantation de constructions voisines,
- pour permettre une préservation de la végétation ou des talus existants,
- pour les ouvrages techniques d'intérêt général.

Ce recul sera compris entre 0 et 5 mètres pour les voies communales entre 0 et 25 mètres pour les routes départementales.

**5. Reculs spécifiques le long de l'autoroute A.82 et le long des routes classées à grande circulation.**

En application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, un recul spécifique peut être porté au document graphique du règlement.

## ***Article 1AU.7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives***

### 1.1. Dispositions générales pour les constructions principales

Les constructions principales seront édifiées soit en limite séparative, soit avec un recul minimum de 3 mètres.

Ce recul concerne le corps principal des constructions, les débords de toit et saillies sont autorisés sous réserve de ne pas dépasser 0 m 30

Un recul différent pourra être autorisé ou imposé pour des projets d'ensemble (opérations groupées, lotissements, zac,..).

Le recul sera précisé dans le cadre des plans d'aménagement, et devra répondre à des critères d'ordonnancement architectural ou de qualité du cadre paysager.

### 1.2. Dispositions particulières pour les constructions principales

Un recul différent pourra être imposé ou autorisé pour des considérations d'ordre technique, architectural ou paysager, et notamment ,

- pour la modification, et l'extension, de constructions existantes;
- pour les constructions et ouvrages techniques d'intérêt public;
- pour la préservation de talus plantés existants ou de haies qu'il conviendrait de conserver pour des raisons esthétiques et paysagères.

### 2. Constructions annexes non habitables de Surface Hors Œuvre Brute inférieure ou égale à 40 m²

En limite séparative et dans la bande des 3 mètres pourront être autorisées les constructions non habitables à usage d'annexes, tels que garages, atelier, remise à matériel,…sous les réserves suivantes :

- la construction ne comportera qu'un rez-de-chaussée,
- la hauteur du ou des murs (pignons exclus) en limite ou dans la bande des 3 mètres sera inférieure à 3 mètres,
- par son aspect ou sa nature, la construction sera compatible avec la vocation d'habitat de la zone.

## *Article 1AU.8 Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété*

Aucune règle n'est définie

## *Article 1AU.9 Emprise au sol*

Aucune règle n'est définie

## *Article 1AU.10 Hauteur maximale des constructions*

### 1. Dispositions générales au secteur 1AUc

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est à dire avant exécution de fouilles ou remblais) ne peut excéder :
**3,50 mètres** à l'aplomb des façades, ni **8 mètres** au faîtage.

Pour les constructions d'expression contemporaine à toit plat, à faible pente et/ou à pente unique, la hauteur maximale est de **7 m 00 au faîtage**

Pour les bâtiments à usage d'équipements publics, et les immeubles d'habitat collectif ou semi-collectif, seule la hauteur au faîtage est impérative.

Lorsque le terrain naturel n'est pas horizontal, les façades et les pignons seront découpés en tranches de 15 m. pour l'application de cette disposition, la côte moyenne du terrain à l'intérieur de ces tranches sera alors prise en considération.

## 2. Dispositions applicables au secteur 1AUb

### Construction à usage d'habitat collectif

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est-à-dire avant l'exécution des fouilles et remblais), ne peut excéder
**9 m 00 à l'aplomb des façades,** ni **13 m 00 au faîtage**

Pour les constructions d'expression contemporaine à toit plat, à faible pente et/ou à pente unique, la hauteur maximale admissible sera celle définie pour l'aplomb des façades

### Constructions à usage d'habitation individuelle ou habitations individuelles en bande. Constructions à usage de bureau

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est-à-dire avant l'exécution des fouilles et remblais), ne peut excéder
**5 m 50 à l'aplomb des façades,** ni **10 m 00 au faîtage**

Pour les constructions d'expression contemporaine à toit plat, à faible pente et/ou à pente unique, la hauteur maximale est de **7 m 00 au faîtage**

### Constructions d'équipements publics

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est-à-dire avant l'exécution des fouilles et remblais), ne peut excéder **10 m 00 au faîtage**

Lorsque le terrain naturel n'est pas horizontal, les façades et les pignons seront découpés en tranches de 15 m. pour l'application de cette disposition, la côte moyenne du terrain à l'intérieur de ces tranches sera alors prise en considération.

## 3. Dispositions applicables au secteur 1AUba

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est-à-dire avant l'exécution des fouilles et remblais), ne peut excéder
**9 m 00 à l'aplomb des façades,** ni **13 m 00 au faîtage**

Pour les constructions d'expression contemporaine à toit plat, à faible pente et/ou à pente unique, la hauteur maximale admissible sera celle définie pour l'aplomb des façades

Lorsque le terrain naturel n'est pas horizontal, les façades et les pignons seront découpés en tranches de 15 m. pour l'application de cette disposition, la côte moyenne du terrain à l'intérieur de ces tranches sera alors prise en considération.

Des règles différentes de hauteur maximale pourront être imposées, pour des considérations d'ordre technique ou architectural et notamment s'il existe à proximité immédiate des constructions ne respectant pas la norme définie.
Ces règles différentes s'appuieront sur le gabarit des constructions voisines.

## 4. Dispositions communes à la zone 1AU et les secteurs la composant.

Les règles des paragraphes ci-dessus ne s'appliquent pas aux antennes paratonnerres, aux cheminées, aux dispositifs de ventilation ou nécessaires à la production d'énergie renouvelable,....

Les règles définies ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions de caractère exceptionnel, tel que château d'eau, silos, relais hertzien, pylône, etc..., pour lesquelles la hauteur devra être déterminée suivant la fonction de l'ouvrage sans toutefois dépasser un maximum de 50 mètres à partir du sol naturel.

Des règles différentes de hauteur maximale pourront être autorisées ou imposées, pour des considérations d'ordre technique ou architectural et notamment :

- pour la modification, l'extension, la restauration ou la reconstruction après sinistre de constructions existantes qui ne respecteraient pas les normes générales.
- pour des raisons topographiques (terrains en pente, dénivelé entre terrain et voirie, entre parcelles voisines,…)

Ces règles différentes s'appuieront sur le gabarit des constructions existantes objet de l'intervention.

## 5. Dispositions applicables au secteur 1AUbg

La hauteur maximale des constructions, calculée à partir du terrain naturel (c'est-à-dire avant l'exécution des fouilles et remblais), ne peut excéder
**9 m 00 à l'aplomb des façades,** ni **13 m 00 au faîtage**

Pour les constructions d'expression contemporaine à toit plat, à faible pente et/ou à pente unique, la réalisation d'un étage droit supplémentaire en attique sera autorisée dans la limite de la hauteur maximale de **13 m 00**

Lorsque le terrain naturel n'est pas horizontal, les façades et les pignons seront découpés en tranches de 15 m. pour l'application de cette disposition, la côte moyenne du terrain à l'intérieur de ces tranches sera alors prise en considération.

Des règles différentes de hauteur maximale pourront être imposées, pour des considérations d'ordre technique ou architectural et notamment s'il existe à proximité immédiate des constructions ne respectant pas la norme définie.
Ces règles différentes s'appuieront sur le gabarit des constructions voisines.

## ***Article 1AU.11 Aspect extérieur des constructions et aménagements des abords Protection des éléments de paysage***

### 1. Généralités

R.111-21 "Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales."

Les projets seront notamment étudiés pour être en accord avec l'environnement naturel et bâti et devront présenter une simplicité dans les proportions des volumes et des détails d'architecture, une harmonie de couleur et dans le choix des matériaux.

### 2. Constructions à vocation d'habitation ou de bureaux

Les projets seront conçus à l'échelle des constructions voisines existantes et en cohérence avec celles-ci, notamment dans le cas où celles-ci présentent un caractère d'ordonnancement architectural.
Les projets devront présenter une simplicité dans les proportions des volumes et des détails d'architecture, une harmonie dans le choix des couleurs et des matériaux.

Pour les projets de **constructions s'inspirant du modèle régional** :

- les volumes seront simples,
- les pignons auront une dimension voisine de 8 mètres,
- les toitures comporteront des pentes voisines de 45 ° ; les croupes ne seront tolérées que sur les petits volumes,
- les toitures seront réalisées en ardoises naturelles ou à défaut en matériau d'aspect et de couleur équivalents,
- les lucarnes s'inspireront pour leur volume et leur taille des lucarnes présentes dans l'environnement bâti,
- les percements seront de préférence plus hauts que larges,
- l'adaptation au terrain naturel se fera en limitant au maximum les mouvements de terre.
- le bardage des pignons en ardoise est prohibé.

Les projets de **constructions d'expression contemporaine** seront conçus en harmonie avec la typologie architecturale dominante du secteur.

**Les couleurs** des constructions (façades et menuiseries) s'inspireront de la palette locale.

**4 Dispositifs techniques liés au développement durable**

Les installations techniques liées à la régulation de la consommation d'énergie du bâtiment, tels les panneaux solaires, ou tous autres dispositifs conformes au développement durable ( récupération des eaux de pluie, par exemple) devront être disposés de façon à s'intégrer au mieux à l'architecture du bâtiment, que celle-ci soit d'inspiration traditionnelle ou d'expression contemporaine.

**5. Constructions autres que celles destinées à l'habitation et aux bureaux.**

Les constructions telles que garage, remise, hangar, atelier, annexe, etc... devront par leur aspect et leur localisation être en harmonie avec le cadre bâti et naturel existant.
Elles devront s'inspirer, sauf voisinage immédiat de constructions d'expression contemporaine, de l'architecture traditionnelle locale notamment par :

- l'absence de toiture asymétrique, les toits à deux pentes étant obligatoires dès lors que leur surface est supérieure à 20 m² ;(si le contexte le permet, pourront être autorisés des toits à une seule pente).
- une couverture en ardoise ou en matériaux d'aspect et de couleur équivalente.

Les abris de jardins et installations techniques seront autorisés à condition qu'ils soient accompagnés d'un écran végétal favorisant leur intégration.
Les constructions d'annexes telles que abris, remises, etc... réalisées avec des matériaux de récupération sont interdits.

**6. Clôtures.**

**6.1 Clôtures sur voies et placettes**

Les clôtures sur voies et placettes seront constituées par :

- des talus naturels ou artificiels (en milieu rural, il importe, dans toute la mesure du possible, de conserver les talus naturels).
- des murets de pierres sèches ou de pierres scellées au mortier de ciment non rejointoyées, dans ce cas, les pierres utilisées seront d'extraction locale.
- des murets de parpaings enduits sur deux faces (pouvant être surmontés de balustrades de faible hauteur.
- des haies vives qui peuvent être protégées par des grillages noyés dans la végétation.

La hauteur des murets ne devra pas excéder 0m 80, ils pourront être surmontés d'une balustrade ou d'une grille sous réserve que la hauteur cumulée ne dépasse pas 1 m 50
Dans le cas d'un grillage noyé dans la végétation, le grillage aura une hauteur maximale de 1 m 50

**6.2 Clôtures limites séparatives**

Les clôtures sur limites séparatives seront constituées par :

- des talus naturels ou artificiels (en milieu rural, il importe, dans toute la mesure du possible, de conserver les talus naturels).
- des haies vives qui peuvent être protégées par des grillages noyés dans la végétation.
- des murs de pierre ou de parpaings enduits.
- des palissades de bois tressé.

La hauteur maximale de la clôture par rapport à la moyenne des fonds voisins ne devra pas excéder 1 m 80

### 6.3 Dispositions diverses

Feront l'objet d'interdiction :
- les murs en briques d'aggloméré ciment non enduits.
- les éléments en béton préfabriqué.
- les grillages sans végétation.
- les clôtures sur voies et placettes uniquement constituées sur l'ensemble de leur hauteur de palissades de bois ou en PVC.

Pour des raisons de sécurité un type de clôture différente ou une hauteur différente pourront être autorisés ou imposés.

## 7. Dispositions spéciales à la zone 1 AUc de Pennanguer

Il est défini graphiquement dans cette zone une bande verte paysagère, le long de la route départementale
La profondeur de cette bande mesurée depuis l'axe de la route départementale ne pourra dans tous les cas être inférieure à 25 mètres. Cet espace paysagé devra rester ouvert sur le domaine public et permettra à la collectivité d'organiser une continuité des circulations piétons / cycles à travers le secteur. Les éventuelles clôtures seront positionnées en retrait de cette bande paysagère.
Les parkings et aires de stationnement ne seront pas autorisés dans cet espace paysager.
Le constructeur aura l'obligation de planter cet espace d'arbres tige d'une force initiale supérieure ou égale à 18/20 (la circonférence du tronc mesurée à 1 mètre du sol sera de 18 ou 20 cm minimum), dans des essences locales qui fassent partie du grand paysage (Casrtanea, Quercus Robur, Fagus, Fraxinus, …) La densité minimale de plantation sera d'un arbre pour 100 m² de bande paysagère, la répartition sera libre en évitant toutefois les alignements au profit d'aménagements plus naturels.
Le sol sera semé d'une simple prairie dont la fauche trimestrielle garantira un faible entretien.
Des cheminements piétons / cycles pourront être aménagés en concertation avec la commune de manière à assurer la continuité des aménagements existants sur les parcelles voisines.
Cette bande paysagère pourra recevoir des aménagements paysagers de rétention des eaux pluviales (noues, bassins, ..), ces ouvrages devront être parfaitement intégrés et permettre une circulation piétonne en toute sécurité (berge en pente douce).Les bassins grillagés en périphérie et munis de bâches seront interdits.

## 8. Protection des éléments de paysage

### 8.1. Les espaces boisés

Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions des Articles L 13O - 1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

### 8.2. Les talus

Les talus seront conservés, seuls peuvent être admis les arasements nécessaires à l'accès au terrain et aux biseaux de visibilité.
Les travaux sur les talus devront être présentés dans le cadre du "volet paysager" du permis de construire ou dans le cadre du permis de lotir.

Si les travaux envisagés le sont hors du cadre d'une autorisation de construire ou de lotir, les travaux de modifications de talus (tels que modification du profil, modification du tracé, désouchage, …) devront faire l'objet d'une autorisation en mairie (suivant les dispositions de l'article L.442-2 du Code de l'Urbanisme).

### 8.3. Les éléments de paysage repérés dans la partie graphique du règlement

L'article L.442-2 du code de l'urbanisme est applicable aux éléments de paysage repérés dans la partie graphique du règlement.

*"Tous travaux ayant pour effet de détruire un élément de paysage identifié par un P.O.S. en application du 7° de l'article L 123-1 et non soumis à un régime d'autorisation doivent faire l'objet d'une autorisation préalable au titre des installations et travaux divers dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat."*

## *Article 1AU.12 Obligation de réaliser des aires de stationnement*

**1. Généralités**

Les aires de stationnement doivent correspondre aux besoins et à la fréquentation des constructions et installations à édifier ou à modifier ; ces aires de stationnement doivent être réalisées en dehors des voies publiques sur le terrain d'assiette de l'opération ou à proximité immédiate. Elles ne devront pas apporter de gêne à la circulation générale.

**2. Normes pour le stationnement automobile selon l'usage des constructions**

Les normes exigées pour les places de stationnement sont les suivantes :

- pour les constructions nouvelles à usage d'habitation individuelle :
  **2 places par logement** (y compris le garage)

- pour les constructions nouvelles (et les extensions ) à usage d'habitation collective, (y compris les résidences de tourisme) :
  **1 place par tranche de 60 m² de S.H.O.N. avec un minimum d' une place par logement.**
  Cette norme est applicable dans le cas d'affectation pour un usage d'habitation d'un immeuble ayant précédemment une autre affectation.
  Pour le secteur 1AUbg, l'ensemble des stationnements nécessaires à chaque opération sera réalisé soit en sous-sol, soit en aérien, soit en rez de chaussée de chaque bâtiment.

- pour les commerces de moins de 1000 m² de S.H.O.N., le nombre de places de stationnement exigées est fonction de la S.H.O.N. à usage de vente, réserve et bureaux, selon les normes suivantes
  moins de 60 m² : 1 place,
  de 60 à 120 m²: **2 places**
  pour les surfaces supplémentaires comprises en 120 et 500 m² : **1 place par 30 m²**
  pour les surfaces supplémentaires comprises en 500 et 1 000 m² : **1 place par 15 m²**

- pour les surfaces commerciales supérieures à 1 000 m² de S.H.O.N., ainsi que pour les salles de spectacles, de réunions, ensemble sportif,... le nombre de places de stationnement sera déterminé en fonction de la capacité d'accueil.

- pour les constructions nouvelles (ou les extensions) à usage de bureaux, y compris bâtiments publics
  **1 place par tranche de 40 m²** de S.H.O.N.
  Compte tenu des emplois occupés et de la fréquentation de certains bureaux des normes supérieures pourront être exigées.

- pour les constructions nouvelles à usage artisanal ou industriel:
  **1 place par tranche de 100 m²** de S.H.O.N.

- pour les établissements de santé, maisons d'accueil des personnes âgées, ...
  **1 place pour 2 lits**.

- pour les hôtels et restaurants :
  **1 place** par chambre
  et **1 place pour 10 m²** de salle de restaurant, avec une franchise de 60 m²
  Pour les hôtels restaurants ces deux chiffres ne sont pas cumulatifs.

### 3. Disposition particulière

En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement, il sera fait application des dispositions prévues à l'article L.421-3 du code de l'urbanisme

### 4. Dispositions diverses

Dans le cas de transformation, d'extension sans changement d'affectation des constructions existantes, seules seront prises en compte pour le calcul des besoins, les places supplémentaires nécessitées par l'opération , sans résorption, le cas échéant, du déficit existant.

Les groupes de garages et aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à aménager une cour d'évolution à l'intérieur des dites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique, sauf accord des services compétents en matière de voirie.

### 5. Stationnements destinés aux "deux roues"

Pour les constructions d'habitations collectives, pour les constructions de bureaux, d'activités tertiaires, commerciales ou artisanales, une aire ou un local devra être prévu pour le stationnement nécessaire aux "deux roues". La taille de cette aire ou de local sera fonction de la fréquentation de l'immeuble.

Cette aire ou ce local devra être situé à proximité immédiate des entrées pour réduire les trajets au minimum, il devra être bien visible et bien éclairé

## ***Article 1AU.13 Obligation de réaliser des espaces libres, aires de jeux et de loisirs et des plantations***

**1.** Les constructions et lotissements nouveaux seront subordonnés à l'observation des règles suivantes :

Les surfaces libres de toute construction ainsi que les aires de stationnement seront plantées d'arbres en nombre suffisant. La conservation des plantations existantes ou le remplacement par des plantations en nombre et qualité équivalent pourra être exigé.

Sauf raisons techniques ou contexte urbain contraires, les autorisations de lotir devront prévoir la réalisation de talus planté en limite des espaces publics et en périphérie de l'opération
La surface d'espaces libres (espaces privés ou publics) sera déterminée en fonction des espaces existants à proximité de l'opération.

Le dossier d'autorisation de lotir devra comporter un plan du terrain qui précisera la surface et le traitement des espaces verts et des espaces libres, la nature des espèces qui seront plantées.

La surface des espaces verts représentera au minimum 5% de la surface lotie ; toutefois l'autorité compétente pourra autoriser ou imposer que cette surface soit groupée avec celles d'autres opérations pour former un ensemble homogène d' espaces verts

**2.** Les installations telles que réservoirs, citernes, abris de jardin, remises, ouvrages techniques, … devront être masquées par un dispositif végétal et /ou minéral formant écran visuel.

**3.** Sur les voies le long desquelles un recul des constructions est obligatoire, les lotissements à usage d'habitation, les immeubles collectifs et les groupements d'habitation pourront être isolés de ces voies par un écran végétal suffisant.

**4.** Les parcelles ou parties de parcelles repérées aux documents graphiques du règlement par une trame spécifique "plantations à réaliser", devront recevoir des plantations concomitamment au permis de construire.
Ces plantations se feront à raison d'un arbre de haute tige pour 50 m².
Des "fenêtres" libres de plantations sont autorisées en nombre limité dans ces zones pour permettre une mise en, valeur des constructions, dans ce cas, un nombre de sujets équivalent devra être planté ailleurs sur la parcelle concernée.
Dans le cas où elles seraient pour partie disposées dans la bande de "plantations à réaliser", les aires de stockage, de service, de giration ou stationnement devront être disposées de manière à ne pas être visibles pour un observateur situé au niveau des infrastructures routières.

## *Article 1AU.14 Coefficient d'Occupation des Sols, C.O.S.*

### 1. Zone 1 AU, secteur 1AUc

Le C.O.S. maximal pour les surfaces à vocation d'habitat est de **0,30**

Le C.O.S. maximal pour les surfaces destinées à l'hôtellerie, restauration, commerces et autres activités est de **0,50**

En cas d'utilisation mixte du terrain, on utilisera la formule suivante :

$$\frac{\text{S.H.O.N. habitation}}{\text{c.o.s. habitation}} + \frac{\text{S.H.O.N. activité}}{\text{c.o.s. activité}} = \text{surface du terrain}$$

### 2. Secteur 1 AUb

Le C.O.S. maximal pour les surfaces destinées à recevoir des constructions à usage d'habitation collective, des constructions à usage d'activités tertiaires (commerces ou bureaux est de 0,60

Le C.O.S. maximal pour les surfaces destinées à recevoir des constructions à usage d'habitation individuelle sous forme d'opération groupée est de 0,40

Le C.O.S. maximal pour les surfaces destinées à recevoir des constructions à usage d'habitation individuelle sous forme pavillonnaire est de 0,30

### 3. Secteur 1 AUba

Le C.O.S. maximal est de **0,80**

### 4. Dispositions diverses

*Equipements publics* : les normes ci-dessus définies ne sont pas applicables aux équipements publics tels que bâtiments scolaires, socio-culturels, sanitaires, etc…

Les normes définies ci-dessus peuvent être différentes dans les cas mentionnées à l'article R.123-10.

Pour les logements sociaux bénéficiant d'un financement de l'Etat, un dépassement des normes définies ci-dessus sera admis sous réserve du respect des conditions définies à l'article L.127-1

### 5. Secteur 1AUbg

Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation des sols.

| | |
|---|---|
| **4.5** | État initial de l'environnement – mars 2020 |

# Etat initial de l'Environnement

## Projet de renouvellement urbain
## Aménagement du quartier de la Gare

## CONCARNEAU (29)



*Dossier 2902596 - Mars 2020*

ECR environnement

**SAFI**
4 rue du 19 mars 1962
CS 92023
29018 QUIMPER Cedex

# SOMMAIRE

**1. PREAMBULE ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE ____ 4**

**2. PRESENTATION DU PROJET ____ 5**

***2.1 Situation géographique ____ 5***

***2.2 Situation cadastrale ____ 8***

***2.3 Le projet ____ 9***

2.3.1 Le projet de renouvellement urbain ____ 9

2.3.2 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme ____ 12

**3. ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT ____ 14**

***3.1 Milieu physique ____ 14***

3.1.1 Climatologie ____ 14

3.1.2 Qualité de l'air ____ 15

3.1.3 Contexte géologique et pédologique local ____ 16

3.1.4 Topographie ____ 16

3.1.5 Hydrographie ____ 18

3.1.6 Qualités des eaux ____ 19

3.1.7 Objectifs de qualité ____ 19

3.1.8 Eaux souterraines ____ 21

3.1.9 Risques naturels et technologiques ____ 22

***3.2 Milieu naturel ____ 23***

3.2.1 Le paysage ____ 23

3.2.2 Patrimoine naturel ____ 25

3.2.3 Continuité écologique ____ 26

3.2.4 Zones humides ____ 26

3.2.5 Faune/Flore/Habitats ____ 27

***3.3 Milieu humain ____ 29***

3.3.1 Démographie ____ 29

3.3.2 Patrimoine culturel ____ 30

3.3.3 Activités économiques ____ 31

3.3.4 Cadre urbain ____ 36

3.3.5 Les réseaux et la gestion des déchets ____ 41

3.3.6 Le bruit ____ 43

**4. SYNTHESE DES INCIDENCES POTENTIELLES ET MESURES PREVUES ____ 44**

**5. AUTOEVALUATION ____ 45**

## LISTE DES FIGURES

*Figure 1 : Situation géographique du projet (Géoportail IGN)* ..... 5
*Figure 2 : Photographie aérienne annotée des abords du projet (Géoportail IGN, 2015)* ..... 6
*Figure 3 : Vues du site (Photographies du 19/10/2018)* ..... 7
*Figure 4 : Extrait cadastral de la zone de projet (SAFI)* ..... 8
*Figure 5 : Plan de composition prévisionnel (Archipole, nov. 2019)* ..... 11
*Figure 6 : Orientations d'aménagement et nouveau zonage validé dans le cadre de la révision simplifiée n°2 du PLU* ..... 12
*Figure 7 : Températures et précipitations annuelles moyennes à la station de Quimper-Pluguffan (Météo Bretagne)* ..... 14
*Figure 8 : Rose des vents Météo France station de Quimper Pluguffan (1991-2010)* ..... 15
*Figure 9 : Extrait de la carte géologique du BRGM 1/50 000* ..... 16
*Figure 10 : Plan topograaphique de la zone d'étude (CiT janvier 2019)* ..... 17
*Figure 11 : Hydrographie locale (Géoportail)* ..... 18
*Figure 12 : Cartographie des remontées d'eaux de nappe du BRGM (inondationsnappes.fr)* ..... 21
*Figure 13 : Ouvrages BSS proche de la zone d'étude (Infoterre, BRGM)* ..... 21
*Figure 14 : Carte de zonage du PPRL* ..... 22
*Figure 15 : Vue aérienne du paysage (Google earth)* ..... 23
*Figure 16 : Délimitation des espaces proche du rivage (rapport de présentation PLU)* ..... 23
*Figure 17 : Vue du belvédère vers le port de Concarneau* ..... 24
*Figure 18 : Vue sur le site depuis l'avenue de la Gare et la rue des jardins* ..... 24
*Figure 19 : Mesures de protection du patrimoine naturel à proximité du projet (Source: carmen)* ..... 25
*Figure 20 : Corridors biologiques du territoire (SCoT de Concarneau Cornouaille)* ..... 26
*Figure 21 : Végétation présente sur le site actuellement* ..... 27
*Figure 22 : Espaces verts de la zone d'étude (30/05/2018)* ..... 28
*Figure 23 : Evolution démographique de Concarneau de 2006 à 2015 (Insee)* ..... 29
*Figure 24 : Délimitation de la Z.P.P.A.U future AVAP de Concarneau* ..... 30
*Figure 25 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2014 (INSEE)* ..... 31
*Figure 26 : Emploi par catégorie socioprofessionnelle (INSEE 2014)* ..... 31
*Figure 27 : Extrait de la base de données BASIAS du BRGM* ..... 33
*Figure 28 : Localisation des différents éléments identifiés lors de la visite et impact notables identifiés (SCE 2011 et 2016)* ..... 35
*Figure 29 : Equipements publics principaux de la commune de Concarneau* ..... 37
*Figure 30 : Commerces à proximité du site d'étude (Diagnostic paysager, A-mar paysage)* ..... 38
*Figure 31 : Diagnostic des déplacements actuels et orientation retenues à l'issue des études opérationnelles (Archipole)* ..... 39
*Figure 32 : Plan des lignes de bus desservant la ville (Concarneau Cornouaille Agglomération)* ..... 39
*Figure 33 : Carte des liaisons douces (rapport de présentation du PLU)* ..... 40
*Figure 34 : Extrait du plan des réseaux AEP, EU et EP (PLU 2007)* ..... 41
*Figure 35 : Réseaux électrique et gaz à proximité (CCA)* ..... 42
*Figure 36 : Carte des secteurs affectés par le bruit (annexes du PLU, 2007)* ..... 43

## LISTE DES TABLEAUX

*Tableau 1 : Valeurs moyennes des concentrations de 2009 à 2015 – station de Quimper (source : AASQA)* ..... 15
*Tableau 2 : Débits de référence (source : Eau France)* ..... 18
*Tableau 3 : Etat écologique des cours d'eau, données 2010-2011 (SAGE Sud Cornouaille)* ..... 19
*Tableau 4 : Liste des ICPE en Enregistrement ou Autorisation (DREAL Bretagne)* ..... 32

# 1. PREAMBULE ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La ville de Concarneau est engagée depuis plusieurs années dans un projet de renouvellement urbain visant à aménager le secteur du quartier de la Gare.

Les usages de cet espace stratégique pour le centre-ville ont progressivement évolué au cours des dernières décennies, parallèlement au déclin des activités ferroviaires. L'activité « voyageurs » a cessé en 1959 tandis que l'activité fret s'est poursuivie jusqu'à la fin des années 1980. Plus récemment, la vente des produits SNCF, qui subsistait dans le bâtiment voyageurs, a été transférée vers l'agence CORALIE (réseau de transport en commun de CCA) située quai Aiguillon.

Ainsi l'ancien bâtiment voyageur est toujours présent, mais les rails et la quasi-totalité des équipements ferroviaires ont été déposés en 2016. Aujourd'hui, la partie est du site est majoritairement dédiée au stationnement : aire de stationnement pour la desserte du centre-ville, aire d'accueil des camping-cars et stationnement d'autocars. La partie ouest est en friche.

La ville de Concarneau souhaite désormais bâtir et développer un nouveau quartier sur cette friche située à proximité immédiate du cœur de ville. Elle a pour cela souhaité confier la réalisation de l'aménagement de ce nouveau quartier à la société d'aménagement du Finistère (SAFI) dans le cadre d'une concession d'aménagement. Les études opérationnelles ont été réalisées entre 2018 et juillet 2020 par le groupement : Archipole (urbanisme et architecture), A-mar (paysagistes), CiT (géomètres experts), IDEA recherche (concertation), ACEASCOP (mobilité), Become 29 (énergies) et ECR Environnement, afin de disposer de l'ensemble des compétences pour appliquer les principes de développement durable à l'ensemble du projet.

**La traversée Est-Ouest du secteur n'ayant été prévue dans les OAP du PLU, une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est réalisée.**

Selon le code de l'Urbanisme, article L.121-10 :

Font l'objet d'une évaluation environnementale dans les conditions prévues par la présente section :

Les plans locaux d'urbanisme susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement compte tenu de la superficie du territoire auxquels ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés.

Sauf dans le cas où elle ne prévoit que des changements mineurs, la révision de ces documents donne lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration.

Selon le code de l'Environnement, article R.122-17 :

I. - Les plans et programmes devant faire l'objet d'une évaluation environnementale sont énumérés ci-dessous :

- 52 :°Plan local d'urbanisme dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 ;
- 53 :°Plan local d'urbanisme couvrant le territoire d'au moins une commune littorale au sens de l'article L. 321-2 du code de l'environnement ;

VI. – Sauf disposition particulière, les autres modifications d'un plan, schéma, programme ou document de planification mentionné au I ou au II ne font l'objet d'une évaluation environnementale qu'après un **examen au cas par cas** qui détermine, le cas échéant, si l'évaluation environnementale initiale doit être actualisée ou si une nouvelle évaluation environnementale est requise.

**La ville de Concarneau étant une commune littorale, bordée par un site Natura 2000 en mer, la modification du PLU dans le cadre du projet de renouvellement urbain est soumise à examen au cas par cas.**

Le projet de renouvellement urbain couvrant une superficie de 4,2 ha, il sera également soumis à examen au cas par cas. De plus, un dossier de déclaration au titre de la « Loi sur l'eau » sera constitué au titre des articles L.241-1 à L.214-6 du Code de l'environnement.

# 2. PRESENTATION DU PROJET

## 2.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE

La zone de projet concerne le secteur de l'ancienne Gare ferroviaire de Concarneau, située à proximité du centre-ville, au nord des espaces portuaires.




*Figure 1 : Situation géographique du projet (Géoportail IGN)*

Elle est délimitée par l'avenue de la Gare à l'Est, la rue Vulcain au sud, la rue des Jardins à l'Ouest et l'avenue Robert Jan et la voie verte au Nord.

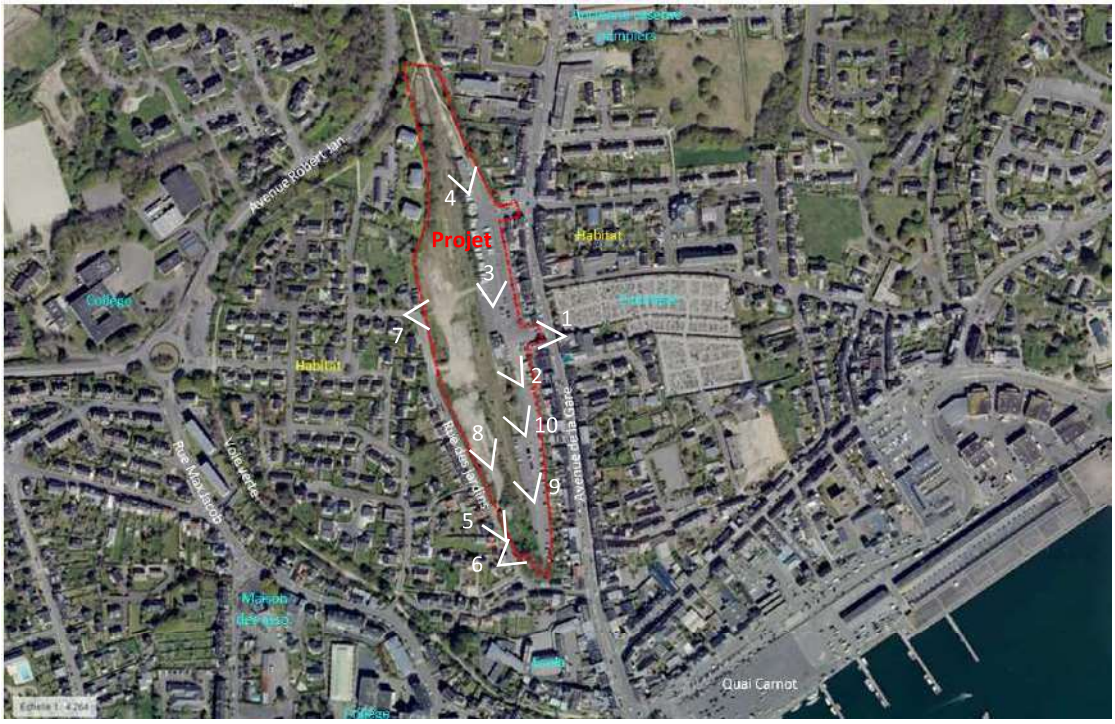



*Figure 2 : Photographie aérienne annotée des abords du projet (Géoportail IGN, 2015)*







*Batiment de la Gare*







*Parking VL et camping-cars et voie verte au nord*







*Accès sur la rue des Jardins à l'ouest*







*Accès sur la rue des Jardins et friche à l'ouest*







*Parking sud*

*Figure 3 : Vues du site (Photographies du 19/10/2018)*

## 2.2 SITUATION CADASTRALE

Le périmètre global du projet de renouvellement urbain figure sur le plan ci-dessous. Sa surface représente environ 4,2 ha.

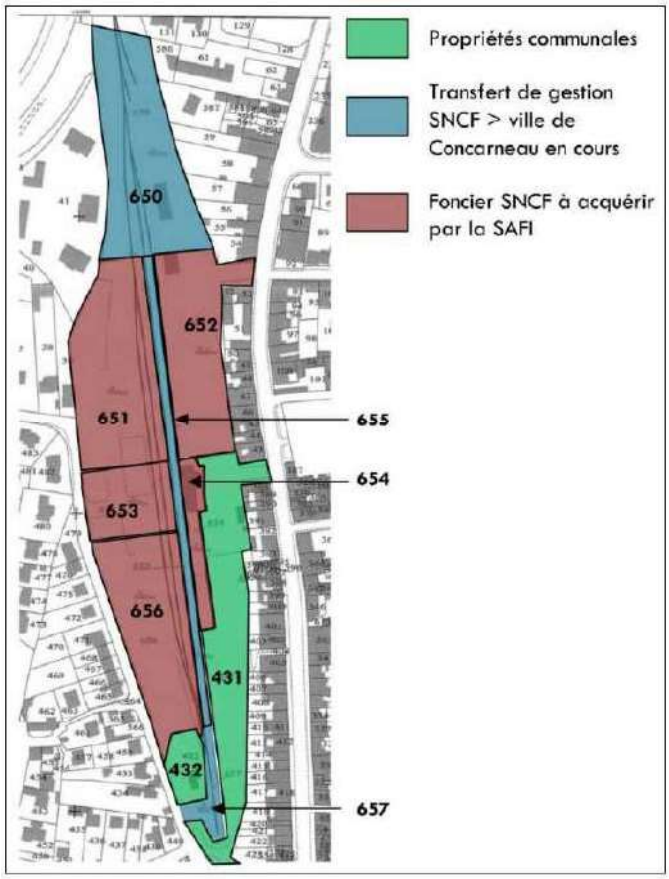



*Figure 4 : Extrait cadastral de la zone de projet (SAFI)*

Le détail parcellaire est le suivant :

| Référence cadastrale | | Superficie (m²) |
|---|---|---|
| Section | Parcelle | |
| BN | 431 | 7 263 |
| BN | 432 | 1 071 |
| BN | 650 | 34 030 |
| BN | 651 | |
| BN | 652 | |
| BN | 653 | |
| BN | 654 | |
| BN | 655 | |
| BN | 656 | |
| BN | 657 | |
| **Total** | | **42 364 m²** |

A ce jour, la majeure partie des terrains restent propriété de SNCF Immobilier et SNCF Réseau qui sont disposés à les céder, pour partie, afin de permettre la réalisation de l'opération. Ainsi les parcelles BN 651 à 656 (d'une surface globale de 23 626 m²) seront acquises par l'aménageur dans le cadre de l'opération et deux parcelles resteront propriété de la SNCF avec mise à disposition de la ville de Concarneau dans le cadre d'un transfert de gestion en cours de régularisation. La ville de Concarneau est déjà propriétaire des parcelles BN 431 et BN 432 au sud du périmètre.

Le PLU de la Ville de Concarneau a été approuvé le 12 octobre 2007 et a fait l'objet d'une révision simplifiée n°2 approuvée par le Conseil Municipal le 24 octobre 2013 concernant le secteur de la Gare.

Ainsi le projet est classé en zones (cf. figure 6) :

- **1AUbg** (zone à urbaniser à vocation d'habitat et d'activités compatibles avec l'habitat, qui correspond à un type d'urbanisation mixant des parties moyennement denses et des secteurs d'urbanisation pavillonnaires) pour la réalisation d'une opération de renouvellement urbain comprenant des logements, des équipements, des commerces et des services ;
- **NAs** (destinée à recevoir des aires de stationnement) au Nord et au Sud pour la création de parcs de stationnement public ;
- **N** (zone naturelle et forestière n'ayant pas une forte valeur agronomique et accueillant ponctuellement des occupations du sol existantes non naturelles telles que des habitations, ateliers, hangar, carrières …) au Sud du secteur de la Gare pour la création d'un belvédère.

## 2.3 LE PROJET

### 2.3.1 Le projet de renouvellement urbain

Ce nouveau quartier sera en grande partie dédié à l'habitat, sous plusieurs forme (collectif, individuel/accession, locatif), mais accueillera également des espaces publics de qualité, ainsi que quelques services et commerces.

Au regard de son emplacement, ce nouveau quartier occupera un des points stratégiques d'entrée et de découverte du centre-ville, en tant que lieu d'articulation des modes de déplacements (maintien du rôle de pôle de stationnement pour l'accès au centre-ville, transports en commun, arrivée de la voie verte).

Plusieurs étapes ont d'ores et déjà été engagées en vue de l'aménagement de ce quartier :

- Etudes préalables pilotées par Réseau Ferré de France en coordination avec la ville de Concarneau (dont étude de programmation Forma 6 - M. Gestin (2010-2011),
- Révision simplifiée du plan local d'urbanisme, par délibération du 24 octobre 2013,
- Etude pré-opérationnelle (Archipole, SAFI, Habitat 29 - 2015),
- Engagement de négociations avec SNCF immobilier pour l'acquisition du foncier.

La nécessité d'impliquer le public et les riverains dans la construction du projet a également conduit à mener une concertation sous forme de 3 ateliers encadrés par IDEA Recherche :

- Une visite urbaine le 1er décembre 2018
- 2ème atelier le 27 février 2019 : Circulation et formes urbaines
- 3ème atelier le 14 mai 2019 : Espaces publics et développement durable

Les comptes rendus de ces 3 ateliers participatifs sont joints en annexe.

Ces différentes études et la concertation menée ont permis de retenir le programme prévisionnel suivant :

- La production d'environ 238 nouveaux logements dont 20% de logements locatifs sociaux, comportant un ensemble de 12 îlots de logements collectifs (R+2+attique pour environ 192 logements), 2 îlots de logements individuels (13 logements), 2 ilots intermédiaires (33 logements) et environ 550 m² de surfaces commerciales et services en RDC de 2 collectifs,

- La réhabilitation de l'ancien bâtiment voyageur en équipement à vocation de services,
- L'aménagement de deux jardins : au sud, en position de belvédère sur le centre-ville et en position centrale, à proximité du bâtiment Gare,
- La création des voiries et stationnements nécessaire pour la desserte du quartier notamment :
    - Entrées et sorties du quartier nord, est et ouest
    - Cheminements doux sur un axe nord-sud correspondant au tracé de l'ancienne voie ferrée
    - Un parking public paysager réparti au nord (150 places) et au sud (140 places)

La mémoire du passé ferroviaire du site sera conservée grâce au maintien de l'aspect ferroviaire (bascule, draisine), installation de panneaux d'information, nomination des rues à partir de l'histoire du site, création de salles de mémoire.

Les études de pollution des sols réalisées pour SNCF Immobilier préalablement à la vente des terrains, ont mis en évidence des sols pollués par endroit. Les études complémentaires préconisées ont été réalisées en fonction du plan d'aménagement défini, afin de respecter l'ensemble des recommandations issues de ces premières études. Ainsi la dépollution de ces secteurs sera intégrée au projet d'aménagement.

Les haies bordant le site et la petite zone boisée au sud seront conservées et densifiées lors de la réalisation du projet. De nombreuses haies et deux jardins publics (le jardin de la Gare et le jardin du Belvédère) seront créés au sein du futur quartier. Les superficies d'espaces verts publics et privés seront respectivement de 9500 m² et 5370 m².

De plus, la mise en œuvre de matériaux drainants, de noues et bassins de rétention/infiltration des eaux pluviales permettra une gestion des eaux pluviales en conformité avec le SAGE Sud Cornouaille et du SDAGE Loire-Bretagne.

Les habitations seront implantées de manière à optimiser les apports solaires et limiter les consommations des futures constructions. Une étude bioclimatique et des énergies renouvelables est en cours de réalisation par le cabinet Become 29.

Le projet sera réalisé en une tranche ce qui permettra de limiter les nuisances dues au chantier. La durée prévisionnelle du chantier est estimée à 6 mois pour l'aménagement des voiries, liaisons douces, espaces verts et noues et viabilisation des lots. Le démarrage des travaux est envisagé pour 2021.

La réduction des nuisances (tenue et sécurité du chantier, gestion des déchets, bruit, milieu naturel ...) sera intégrée au projet et précisée aux différentes pièces du dossier de consultation des entreprises (DCE) :

- au Cahier des Prescriptions de Chantier (CPC) : règles de fonctionnement du chantier,
- au Cahier des Clauses Administratives Particulières (CCAP) : règles d'hygiène du chantier,
- au Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) : description précise des travaux à réaliser, en particulier pour le lot Terrassement et VRD.




*Figure 5 : Plan de composition prévisionnel (Archipole, nov. 2019)*

### 2.3.2 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

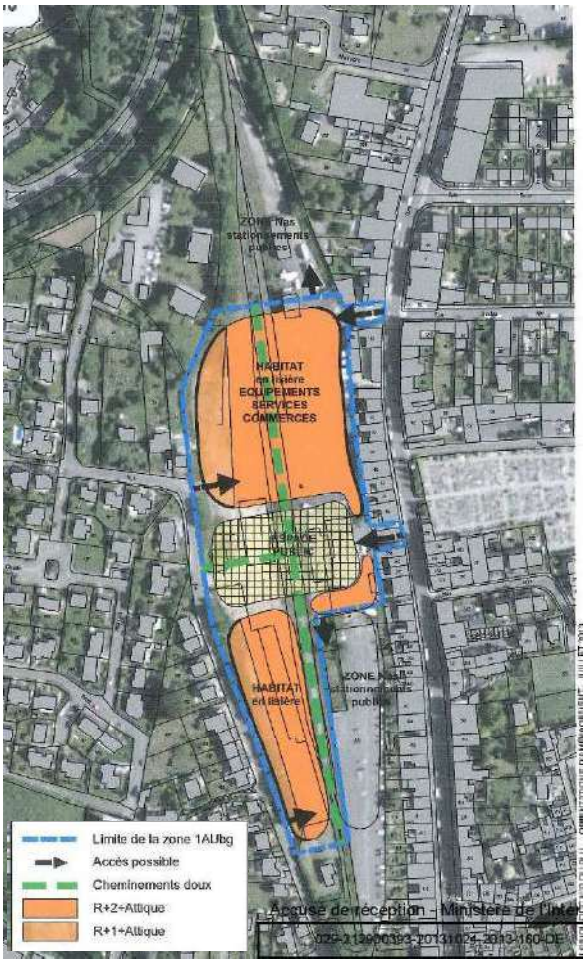
**Le PLU de la Ville de Concarneau** a été approuvé le 12 octobre 2007. Il a fait l'objet :

- d'une modification approuvée par le Conseil Municipal le 24 juin 2009 pour une modification de zonage sur le secteur de Kerichard,
- d'une révision simplifiée approuvée par le Conseil Municipal le 10 mai 2010 concernant le secteur de Kerandon,
- et d'une révision simplifiée n°2 approuvée par le Conseil Municipal le 24 octobre 2013 concernant le secteur de la Gare.

Une seconde procédure de modification est actuellement en cours pour le secteur Foch et une procédure de révision générale du PLU a été prescrite par délibération du 3 novembre 2016. Un délai de 3 à 4 ans est envisagé avant l'approbation du nouveau PLU.

La révision simplifiée n°2 concernant le quartier de la Gare répondait aux objectifs suivants :

- Création d'un zonage 1AUbg central en remplacement du zonage NAs sur les parcelles BN 42 et 432,
- Suppression de l'emplacement réservé n°21,
- Création d'une zone N au Sud du secteur de la Gare pour la création d'un belvédère,
- Maintien de deux zones NAs au Nord et au Sud pour la création de parcs de stationnement public.



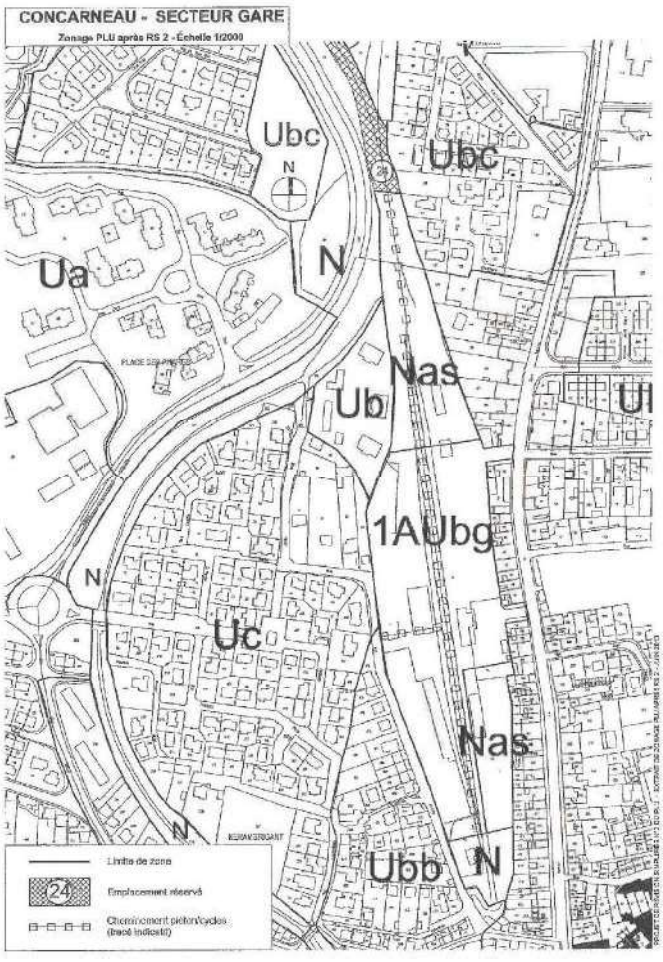




*Figure 6 : Orientations d'aménagement et nouveau zonage validé dans le cadre de la révision simplifiée n°2 du PLU*

La traversée Est-Ouest du secteur n'ayant été prévue dans les OAP du PLU, une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est nécessaire et fait l'objet d'un examen au cas par cas.

**L'agenda 21 de Concarneau** comprend des actions (étalées de 2017 à 2020) visant à :

- préserver la mosaïque des espaces naturels et des paysages concarnois et contenir l'étalement urbain,
- poursuivre le développement des alternatives à la voiture (voies cyclables notamment).

**Compatibilité avec les documents supra-communaux :**

Le présent projet d'aménagement du quartier de la Gare permet de répondre aux grandes orientations du SCOT de CCA approuvé le 23 mai 2013 et notamment :

- d'assurer une gestion économe de l'espace ;
- de favoriser les projets urbains denses, composés et mixtes ;
- de favoriser les modes alternatifs à la voiture.

Il répond également aux orientations du PLH de CCA pour la période 2014-2020 et notamment :

- de maîtriser et mobiliser le foncier pour garantir la production et maintenir des prix abordables ;
- de favoriser et réaffirmer le foncier pour garantir la production et maintenir des prix abordables ;
- de poursuivre et d'accentuer l'offre de logements sociale et abordable.

Les objectifs de production de logements sont définis en conformité avec les objectifs exprimés dans ces documents :

- dans le SCOT de Concarneau Cornouaille Agglomération (2013-2030) :
  - objectif de création de 2 400 logements à Concarneau à l'horizon 2030,
  - obligation de production de 20% de logements sociaux, commune soumise à l'article 55 de la loi SRU,
  - prescription relative aux densités : 40 logements/ha minimum pour le centre des agglomérations principales,
- dans le PLH de Concarneau Cornouaille Agglomération (2014-2020) :
  - 894 logements (149/an) sur cette période, dont 224 en réinvestissement urbain (37/an),
  - l'objectif de 20% de logements sociaux doit également être tenu (179 à créer d'ici 2020).

**Compatibilité au regard de la Loi Littoral :**

Le projet d'aménagement du quartier de la Gare est un projet de renouvellement urbain situé au cœur du centre-ville.

Les terrains concernés n'ont pas été identifiés au PLU comme espace proche du rivage ou en co-visibilité avec la mer.

En effet, le secteur est situé au plus proche à 250 m du port et 670 m de la côte à l'ouest. Il est séparé de la mer par une zone urbanisée dense comportant de nombreux pavillons et immeubles collectifs.

Par ailleurs, au regard du parc immobilier de Concarneau qui compte 13 000 logements, la construction de 240 logements en renouvellement urbain en centre-ville, va s'intégrer dans le tissu urbain existant.

# 3. ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

## 3.1 MILIEU PHYSIQUE

### 3.1.1 Climatologie

Le secteur d'étude appartient à une zone de climat tempéré de type océanique de la façade atlantique. Ce climat se caractérise par des hivers doux et pluvieux et des étés frais et relativement humides.

La température moyenne annuelle à Quimper-Pluguffan est de 11,9°C. Les précipitations sont importantes, même lors des mois les plus secs, les averses persistent encore. La moyenne des précipitations annuelles atteint 1248 mm.

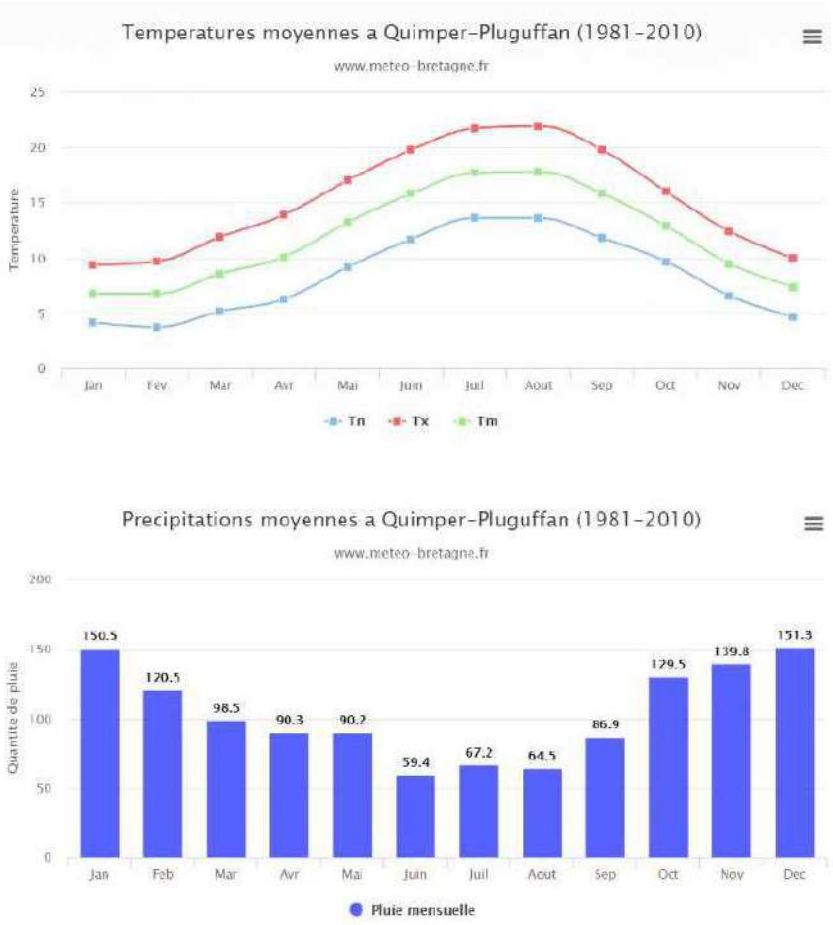



*Figure 7 : Températures et précipitations annuelles moyennes à la station de Quimper-Pluguffan (Météo Bretagne)*

Les vents dominants soufflent de l'Ouest et du Nord-Est.

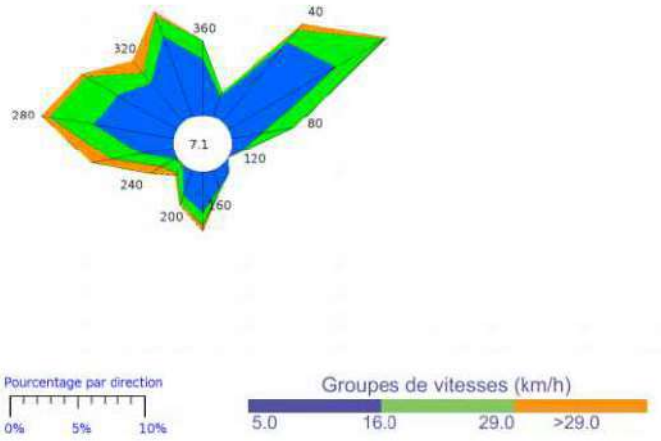



*Figure 8 : Rose des vents Météo France station de Quimper Pluguffan (1991-2010)*

### 3.1.2 Qualité de l'air

La qualité de l'air en Bretagne fait l'objet d'un suivi quotidien à travers un réseau de mesures réparti sur 17 stations de l'association Air Breizh, organisme de surveillance, d'étude et d'information agréé par le Ministère de l'Écologie. La commune de Concarneau ne possède pas de point de mesure concernant la qualité de l'air. La station la plus proche est située à Quimper.

*Tableau 1 : Valeurs moyennes des concentrations de 2009 à 2015 – station de Quimper (source : AASQA)*

| Polluants | Quimper : concentration | Moyenne nationale | Limite de pollution |
|---|---|---|---|
| Monoxyde de carbone (CO) | nc | 273,5 µg/m3 | nc |
| Dioxyde d'azote (NO2) | 11,0 µg/m3 | 24,8 µg/m3 | 40 µg/m3 |
| Ozone (O3) | 53,0 µg/m3 | 53,8 µg/m3 | nc |
| Dioxyde de soufre (SO2) | 0,0 µg/m3 | 2,5 µg/m3 | 50 µg/m3 |
| Particules en suspension (PM10) | 25,0 µg/m3 | 20,8 µg/m3 | 20 µg/m3 |

Les résultats sur les stations de mesure de Quimper, montrent que tous les seuils ont été respectés sur la période 2009-2015, excepté pour les particules en suspension (PM10).

Selon le PLU de Concarneau, l'usine de la SARIA constitue la principale source de pollution de l'air de la ville. Des travaux ont été entrepris afin de changer les méthodes de traitement des fumées et ainsi diminuer l'impact sur l'environnement immédiat. Le trafic routier reste également une source de pollution de l'air dans les agglomérations de la taille de Concarneau.

### 3.1.3 Contexte géologique et pédologique local

D'après la carte géologique au 1/50 000e du secteur, les formations géologiques attendues au droit de la zone de projet sont les suivantes :

- Unités granitiques varisques : Granite à grain grossier, à biotite (muscovite) de Trégunc
- Unités métamorphiques : Métasédiments et métavolcanites : Groupe de Merrien : Formation de Brigneau : micaschistes à ocelles d'albite.
- Micaschistes à ocelles d'albite, groupe de Merrien (Domaine Méridional)

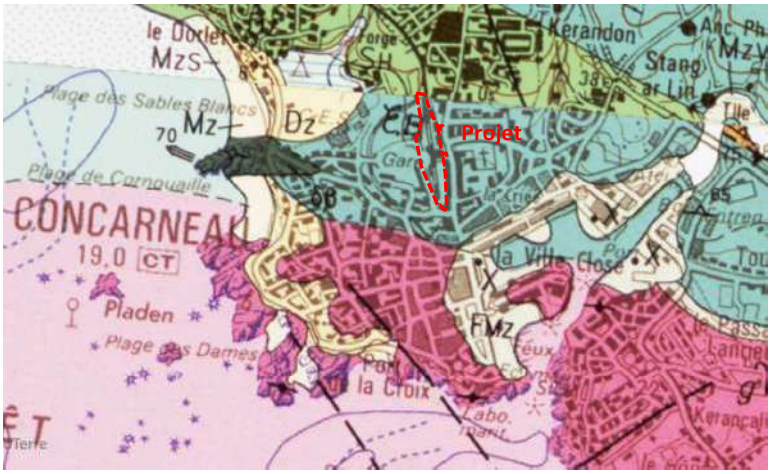



*Figure 9 : Extrait de la carte géologique du BRGM 1/50 000*

La coupe géologique synthétique observée lors de l'étude géotechnique G1 PGC réalisée pour SNCF réseau en juin 2015 (rapport ECR Environnement 5603358) est la suivante :

Horizons de recouvrement composés de :

- Enrobé,
- Remblai sablo-graveleux à graveleux, compact,
- Remblai sableux, tendre,
- Limon sableux,
- Voies ferrées et remblais de ballast.

Horizons d'altération différentielle du substratum micaschisteux composés de :

- Matériau kaolinitique, tendre à mou, de couleur blanche,
- Altérite micaschisteuse tendre à compacte,
- Micaschiste altéré à sain.

### 3.1.4 Topographie

Le site d'étude est relativement plat, entre le port et la plage de Cornouaille.

Le levé topographique de la zone de projet a été réalisé par le cabinet CiT en janvier 2019.

Le niveau moyen du site est à 21,3 mNGF. Une très légère pente vers le sud (0,2% environ) est observée, avec une rupture de pente au niveau de la pointe sud où la rue Vulcain se situe à 13 mNGF.

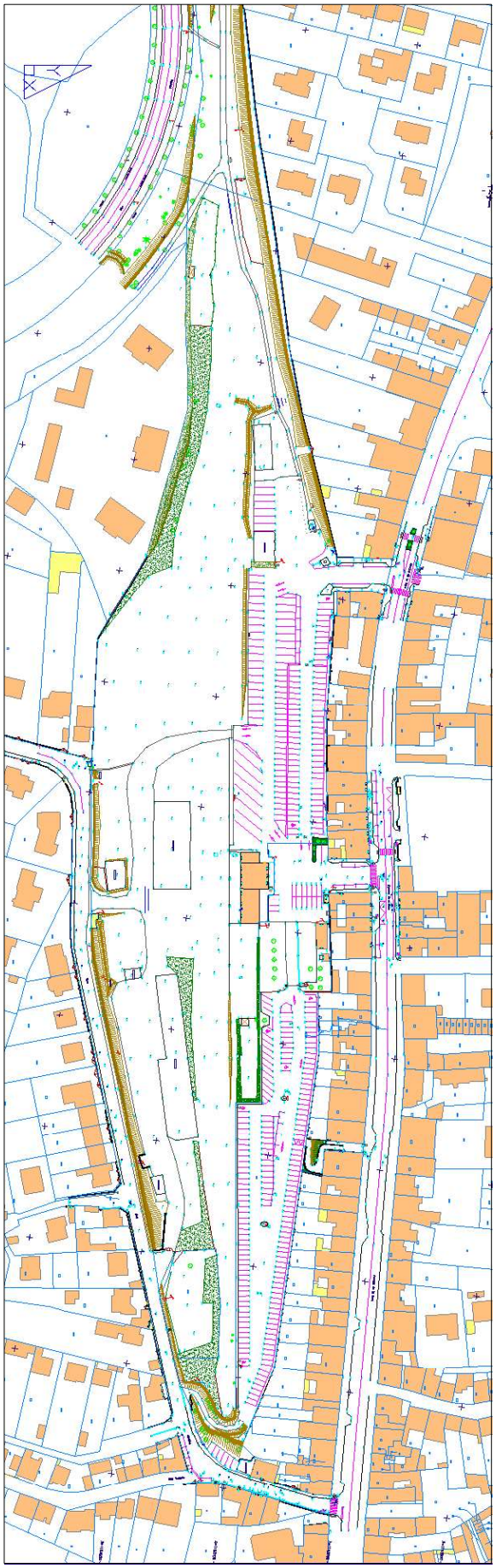


*Figure 10 : Plan topograaphique de la zone d'étude (CiT janvier 2019)*

### 3.1.5 Hydrographie

La commune de Concarneau est marquée par un réseau hydrographique dense.

Les stations de jaugeage les plus proches suivies par la DREAL Bretagne et les débits de référence enregistrés sur la période 1967-2017 sont les suivants :

**Tableau 2 : Débits de référence (source : Eau France)**

| Station | Superficie BV | Module | $QMNA_5$ | $Qpointe_{10}$ |
|---|---|---|---|---|
| **Le Moros à Concarneau** | 20,1 km² | 0,337 m³/s | 0.052m³/s | 2,6 m³/s |
| **Le Styval à Concarneau** | 23,9 km² | 0,398 m³/s | 0,069 m³/s | 3,0 m³/s |

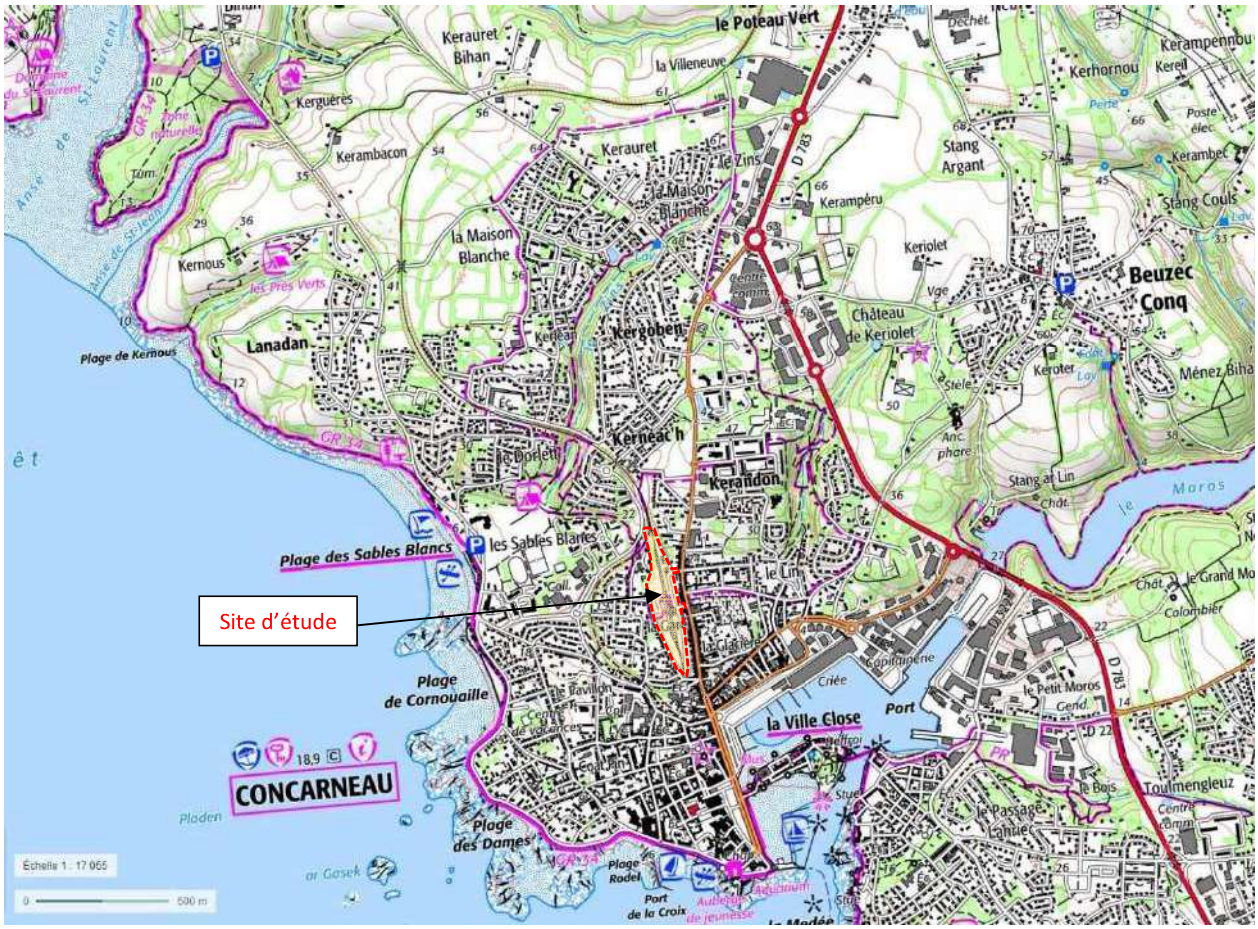



*Figure 11 : Hydrographie locale (Géoportail)*

### 3.1.6 Qualités des eaux

Les 2 stations de suivi de la qualité des eaux sur la commune sont la station du Moros et la station de Saint-Laurent.

*Tableau 3 : Etat écologique des cours d'eau, données 2010-2011 (SAGE Sud Cornouaille)*

| Masses d'eau superficielles | FRGR0085 Le Moros et ses affluents depuis Melgven jusqu'à la mer |
|---|---|
| ***Synthèse de l'état*** | |
| Etat écologique de la ME | 2 |
| Niveau de confiance (3 : élevé, 2 : moyen, 1 : faible, 0 : inconnu) | 3 |
| Eléments biologiques | 2 |
| IBD (Indice biologique diatomées) | 2 |
| IBGN (si retenu pertinent pour l'évaluation) | 1 |
| IPR (si retenu pertinent pour l'évaluation) | 1 |
| Eléments physico-chimiques généraux | 2 |
| ***Risques*** | |
| Risque global | 1 |
| Macropolluants | 1 |
| Nitrates | 1 |
| Pesticides | 1 |
| Micropolluants | 1 |
| Morphologie | 1 |
| Hydrologie | 1 |

*Codes pour les éléments de qualité de l'état écologique = 1 très bon état ; 2 : bon état ; 3 : moyen ; 4 : médiocre ; 5 : mauvais ; U : inconnu/pas d'information ; pour le Risque de non atteinte du bon état en 2015 1 : respect ; 0 : doute ; -1 : risque ; 2 : non qualifié*

La qualité des eaux de baignade est suivie par l'ARS sur 11 plages de la commune de Concarneau.
Pour la plage de Cornouaille, la qualité des eaux ces dernière années est la suivante :




### 3.1.7 Objectifs de qualité

**Le SDAGE Loire-Bretagne**

Les objectifs du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 pour cette zone, sont les suivants :

| Code de la masse d'eau | Nom de la masse d'eau | Objectif état écologique | | Objectif état chimique | | Objectif état global | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FRGR0085 | Le Moros et ses affluents depuis Melgven jusqu'à la mer | bon | 2015 | bon | ND | bon | 2015 |

Le SDAGE définit des orientations fondamentales, fixe des objectifs environnementaux et des dispositions juridiques pour répondre aux questions suivantes :

- Repenser les aménagements des cours d'eau pour restaurer les équilibres
- Réduire la pollution des eaux par les nitrates
- Réduire la pollution organique, le phosphore et l'eutrophisation
- **Maîtriser la pollution des eaux par les pesticides**
- Maîtriser les pollutions dues aux substances dangereuses
- Protéger la santé en protégeant l'environnement
- Maîtriser les prélèvements d'eau
- Préserver les zones humides et la biodiversité
- Rouvrir les rivières aux poissons migrateurs
- Préserver le littoral
- Préserver les têtes de bassin
- **Réduire le risque d'inondations**
- Renforcer la cohérence des territoires et des politiques publiques
- Mettre en place des outils réglementaires et financiers
- Informer, sensibiliser, favoriser les échanges

L'utilisation des pesticides est interdite pour l'entretien des espaces verts (loi Labbé) et pourra l'être dans le règlement du futur quartier.

**Concernant la gestion des eaux pluviales**, la disposition 3D-2 « Réduire les rejets d'eaux de ruissellement dans les réseaux d'eaux pluviales » est la suivante :

*« Le rejet des eaux de ruissellement résiduelles dans les réseaux séparatifs eaux pluviales puis le milieu naturel sera opéré dans le respect des débits acceptables par ces derniers et de manière à ne pas aggraver les écoulements naturels avant aménagement. Dans cet objectif, il est recommandé que le SCOT (ou, en l'absence de SCOT, le PLU et la carte communale) limitent l'imperméabilisation et fixent un rejet à un débit de fuite limité lors des constructions nouvelles. A défaut d'une étude locale précisant la valeur de ce débit de fuite, le débit de fuite maximal sera de 3 l/s/ha pour une pluie décennale. »*

**Le SAGE Sud-Cornouaille :**

**Le SAGE Sud-Cornouaille** approuvé le 23 janvier 2017 émet des dispositions concernant la gestion des eaux pluviales : *« La commission locale de l'eau encourage l'information et la formation des maîtres d'ouvrage afin de développer le recours aux techniques alternatives de gestion des eaux pluviales ».*

*Disposition n°40 : « Privilégier les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales » :* Les aménageurs publics et privés ont pour objectif d'élargir les solutions de régulation au-delà des bassins de rétention classiques. *« Les bassins de rétention ne sont autorisés, sur le périmètre du SAGE, que s'il est démontré que les techniques alternatives de rétention ne sont techniquement ou économiquement pas réalisables. »*

La gestion des eaux pluviales fera l'objet d'une étude spécifique (dossier de déclaration loi sur l'eau) visant à réguler les eaux pluviales en conformité avec les prescriptions de la ville de Concarneau, le SDAGE Loire-Bretagne et le SAGE Sud-Cornouaille.

### 3.1.8 Eaux souterraines

La commune de Concarneau est alimentée par la prise d'eau du Brunec, se situant sur la rivière du Moros. Cette prise d'eau alimente en eau potable 90,5% de la commune. Les 9,5% restant sont alimentés par le captage d'eau souterraine de Cadol sur la commune de Melgven. Les périmètres de protection de la prise d'eau du Brunec et du captage de Cadol ne concernent pas le site d'étude.

D'après la carte des risques de remontée de nappe établie par le BRGM, le secteur d'étude se situe dans une zone de très faible sensibilité concernant les remontées de nappe.




*Figure 12 : Cartographie des remontées d'eaux de nappe du BRGM (inondationsnappes.fr)*

Les ouvrages recensés dans la base de données du sous-sol (BSS) du BRGM sont les suivants :

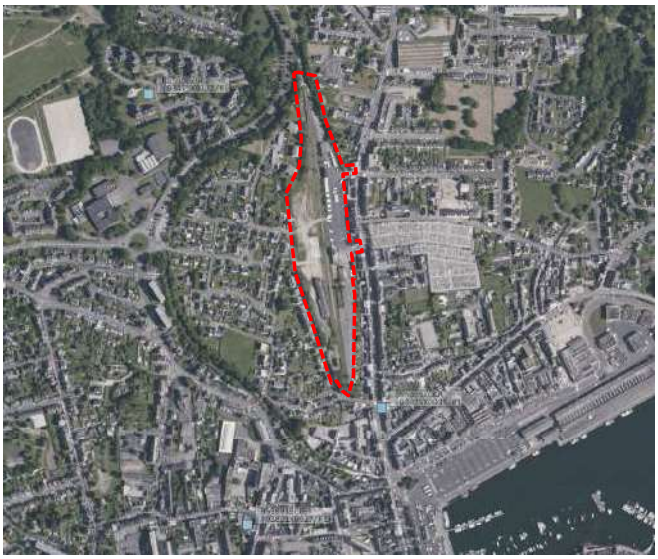


*Figure 13 : Ouvrages BSS proche de la zone d'étude (Infoterre, BRGM)*

| Référence | Ouvrage | Localisation/distance | Profondeur | Eau | Utilisation | Date |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BSS001BCNE | Forage | rue amiral Courbet à 300 m du projet | 75 m | oui | non renseigné | 2006 |
| BSS000ZGPS | Forage | 78 rue des Sables Blancs à 320 m du projet | 80 m | oui | géothermie | 2013 |

L'ouvrage référencé « BSS000ZGKR » semble être mal localisé. Ce dernier correspond à la prise d'eau de Brunec.

### 3.1.9 Risques naturels et technologiques

La commune de Concarneau est soumise à plusieurs aléas, naturels et technologiques.

#### Risque d'inondation par submersion marine

La commune de Concarneau est soumise au risque d'inondation par submersion marine. Les secteurs les plus impactés sont la ville close et le quai d'Aiguillon. Un plan de prévention des risques littoraux « Est Odet » a été approuvé le 12 juillet 2016.

La zone d'étude n'est pas concernée par ce risque.

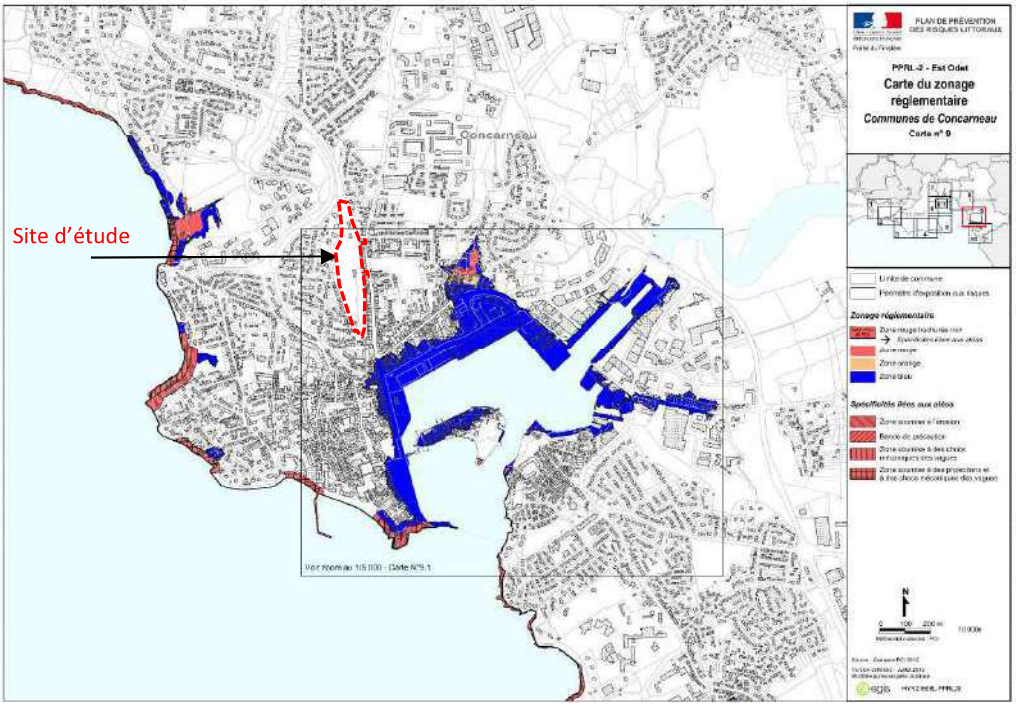



*Figure 14 : Carte de zonage du PPRL*

#### Les risques technologiques

La commune de Concarneau dénombre 20 établissements classés pour la protection de l'environnement (ICPE).

La commune accueille l'entreprise COOPAGRI, classée « SEVESO seuil bas », pour laquelle des zones de protection ont été mises en place.

L'établissement classé « SEVESO seuil bas » et les établissements ICPE ne se situent pas à proximité du site d'étude.

#### Les risques liés aux mouvements de terrain

La commune de Concarneau est soumise aux mouvements de terrain par affaissement et effondrements liés aux cavités souterraines. La zone d'étude n'est pas concernée par ce risque.

## 3.2 MILIEU NATUREL

### 3.2.1 Le paysage

Le projet s'inscrit au cœur d'un tissu urbain déjà constitué et dense, composé d'habitats et de commerces.




*Figure 15 : Vue aérienne du paysage (Google earth)*

Le site d'étude n'est pas identifié au PLU comme espace proche du rivage ou en co-visibilité avec la mer.

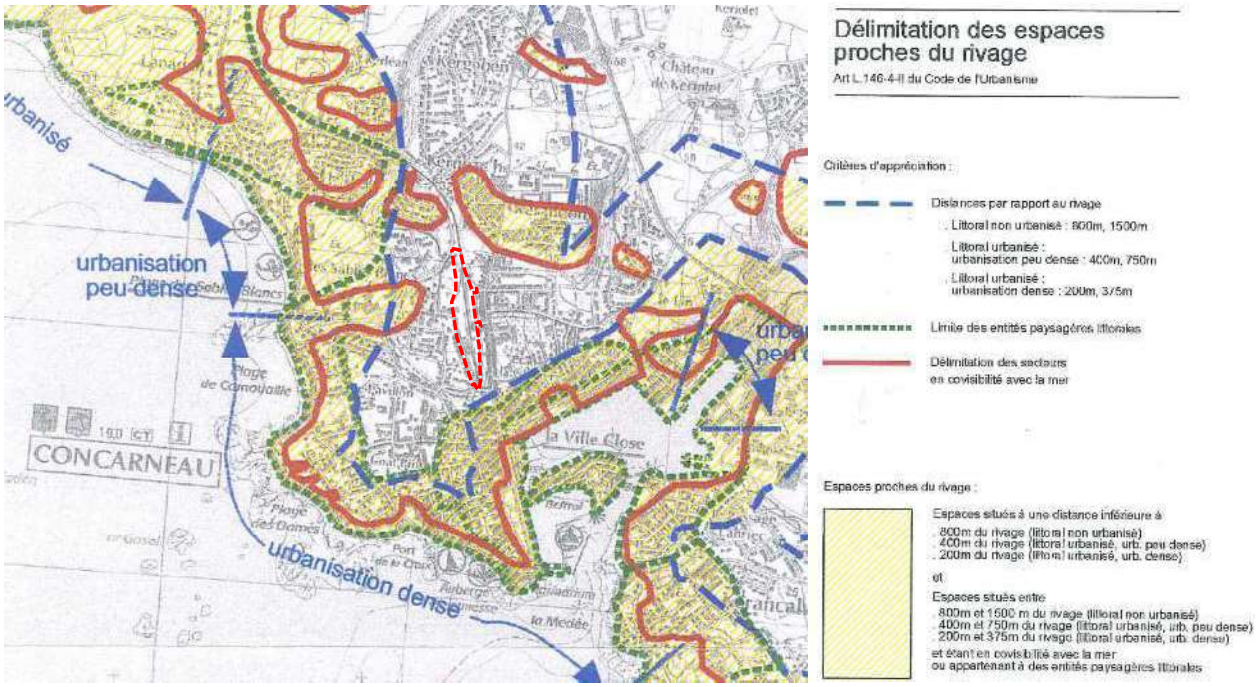



*Figure 16 : Délimitation des espaces proche du rivage (rapport de présentation PLU)*

Cependant, depuis la pointe sud de la friche actuelle (futur parc du belvédère) sur le haut du talus, on peut observer une petite vue sur le port au sud-est.



*Figure 17 : Vue du belvédère vers le port de Concarneau*

Inversement, il existe assez peu de points de vue sur le site de la Gare, à l'exception des accès qui desservent le site. On trouve toutefois quelques points de vue à travers la lisière de végétation qui borde la rue des Jardins.



*Figure 18 : Vue sur le site depuis l'avenue de la Gare et la rue des jardins*

La typologie des espaces publics est détaillée dans le compte rendu du 3ème atelier participatif (joint en annexe).

Il a été retenu :

- Une promenade piétonne centrale suivant l'ancien tracé de la voie ferrée
- 3 espaces publics : le jardin et la place de la Gare et le jardin du Belvédère
- La mixité des formes urbaines et la faible hauteur des constructions (R+2, + attique pour les constructions à toit plat, ne pouvant excéder 13 m)
- La réhabilitation de l'ancien bâtiment voyageur
- Des parkings en sous-sol afin de limiter leur emprise en aérien et le traitement paysager des 2 parkings aériens au nord et au sud
- Les haies bordant le site seront conservées et renforcées notamment en lisière avec la rue des Jardins.

### 3.2.2 Patrimoine naturel

La zone de projet est située :

- à 700 m des sites Natura 2000 :
  - FR5300049 Dune et côte de Trévignon (directive Habitat)
  - FR5312010 Dune et côte de Trévignon (directive oiseaux)
- à 650 m à l'est d'un site inscrit : Massif boisé de la ville close

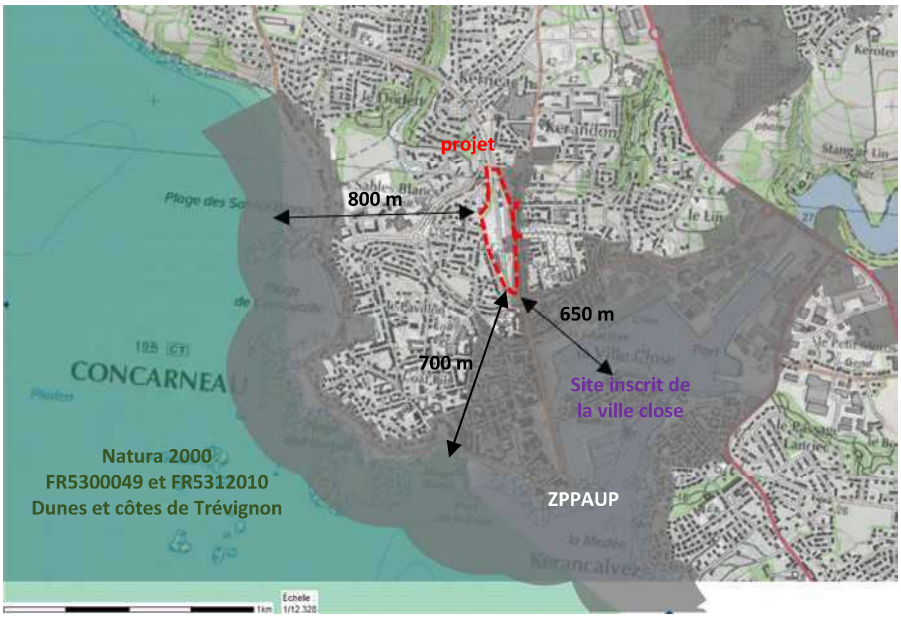



*Figure 19 : Mesures de protection du patrimoine naturel à proximité du projet (Source: carmen)*

**Le site Natura 2000 - Dunes et côtes de Trévignon (Directive habitat) FR5300049 :**
Ce site correspond à un cordon dunaire constitué de sables quartzeux grossiers, adossé à une côte granitique et barrant plusieurs talwegs, déterminant l'existence de plusieurs zones humides de taille et de peuplement très diversifiés (les loc'h) dont certaines communiquent épisodiquement avec le milieu marin.

Ce site constitue un ensemble complexe de zones humides arrière dunaires à niveaux de submersion variables dans l'espace et le temps, et de zones de transition entre milieux dunaires, sub-halophiles et boisés. Les fonds rocheux à l'Ouest du cordon dunaire abritent jusqu'à environ 15 m une faune marine d'un grand intérêt biologique.

**Le site Natura 2000 - Dunes et côtes de Trévignon (Directive oiseaux) FR5312010 :**
Le site de Trévignon présente une diversité d'habitats et d'aires très intéressantes pour les populations d'oiseaux d'intérêt communautaire. Le site se situe dans la zone d'alimentation des oiseaux marins en provenance des Glénans. Les Sternes pierregarin et Caugek sont des espèces qui justifient en grande partie cette proposition de site qui correspond à une zone de nourrissage, de nidification potentielle et d'hivernage. D'autres espèces d'intérêt communautaire, sont également présentes telles que la population de Bernaches cravant, des populations de Bécasseaux violet en hiver, le Plongeon imbrin, l'Eider à duvet, la Macreuse noire, le Harle huppée, le Garrot à œil d'or, le Grèbe huppé, le Grèbe à cou noir, le Grèbe castagneux, le Grèbe esclavon, le Guillemot de troïl ou encore le Pingouin torda.

**Le projet, s'intégrant au sein d'un espace déjà urbanisé et se trouvant séparé des sites Natura 2000 en mer par des constructions d'habitation, n'aura pas d'impact sur ces sites.**

### 3.2.3 Continuité écologique

Selon le SCoT de Concarneau Cornouaille, le territoire est marqué par une grande diversité biologique, caractérisé par des zones d'échange pour la faune. Les grandes trames vertes sont constituées par les cours d'eau important (l'Aven, le Jet), des cours d'eau de moindre importance et des bocages.

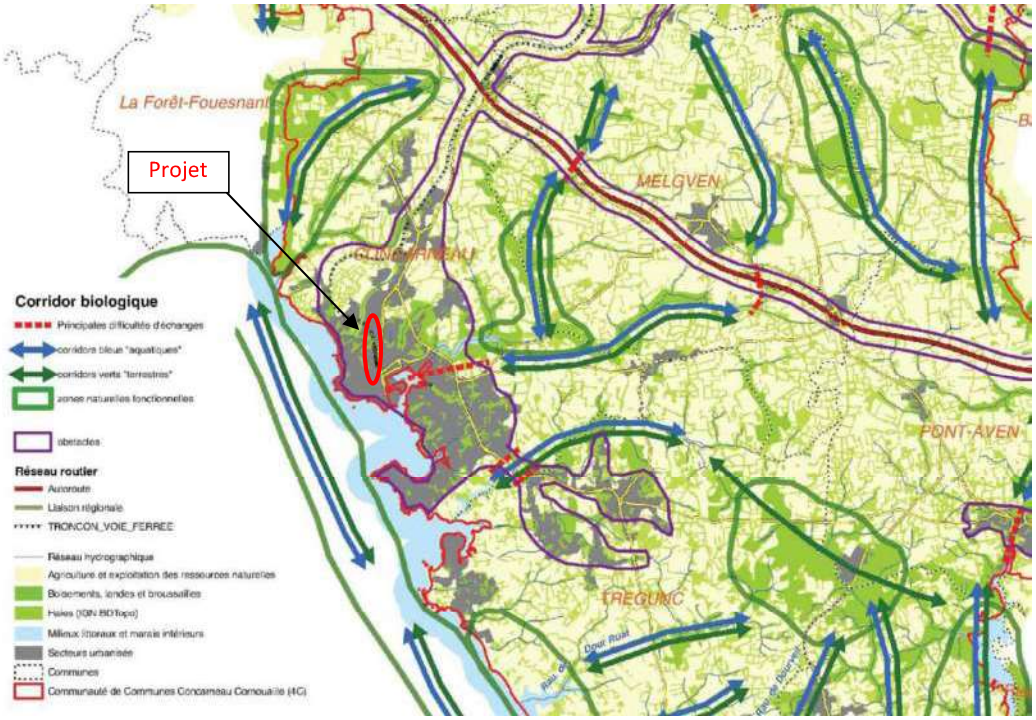



*Figure 20 : Corridors biologiques du territoire (SCoT de Concarneau Cornouaille)*

Le site d'étude appartient à une zone urbaine qualifiée d'obstacle.

Le projet prévoit la conservation et la densification des haies qui bordent le site avec des espèces locales et la création de nombreux espaces verts de qualité au sein du quartier actuellement imperméabilisé ou en friche.

### 3.2.4 Zones humides

Selon l'inventaire des zones humides réalisé par le Conseil général du Finistère, la zone d'étude n'est pas concernée par la présence de zone humide.

Les principales zones humides de Concarneau, sont localisées dans les fonds de vallons et certaines zones côtières littorales.

### 3.2.5 Faune/Flore/Habitats

La partie ouest en friche comprend encore une part importante de surfaces imperméabilisées (dalles ou voirie), des zones enherbées relativement rases, quelques zones embroussaillées et assez peu de haies arborées.

Les seules haies assez fractionnées se situent en limite ouest : le long de la rue des Jardins et en partie nord le long du stationnement des camping-cars. Une petite zone boisée est présente dans la pointe sud, futur jardin du Belvédère. Une petite haie de quatre platanes est présente à côté du bâtiment de la Gare.

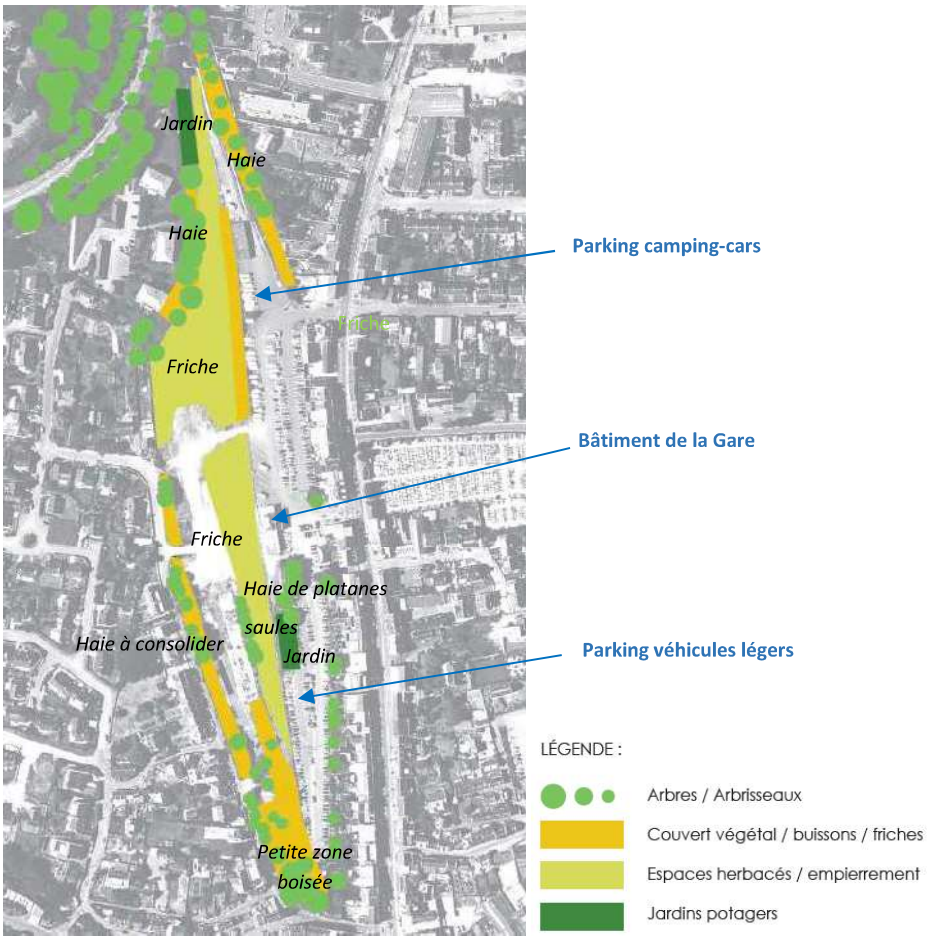



*Figure 21 : Végétation présente sur le site actuellement*



*Partie centrale de la friche ouest et bosquet de saule le long des anciennes voies*




*Haies le long de la rue des Jardins*




*Petite zone boisée en pointe sud et haie de platanes proche du bâtiment de la Gare*




*Jardin au nord et haie au nord*

*Figure 22 : Espaces verts de la zone d'étude (30/05/2018)*

Sur le site, la végétation de la friche se compose de saules, ronces, ajoncs, quelques érables, lauriers (envahissante), clématites, quelques pieds d'herbe de la Pampa (envahissante) et sumac de Virginie. Quelques vieux platanes accompagnent le bâtiment de la Gare. La lisière Nord-Ouest est marquée par de grands arbres bien développés (chênes, châtaigniers). Au sud un bosquet de robiniers domine.

Deux observations des végétaux du quartier de la Gare ont été réalisées par Bretagne Vivante dans le cadre de l'Atlas de la Biodiversité communal les 14 et 25 mai 2019. Les espèces identifiées sont assez communes. La liste est jointe en annexe.

Les enjeux (moyens à faible) du site correspondent à l'ensemble des haies arbustives ou arborées, qui sont des habitats non patrimoniaux mais constituent des supports de reproduction potentiels pour la faune (oiseaux et insectes).

Le projet prévoit la conservation et la densification des haies qui bordent le site avec des espèces locales et la création de nombreux espaces verts de qualité au sein du quartier actuellement imperméabilisé ou en friche.

Une vérification de l'absence de chiroptères au repos dans sera réalisée au préalable des travaux de réhabilitation du bâtiment de la gare. Le cas échéant ces travaux ne seront pas effectués en période hivernale (dérangement des individus endormis), mais plutôt en fin d'été ou début d'automne.

De plus, il pourra être mis en place des structures de type nichoirs pour passereaux cavernicoles, gîtes artificiels pour chiroptères, « hôtels » de nidification et abris pour les insectes, ensemencement de zones préservées avec des plantes fleuries indigènes favorables aux pollinisateurs au niveau des parcs urbains.

Ainsi le projet sera favorable à la biodiversité communale.

## 3.3 MILIEU HUMAIN

### 3.3.1 Démographie

L'évolution de la population à Concarneau est présentée ci-dessous :

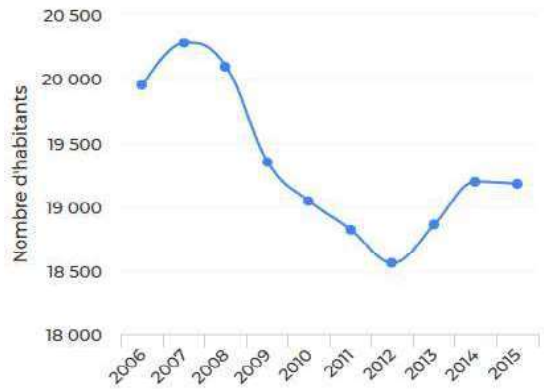



*Figure 23 : Evolution démographique de Concarneau de 2006 à 2015 (Insee)*

En 2015, la population de Concarneau est de 19 182 habitants. Le parc immobilier de Concarneau compte 13 000 logements. Le nombre d'habitants par foyer est de 1,9.

Le territoire de Concarneau est très demandé, avec une offre bien inférieure à la demande. De nombreux projets sont en cours de construction ou en instruction :

Projets en cours :
- "L'Octant 2", rue de Quimper (1 collectif de 22 logements)
- Les résidences Tri Men, impasse des Poivriers (1 collectif de 30 logements)
- Le "Beaupré", rue de Quimper (1 collectif de 18 logements)

- Résidence Botania, rue des Chênes, (2 collectifs pour 40 logements)
- Résidence l'Hermine, rue Duguesclin (1 collectif pour 31 logements)

Programmes qui vont démarrer :
- Résidence Victor Hugo (1 collectif pour 17 logements)
- Les résidences de Tri Men, impasse des Poivriers, (2 collectifs pour 53 logements)
- La Hune, L'Artimon, La Misaine, rue de Quimper, 3 collectifs pour 36 logements)

Projets envisagés ou à l'étude :
- Lotissement de Keraorec, 92 lots + 6 macro-lots, dont 20% de logements sociaux + location accession
- Lotissement de la Villeneuve, 70 lots + 4 macro-lots dont 20% de logements sociaux + location accession
- Lotissement "Le pré de Kerrichard", rue Pierre Carduner à Lanriec, 16 lots + 2 macro-lots en location accession
- rue Saint Jacques, 1 collectif de 12 logements pour de la location accession
- Lotissement Kersalomon à Lanriec, 2 collectifs pour 24 logements pour de la location accession
- Friche Crown, avenue de la Gare, 10 collectifs pour 245 logements dont 20 % de logements sociaux
- Projet de renouvellement urbain rue Maréchal Foch, 5 collectifs + 9 pavillons groupés dont 20% de logements sociaux + location accession

Dans le cadre du PLH et du SCOT de Concarneau Cornouaille Agglomération, la commune s'est donnée pour objectif d'atteindre une population de 23 000 habitants à l'horizon 2030. Pour se faire les besoins en logements ont été estimés à environ 2 400 logements.

Pour le quartier de la Gare, il est prévu 238 logements dont 50 logements sociaux. La livraison est envisagée pour 2025.

### 3.3.2 Patrimoine culturel

La commune de Concarneau bénéficie du label « ville d'art et d'histoire » décerné par le Ministère de la Culture.

Une petite partie du périmètre de la zone d'étude est concernée par la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP) de Concarneau. Une étude est actuellement en cours pour créer une AVAP, aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine, qui se substituera à la ZPPAUP.

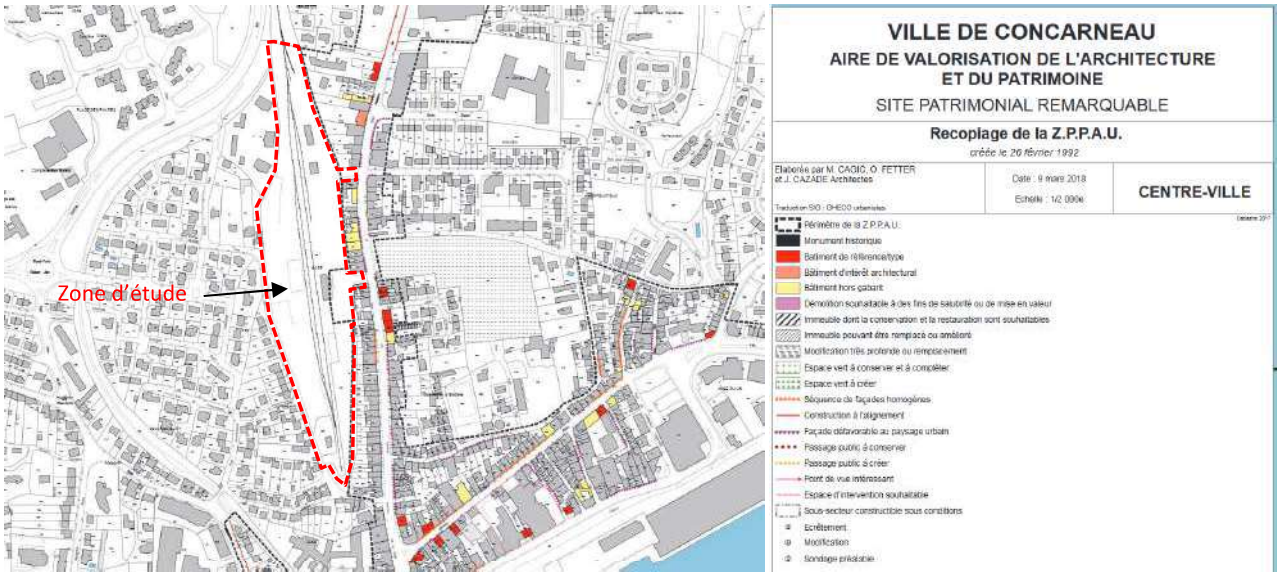



*Figure 24 : Délimitation de la Z.P.P.A.U future AVAP de Concarneau*

Le site n'est pas concerné par un périmètre de Monument Historique, cependant, le parvis de la Gare est un site patrimonial remarquable.

Aussi, l'architecte des bâtiments de France sera consulté pour l'aménagement du futur quartier.

La DRAC sera sollicitée concernant la nécessité de réaliser un diagnostic archéologique préalable.

### 3.3.3 Activités économiques

**L'emploi**

Le taux d'actifs ayant un emploi à Concarneau était de 59,1%, en 2014.

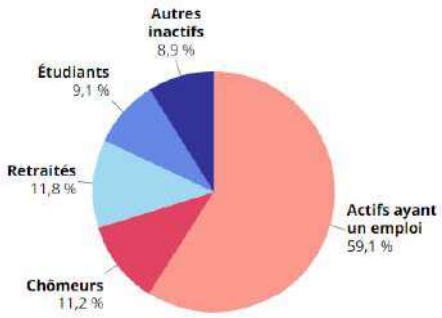



*Figure 25 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2014 (INSEE)*

Les actifs ayant un emploi travaillent essentiellement en tant qu'employés, ouvriers ou dans les professions intermédiaires (respectivement 30,3%, 26,8% et 24,2%).

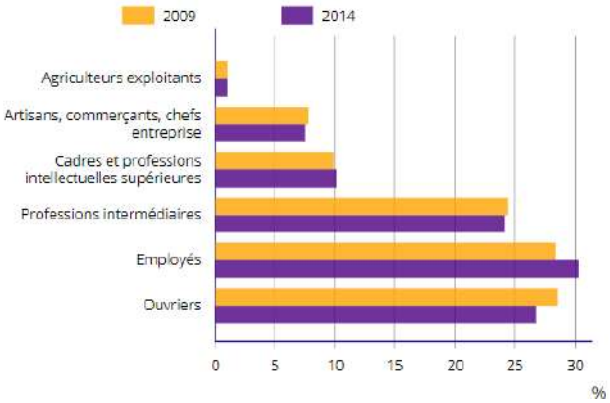



*Figure 26 : Emploi par catégorie socioprofessionnelle (INSEE 2014)*

**Le tourisme**

La commune de Concarneau est une station touristique fréquentée pour son patrimoine remarquable (la Ville Close), ses sites naturels (plages, sentiers côtiers) et ses équipements en lien avec la mer (centre nautique, port de plaisance). La population en période estivale est multipliée par 1,5.

## La pêche

Le port de Concarneau fait partie des 10 premiers ports de pêche français. L'activité de Concarneau repose en grande partie sur les secteurs directement ou indirectement liés au port de pêche. La pêche a été l'activité économique principale pendant longtemps. Cependant depuis 1980 d'autres activités se sont développées, principalement due au ralentissement de la pêche.

## L'agriculture

La majeure partie des exploitations de Concarneau sont tournées vers l'élevage laitier, la production céréalière et légumière. La diminution du nombre d'exploitations agricoles est constante (-47% entre 1996 et 2004 selon le rapport de présentation du PLU). Un regroupement des exploitations a cependant été observé.

En effet selon le site Agreste, en 2010 on compte 34 agriculteurs exploitants, contre 49 en 2000, la SAU restant constante :

| | Nombre d'exploitations | PBS en milliers d'euros | Nombre UTA totales | SAU totale en ha | Nombre d'UGB totales |
|---|---|---|---|---|---|
| **Recensement agricole 2010** | 34 | 5 603 | 44 | 1 627 | 3 693 |
| **Recensement agricole 2000** | 49 | 6 364 | 48 | 1 616 | 3 254 |

Les parcelles concernées par le projet, ne sont pas des parcelles agricoles.

## Sites industriels

Sur la commune de Concarneau, 17 établissements sont identifiés comme ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement).

*Tableau 4 : Liste des ICPE en Enregistrement ou Autorisation (DREAL Bretagne)*

| Nom de l'établissement | Régime | Statut Seveso |
|---|---|---|
| ANCIENS ETABLISSEMENTS LOZAC'H | Autorisation | Non Seveso |
| BIOCEVAL | Enregistrement | Non Seveso |
| CCI de QUIMPER CORNOUAILLE | Autorisation | Non Seveso |
| CHENIL DE KERSABY | Autorisation | Non Seveso |
| CONSERVES GONIDEC | Enregistrement | Non Seveso |
| CROWN EMBALLAGE FRANCE SAS | Autorisation | Non Seveso |
| CROWN FOOD FRANCE (La Villeneuve) | Autorisation | Non Seveso |
| MAGGY (ex. Atlantic Pet Food) | Autorisation | Non Seveso |
| Monsieur GARVAN CORNEC | Autorisation | Non Seveso |
| NICOT FRIGORIFIQUES (entrepôt principal) | Enregistrement | Non Seveso |
| RAVALLEC Pierre - Conserverie Concarneau | Autorisation | Non Seveso |
| SARL DU TREFF | Autorisation | Non Seveso |
| SOCIETE NOUVELLE DES ETS LE COZ | Autorisation | Non Seveso |
| SOCOREX | Enregistrement | Non Seveso |
| TRISKALIA | Autorisation | Non Seveso |
| VALCOR VALORISATION CORNOUAILLE | Autorisation | Non Seveso |
| VALCOR-Concarneau (Ex SICOM) | Enregistrement | Non Seveso |

La commune de Concarneau est concernée par 105 sites répertoriés dans la base de données BASIAS (anciens sites industriels), dont 57 correspondent à des activités terminées. Ces sites sont pour la plupart localisés dans les zones d'activités, au Sud de la commune.

Les sites les plus proches ou appartenant à la zone de projet sont les suivants :

| Référence | Activité | Période | Distance/projet |
|---|---|---|---|
| BRE2902381 | Mazurier/Morvan Pierre<br>garage, station-service | Activité terminée<br>1928 | avenue de la Gare |
| BRE2902999 | Hellio Marcel, DLI<br>Etat (domaine SNCF) | 1962- | avenue de la Gare |
| BRE2902170 | Combustibles de Cornouaille DLI/Charbonnages et entrepôts<br>Concarnois, Le Coz Georges, gérant, DL (propriétaire SNCF) | 1955- | Gare dans l'enceinte |
| BRE2901855 | Service Vicinal, citerne à goudron<br>Fabrication de gaz industriels | Activité terminée<br>1928- | rue Vulcain |
| BRE2902137 | Le Bolch, charbons, eaux minérales, DLI<br>(Propriétaire SNCF) | Activité terminée<br>1967- | Gare |
| BRE2900038 | Guillemot<br>Garagiste, station-service | Activité terminée<br>1925- | 6 avenue de la Gare |

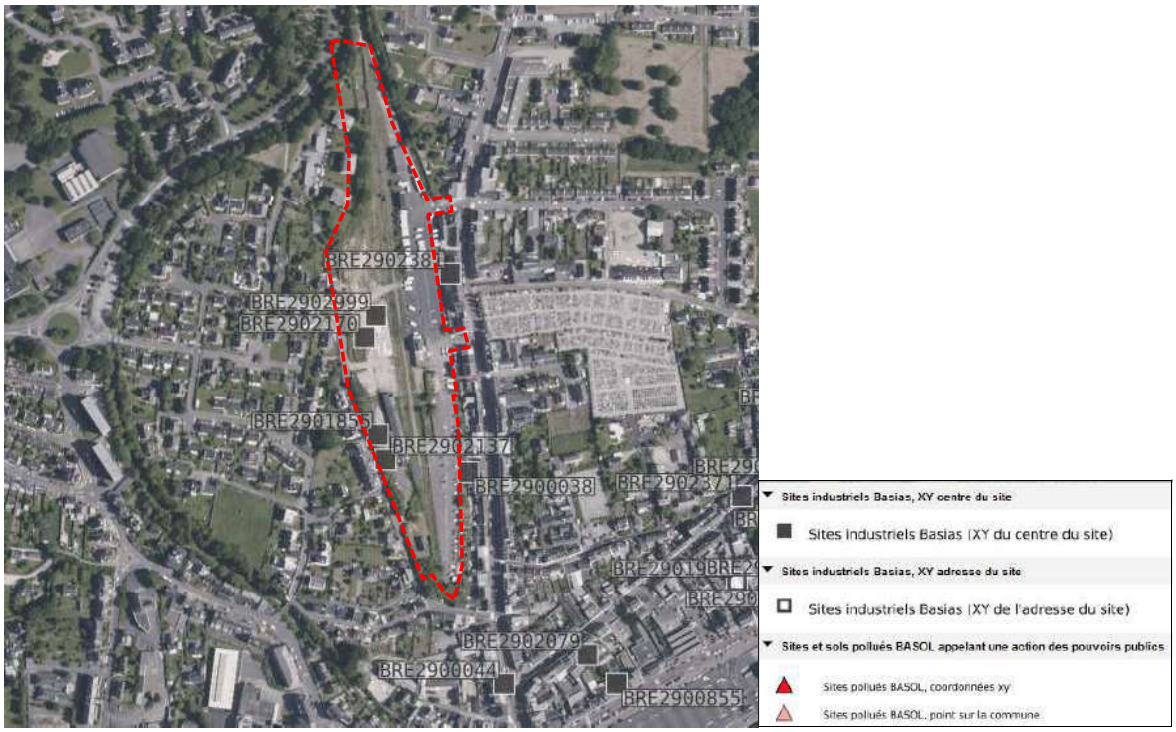



*Figure 27 : Extrait de la base de données BASIAS du BRGM*

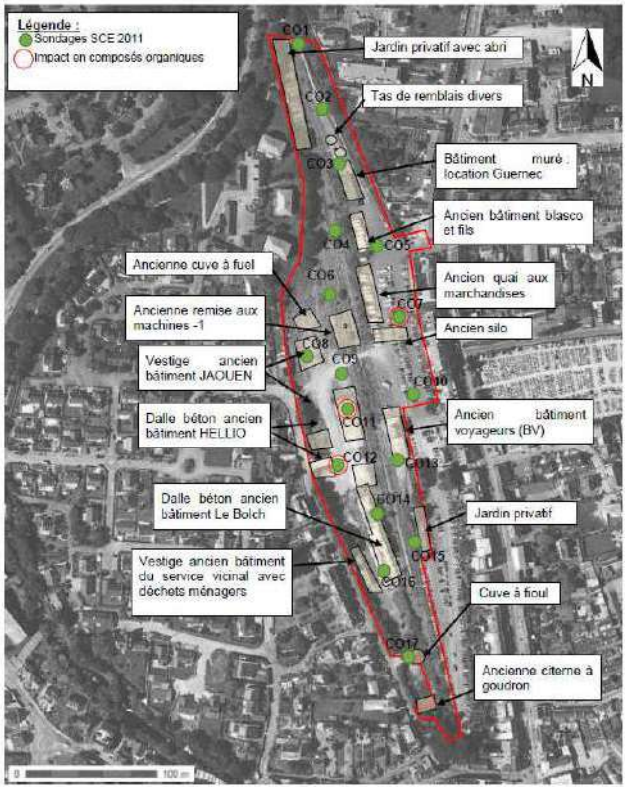
Des études de pollution des sols ont été réalisées par SNCF Immobilier préalablement à la vente des terrains :

- Diagnostic de pollution des sols SCE, Août 2011
- EVAL Phase 2 – Mission A200 SCE pour Nexity, Juillet 2016

La synthèse de l'historique du site est la suivante (Etude SCE 2016) :

| Date | Historique des activités/infrastructures |
|---|---|
| 1883 | Zone ferroviaire:<br>Inauguration de la gare de Concarneau |
| 1932 | Zone ferroviaire, présence des bâtiments suivants :<br>Halle aux marchandises et du quai découvert<br>Bâtiment à poisson et de la halle à marée<br>Bâtiment voyageur<br>Remise aux machines -1<br>Hangar de location Jaouen et du réservoir à fuel de 20 m3 |
| 1948 | Zone ferroviaire:<br>Zone Ouest en construction |
| 1952-1962 | Zone ferroviaire:<br>Construction d'un silo pour le concessionnaire Louis Moreau<br>Présence de bureau à partir de 1952<br>Présence du hangar de location Kerlan<br>Extension du hangar de location Jaouen<br>Présence du Hangar de location Hellio et du bâtiment service Vicinal<br>Présence des hangars de location Le Bolch<br>Présence du bâtiment blasco et fils puis rachat et extension des bâtiments par Guernec<br>Présence d'une seconde remise aux machines et d'une citerne à goudron |
| 1980 | Zone ferroviaire:<br>Fin de l'activité ferroviaire |
| 2005 | Ancienne zone ferroviaire:<br>Présence d'un nouveau bâtiment des services Vicinal<br>Démolition d'une majorité des bâtis<br>Présence de jardins privatifs au nord-ouest et au sud-est dont une cabane de jardin avec stockage divers<br>Cuve à fioul sauvage |
| 2011 | Ancienne zone ferroviaire:<br>Démolition de l'extension Guenerc |
| 2016 | Ancienne zone ferroviaire:<br>Les bâtis restant sur le site d'étude sont le bâtiment voyageur et du bâtiment du service vicinal |

Ces diagnostics font état de sols pollués par endroit et formulent des recommandations pour le traitement des zones concernées en phase chantier, préalablement à l'implantation des futures constructions.



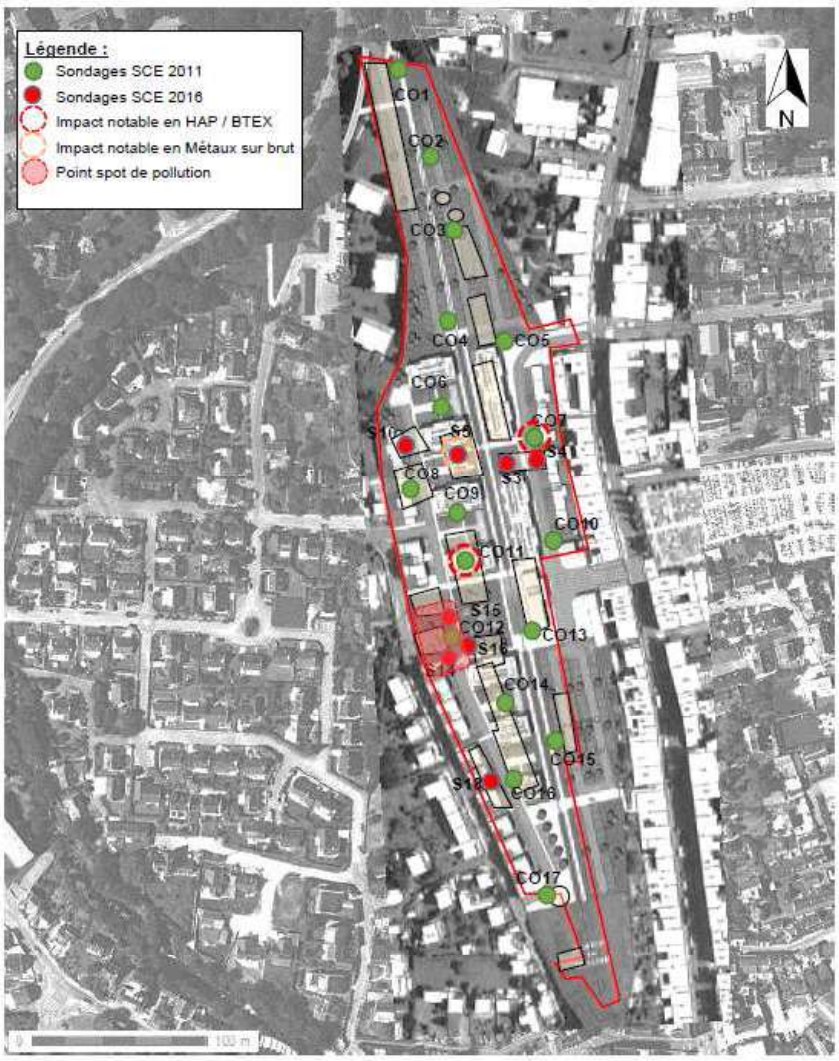



*Figure 28 : Localisation des différents éléments et impacts notables identifiés (SCE 2011 et 2016)*

Au regard du projet d'aménagement envisagé, les investigations menées par SCE mettent en évidence un potentiel risque sanitaire (présence d'hydrocarbures, HAP, BTEX, Métaux) au droit de certains futurs bâtis via une potentielle volatilisation des composés volatils en présence dans les sols ou de certains espaces verts via une potentielle volatilisation des composés volatils en présence dans les sols ou une potentielle bio-accumulation de métaux dans les légumes/fruits cultivés sur le site.

Au vu des résultats de 2011 et de 2016, il a été conseillé :

- De traiter le point de pollution par hydrocarbures et métaux identifié au droit des sondages CO12, S14 et S15. Plusieurs techniques de traitement sont envisageables aussi la réalisation d'un plan de gestion est recommandée. L'emprise de ce point pourra être affinée par la réalisation d'analyses complémentaires.
- De caractériser les gaz du sol dans les remblais de surface pour définir le caractère volatil des polluants au droit des zones présentant les plus fortes teneurs en composés volatils (à savoir : CO7 et CO11) et des bâtiments ayant des logements en RDC.
- Un calcul des risques sanitaire est également préconisé.

Ces études complémentaires ont été réalisées en 2019, en fonction du plan d'aménagement défini, afin de respecter l'ensemble des recommandations issues de ces premières études (rapport ECR Environnement n°5608360).

Ainsi l'Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS) a permis de définir des seuils de dépollution en mercure, benzène, HAP et hydrocarbures.

Le bilan coût/avantage du Plan de gestion a permis d'établir le coût prévisionnel des travaux en fonction des options de réhabilitation au droit de la source concentrée en hydrocarbures identifiée par les sondages CO12, S14 et S15.

Ainsi la dépollution de ces secteurs sera intégrée au projet d'aménagement.

### 3.3.4 Cadre urbain

**Equipements publics**

La ville de Concarneau comprend les principaux équipements collectifs (scolaires, santé, sportifs et culturels) suivants :

**Equipements scolaires :**

- un lycée public (Pierre Guéguin),
- deux collèges publics (Sables Blancs et Porzou),
- trois groupes scolaires publics (Le Rouz, Le Dorlett et Kerandon),
- trois écoles élémentaires publiques (Lanriec, Centre-ville et Beuzec Conq),
- trois écoles maternelles publiques (Lanriec, Berthou et Beuzec Conq).

**Equipements de santé :**

- l'hôpital du Porzou,
- une caserne des sapeurs-pompiers,
- une médecine du travail,

**Equipements sportifs :**

- deux complexes sportifs (Sables Blancs et Porzou),
- le pôle nautique « Espace Guy Cotten »,
- l'espace voile des Sables Blancs,
- l'espace aquatique du Porzou (l'Atlantide),
- la base nautique du Porzou,
- un skate-park,
- quatre stades de foot (Kerhun, Moros, Guy Piriou, Kersaux),
- le stade de rugby Henri Sérandour,
- le terrain stabilisé HLM de Lanriec,
- le terrain multisports de Kerandon,
- le parcours sportif d'orientation du bois du Porzou.

**Les équipements culturels ;**

- le CAC,
- un marinarium,
- le château de Keriolet,
- une bibliothèque,
- une école de musique,
- un pôle culturel,
- une maison du Patrimoine,

- la chapelle de la Trinité,
- la ferme du Moros,
- les archives municipales,
- la chapelle de la Croix,
- la chapelle de Lochrist,
- la chapelle Saint Fiacre,
- le carré des Larrons,
- l'église Saint Guénolé,
- l'église Saint Budoc,
- l'église Notre-Dame de Lorette,
- le musée de la Pêche,
- le fort du Cabellou,
- une maison des associations,
- la maison de quatier de Lanriec « Tiliz »,
- l'abri du Marin,
- l'église du Passage.

La majorité de ces équipements sont situés au centre-ville.

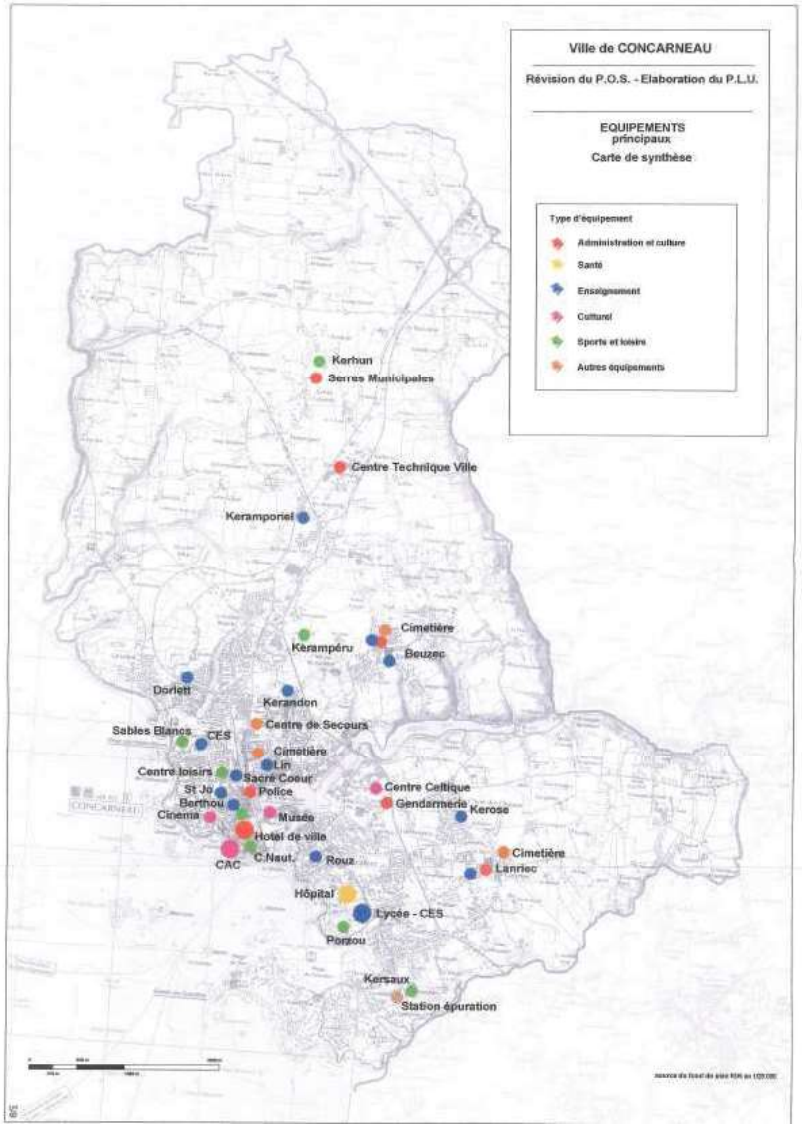



*Figure 29 : Equipements publics principaux de la commune de Concarneau*

## Commerces

De nombreux commerces sont également présents à proximité du site de projet, notamment avenue de la Gare.

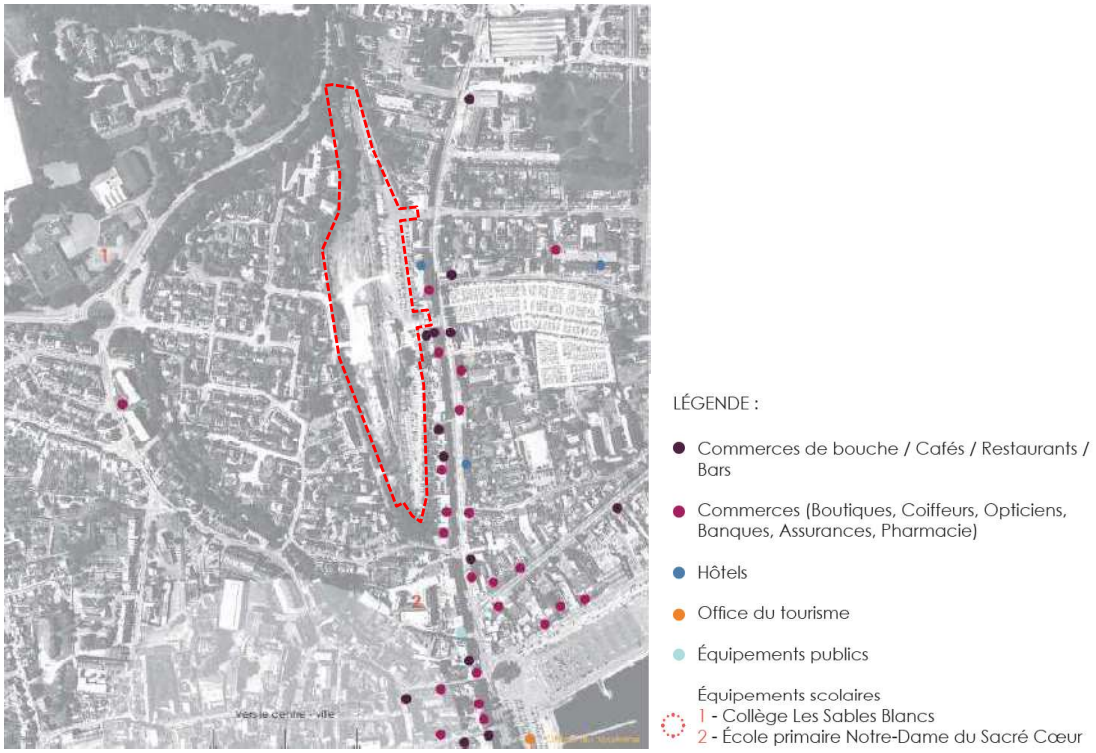



*Figure 30 : Commerces à proximité du site d'étude (Diagnostic paysager, A-mar paysage)*

Les parkings prévus permettront la desserte des commerces du centre-ville.

A noter que la petite surface commerciale et de service (550 m²) prévue en RDC de 2 collectifs est prévue d'une taille raisonnable afin de ne pas affecter l'activité des commerces existants à proximité.

## Déplacements et circulation

Le site est actuellement accessible, pour les véhicules, depuis l'avenue de la Gare (2 accès) et la rue des Jardins (3 accès). Il existe 3 accès supplémentaires pour les piétons : en pointe nord (liaison avec la voie verte), en pointe sud et vers l'avenue de la Gare (accès au centre-ville).

Compte-tenu de son emplacement au sein d'un tissu urbain existant et des flux induits par les futurs habitants du quartier, l'organisation des nouvelles constructions et des circulations futures ont été étudiés de manière à limiter au maximum les nuisances dans les quartiers adjacents et notamment dans les quartiers d'habitation à l'ouest du futur projet. Cette problématique a fait l'objet d'une étude spécifique. Un diagnostic mobilité et déplacements a été réalisé par M3De-Aceascop en décembre 2018 et septembre 2019.

Ainsi, le projet prévoit la conservation de ces accès à l'exception de l'accès central depuis la rue des Jardins qui deviendrait uniquement piéton. De plus un accès nord par un rond-point vers l'avenue Robert Jan et une traversée est/ouest du quartier seront créés. Ce scénario « traversant » a fait l'unanimité du fait de plusieurs avantages : la fluidité du trafic, le désengorgement du centre-ville, l'intégration du nouveau quartier avec les autres quartiers, la multiplication des choix de trajets.
L'ensemble du quartier sera traité en « zone 30 » et zones de rencontre afin de privilégier les modes de déplacements doux et sécuriser cette future zone d'habitat.




*Figure 31 : Diagnostic des déplacements actuels et orientation retenues à l'issue des études opérationnelles (Archipole)*

**Les transports collectifs** de Concarneau comprennent :

- le réseau urbain avec 4 lignes de bus et de nombreuses lignes à la demande (Pont-Aven, Névez, la pointe de Trévignon),
- le Bac du passage : traversée entre la Ville Close et le quartier du passage,
- des liaisons régulières en autocar pour de nombreuses communes (Quimper, Quimperlé, Rosporden…).
- la Gare SNCF de Rosporden est également desservie par une navette depuis Concarneau.




*Figure 32 : Plan des lignes de bus desservant la ville (Concarneau Cornouaille Agglomération)*

Deux lignes desservent le site (arrêt Gare SNCF). Il s'agit des lignes régulières Coralie n°1 et 4.

**L'aire de covoiturage** de La Boissière au lieu-dit Coat Conq comprend 30 places, à 6 km au Nord du projet.

## Les liaisons douces : Desserte piétons/cycles

La ville de Concarneau a mis en place plusieurs circuits privilégiés pour les piétons et les vélos à proximité du centre-ville ou dans les coupures vertes aménagées entre les zones d'habitat. Entre 2008 et 2016, le nombre de km de pistes cyclables est passé de 1 à 11 km.

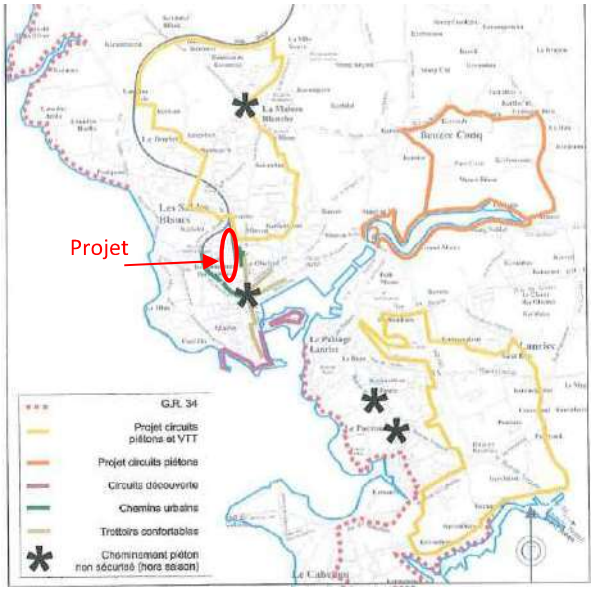



*Figure 33 : Carte des liaisons douces (rapport de présentation du PLU)*

Le secteur de l'ancienne Gare est le point d'arrivée de la voie verte, l'ancienne ligne de chemin de fer servant aujourd'hui de support à la voie verte Roscoff-Concarneau.

Le projet de renouvellement urbain du quartier de la Gare favorisera les circulations douces en créant des connexions sécurisées pour les piétons et les vélos entre les rues.

A noter qu'il est prévu le déplacement de l'aire d'accueil pour les camping-cars au niveau de l'ancienne caserne des pompiers située 170 m au nord.

### 3.3.5 Les réseaux et la gestion des déchets

Les réseaux reportés à proximité de la zone de projet sont les suivants :

**Réseaux d'eau potable, d'assainissement et d'eaux pluviales**

Le site est desservi en eau potable, collecte des eaux usées et évacuation des eaux pluviales depuis les rues voisines.

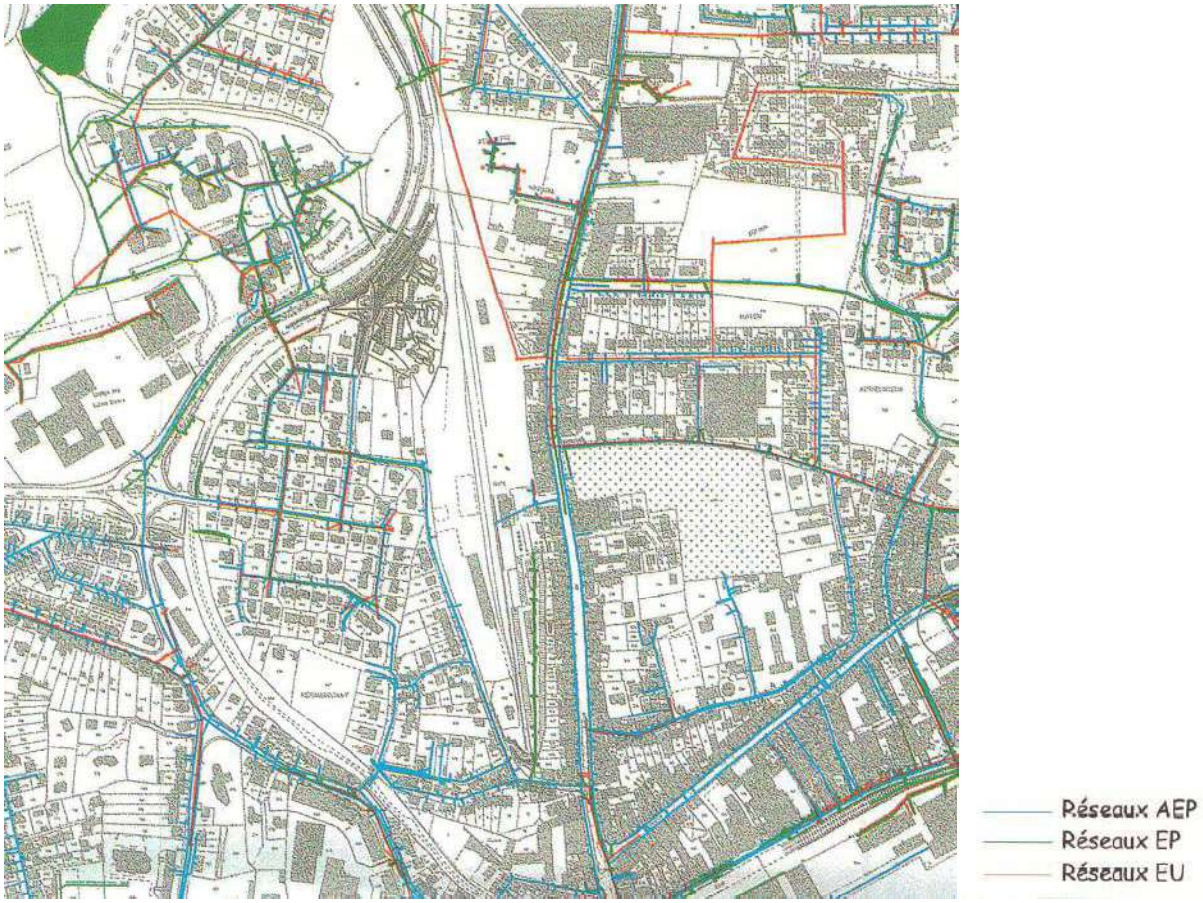



*Figure 34 : Extrait du plan des réseaux AEP, EU et EP (PLU 2007)*

Les eaux usées du futur projet seront évacuées par le réseau existant, via un poste de refoulement si nécessaire.

Concarneau est équipée d'un réseau séparatif de collecte des effluents desservant la majeure partie des zones bâties. Les effluents sont acheminés vers la station intercommunale de Kerambreton, gérée par Concarneau Cornouaille Agglomération. La station d'une capacité de 56 700 équivalents habitants (EH), se situe dans le quartier du Cabellou, au sud du centre-ville.

Les nouveaux effluents générés par le projet de 238 logements pourraient correspondre à un potentiel de 452 habitants. La station d'épuration est aujourd'hui en mesure de traiter les effluents qu'elle reçoit et le sera d'autant plus avec l'augmentation de sa capacité de traitement à 75 000 EH prévue pour 2019.

La gestion des eaux pluviales fera l'objet d'une gestion adaptée au projet (mise en œuvre de matériaux drainants, de noues et bassins de rétention/infiltration), définie en conformité avec les prescriptions de la ville, le SDAGE Loire Bretagne et le SAGE Sud-Cornouaille. Ces éléments feront l'objet d'un dossier de déclaration loi sur l'eau lors de l'aménagement du secteur.

## Réseaux électricité et gaz

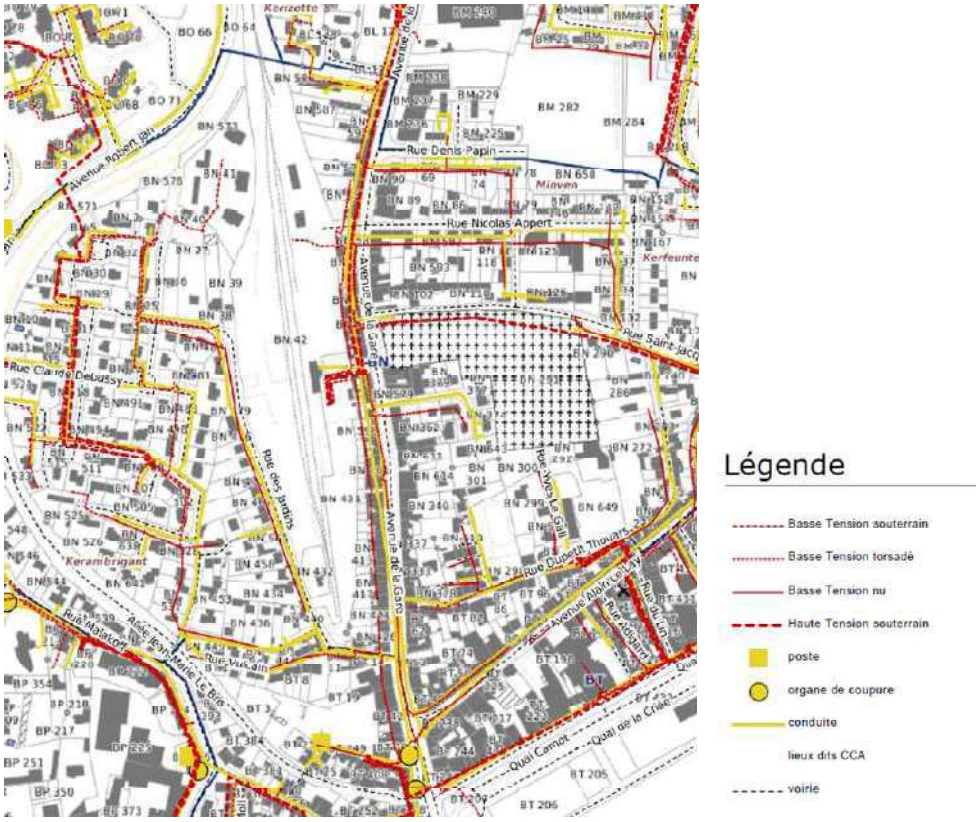



*Figure 35 : Réseaux électrique et gaz à proximité (CCA)*

Des réseaux d'électricité et de gaz sont présents tout autour de la zone de projet.

Une étude afin de limiter les consommations des futurs bâtiments et promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables est en cours de réalisation par le cabinet Become 29.

## Réseaux de télécommunication

Le site est également desservi par le réseau Orange.

## La gestion des déchets

La zone est intégrée dans le circuit de collecte des ordures ménagères géré par Concarneau Cornouaille Agglomération, en appliquant le tri sélectif (papier et emballages). Les points de collecte à verre et textile sont gérés par la CCA également. La déchetterie de Concarneau est située dans la zone Industrielle de Kersalé.

### 3.3.6 Le bruit

En application de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit le préfet du Finistère a pris un arrêté portant révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres du Finistère (arrêté préfectoral n°2004-0101 du 12 février 2004).

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) concernant les voies communales a été approuvé par le conseil municipal du 27 février 2020. Le site de la Gare ne fait pas partie des zones exposées.

L'avenue de la Gare est classée en 4ème catégorie (distance minimale de 30 m) par l'arrête du 12 février 2004 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre. La frange est du projet est concernée.

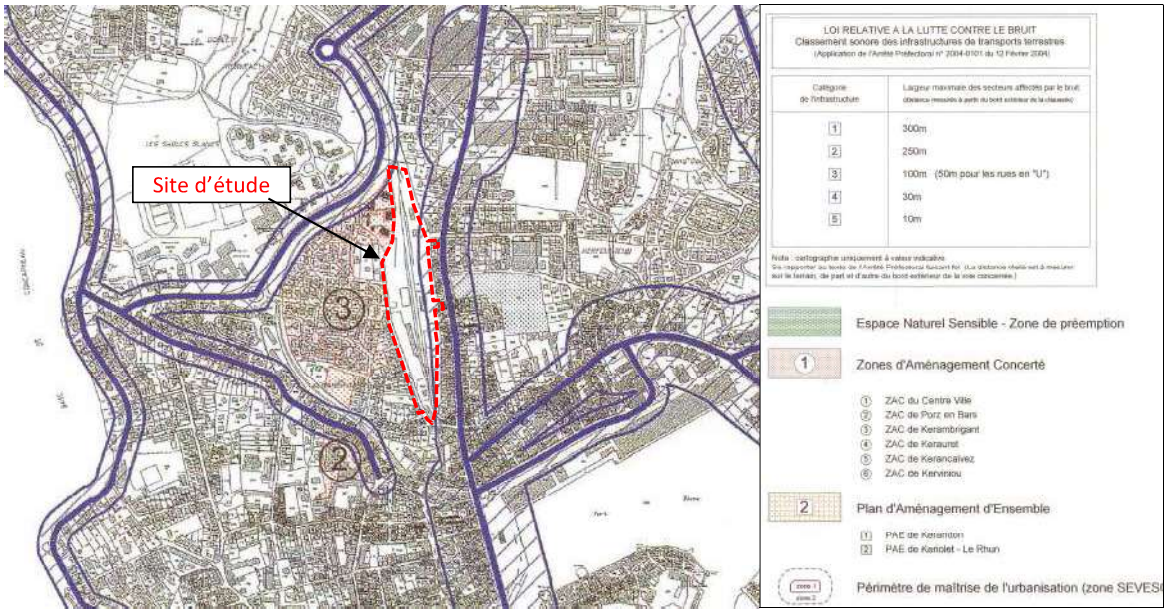



*Figure 36 : Carte des secteurs affectés par le bruit (annexes du PLU)*

# 4. SYNTHESE DES INCIDENCES POTENTIELLES ET MESURES PREVUES

Les éléments issus des études préalables pour la révision simplifiée n°2 du PLU traduits par une OAP, des études pré-opérationnelles et opérationnelles et collectés afin de réaliser l'état initial de l'environnement du projet ont mis en évidence 8 thématiques pour l'aménagement du quartier :

- La concertation,
- La mobilité,
- Les enjeux énergétiques,
- La biodiversité,
- Les espaces publics,
- Les formes urbaines,
- L'histoire du site,
- L'économie et le développement local.

Le développement de la ville s'effectue dans un souci d'économie du foncier (choix des zones futures à urbaniser, densité…), auquel répond le projet de renouvellement urbain. La ville est également soumise à des objectifs de production de logements définis par le SCOT et le PLH de Concarneau Cornouaille Agglomération.

Le plan d'aménagement du projet a fait l'objet d'une étroite concertation avec la ville de Concarneau et les riverains sur la base de ces éléments. La concertation avec le public et les riverains a été menée sous forme de 3 ateliers :

- Une visite urbaine le 1er décembre 2018
- 2ème atelier le 27 février 2019 : Circulation et formes urbaines
- 3ème atelier le 14 mai 2019 : Espaces publics et développement durable

Compte-tenu de son emplacement au sein d'un tissu urbain existant et des flux induits par les futurs habitants du quartier, l'organisation des circulations futures et notamment la traversée Est-Ouest du quartier ont été étudiées de manière à limiter au maximum les nuisances dans les quartiers adjacents. De plus, le projet favorisera la circulation douce en créant un cheminement doux sur un axe nord-sud correspondant au tracé de l'ancienne voie ferrée (prévu dans les OAP), pour les piétons et les vélos. Les parkings paysagers aménagés au nord et au sud permettront de poursuivre la desserte à pied du centre-ville.

Une étude afin de limiter les consommations des futurs bâtiments et promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables est en cours de réalisation par le cabinet Become 29.

D'un point de vue paysager et architectural, le projet s'inscrit au cœur d'un tissu urbain déjà constitué et dense, composé d'habitats et de commerces. Ce nouveau quartier sera également dédié à l'habitat, sous plusieurs forme (collectif, individuel/accession, locatif), mais accueillera également des espaces publics de qualité (le jardin et la place de la Gare et le jardin du Belvédère), ainsi que quelques services et commerces.

En termes de biodiversité, les enjeux (moyens à faible) du site correspondent à l'ensemble des haies arbustives ou arborées, qui sont des habitats non patrimoniaux mais constituent des supports de reproduction potentiels pour la faune (oiseaux et insectes). Une vérification de l'absence de chiroptères au repos sera réalisée au préalable des travaux de réhabilitation du bâtiment de la gare. Le projet d'aménagement prévoit la conservation et la densification des haies qui bordent le site avec des espèces locales et la création de nombreux espaces verts de qualité au sein du quartier actuellement imperméabilisé ou en friche. Ainsi le projet sera favorable à la biodiversité communale.

Le secteur se situant dans son point le plus proche, à environ 700 m environ des sites Natura 2000 en mer. Le projet n'aura pas d'impact sur ces sites dont il est séparé par une zone urbaine dense.

Les études de pollution des sols réalisées pour SNCF Immobilier préalablement à la vente des terrains ont mis en évidence des sols pollués par endroit. Les études complémentaires préconisées ont été réalisées en fonction du plan d'aménagement défini, afin de respecter l'ensemble des recommandations issues de ces premières études. Ainsi la dépollution de ces secteurs sera intégrée au projet d'aménagement.

La mémoire du passé ferroviaire du site sera conservée grâce au maintien de l'aspect ferroviaire (bascule, draisine), installation de panneaux d'information, nomination des rues à partir de l'histoire du site, création de salles de mémoire.

# 5. AUTOEVALUATION

Ainsi compte tenu :

- de la volonté de la ville de revaloriser le site non utilisés suite à l'arrêt des activités ferroviaires,
- de la définition de l'ensemble des principes du projet en compatibilité avec les documents de planification en vigueur, notamment en terme de densité,
- de la situation du projet au centre-ville et ne consommant pas d'espace naturel remarquable,
- du traitement de la pollution liée au passé ferroviaire du site,
- de la création de liaisons douces et de parkings offrant une alternative à la voiture en centre-ville,
- de l'organisation des circulations futures et notamment la traversée Est-Ouest du quartier étudiées de manière à fluidifier le trafic,
- de la création de nombreux espaces verts de qualité au sein du quartier actuellement imperméabilisé ou en friche,
- de l'absence d'impact sur les sites Natura 2000 (directive habitat et oiseaux) : Dune et côte de Trévignon,

Il nous semble que le projet de mise en compatibilité du PLU sur le quartier de la Gare de Concarneau, dans le cadre d'un projet de renouvellement urbain, ayant déjà fait l'objet de l'ensemble des études diagnostics et de programmation nécessaires à la prise en compte de l'environnement dans son ensemble, ne nécessite pas la réalisation d'une évaluation environnementale supplémentaire.

# ANNEXES

# Annexe 1 : Compte rendus des ateliers participatifs

# BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

# A L'AMENAGEMENT DU QUARTIER DE LA GARE

## I - AVANT-PROPOS ET CONTEXTE DE LA CONCERTATION PREALABLE

La ville de Concarneau est engagée dans une réflexion visant à aménager le secteur du « quartier de la Gare ». Les usages de cet espace stratégique pour le centre-ville ont progressivement évolué au cours des dernières décennies, parallèlement au déclin des activités ferroviaires.

Aujourd'hui, la partie Est du site est majoritairement dédiée au stationnement et la partie Ouest est actuellement en friche. Quelques usages ponctuels occupent cet espace, notamment pendant la période estivale. Par ailleurs, le secteur de l'ancienne gare est également le point d'arrivée de la voie verte Concarneau-Roscoff.

L'ancien bâtiment voyageur est toujours présent au cœur de la zone de projet mais les rails et la quasi-totalité des équipements ferroviaires ont été déposés en 2016.

La ville de Concarneau souhaite désormais bâtir et développer un nouveau quartier sur cette friche située à proximité immédiate du centre. Dans cette perspective, plusieurs phases d'études préalables ont été engagées depuis 2010, ce qui a notamment permis de définir des orientations d'aménagement et de programmation et d'adapter le zonage du document d'urbanisme.

A l'occasion d'une révision simplifiée en 2013, les vocations futures du quartier ont été précisées par l'instauration :
- D'un zonage central 1 AUbg correspondant à la zone à vocation d'habitat et commerces/services associés,
- De deux zonages Nas, correspondant aux futures zones de stationnement,
- D'un zonage N pour l'aménagement d'un jardin belvédère.

Ce nouveau quartier sera donc en grande partie dédié à l'habitat, mais accueillera également des espaces publics ainsi que quelques services et commerces. Au regard de son emplacement, il constituera l'un des points stratégiques d'entrée et de découverte du centre-ville. Il devra également s'inscrire dans un tissu urbain dense déjà constitué et limiter, dans la mesure du possible, les impacts liés aux flux induits.

Afin d'engager le projet dans une phase opérationnelle, la ville de Concarneau a, par délibération en date du 21 septembre 2017, confié l'aménagement de ce quartier à la société d'aménagement du Finistère (SAFI). L'aménageur a notamment en charge de réaliser l'ensemble des travaux de voirie, de réseaux, d'espaces libres et d'installations diverses.

La ville de Concarneau et la SAFI envisagent une opération exemplaire en termes de qualité urbaine, d'intégration des enjeux de développement durable et de participation citoyenne dans les différentes phases du projet (conception, travaux, fonctionnement…). Pour cela, un cadre d'action développement durable a été bâti pour définir les thématiques prioritaires à prendre en compte pour construire une approche progressive, ambitieuse et partagée.

Conformément à l'article L103-2 du code de l'urbanisme, une concertation préalable, associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et autres personnes a été organisée.

## II – MODALITES DEFINIES DE LA CONCERTATION PREALABLE

Le 20 septembre 2018, le conseil municipal a défini les objectifs poursuivis par ce projet et les modalités de concertation.

Objectifs poursuivis :
- Maîtriser l'urbanisation de ce nouveau quartier et permettre le renouvellement de la population,
- Assurer la requalification d'une friche urbaine,
- Proposer une grande diversité de logements en proximité du centre-ville et une mixité d'offre à travers les typologies proposées (accession, locatif, locatif social, accession sociale…),

- Offrir des espaces publics de qualité (jardins, cheminements doux…),
- Permettre un stationnement conséquent pour la population touristique et locale,
- Proposer un développement urbain innovant et réaliser le projet dans le cadre d'une démarche participative et « durable » en cohérence avec les documents de planification et de développement durable (Agenda 21 de Concarneau notamment).

Pour répondre à ces objectifs, la concertation engagée avait pour ambition de :
- Faire participer et recueillir les besoins des parties prenantes sur les différentes thématiques,
- Les impliquer dans le processus de conception,
- Faciliter l'appropriation du nouveau quartier par les riverains et usagers, actuels et futurs.

Modalités de concertation :

- Organisation de réunions de présentation du projet et d'ateliers de concertation,
- Réalisation d'une exposition présentant la démarche et les grandes orientations du projet,
- Réunion publique permettant d'exposer les choix envisagés à l'issue des ateliers de concertations,
- Mise à disposition d'un dossier de présentation et d'un registre afin de recueillir les observations du public.
- Quinze jours avant le début de la concertation, le public sera informé du démarrage de la démarche par voie de presse et annonce sur le site internet de la ville de Concarneau.
- A l'issue de cette concertation, un bilan sera arrêté par le conseil municipal et rendu public.

## III – MISE EN OEUVRE DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation s'est tenue du 1er décembre 2018 au 8 septembre 2019, soit pendant une durée de 9 mois.

### 1) Annonce de l'ouverture de la concertation préalable 15 jours avant

L'ouverture de la concertation, prévue le 1er décembre 2018, a été annoncée une quinzaine de jours avant son démarrage :
- par voie de presse : le mercredi 14 novembre 2018 avec un rappel les 28 et 29 novembre 2018,
- via le site Internet de la Ville : le mercredi 14 novembre 2018,
- par invitation mail du conseil de quartier du Centre Ville le 13 novembre 2018 et de l'Union des Commerçants, le 14 novembre 2018,
- par la réalisation d'une affiche distribuée dans les boites aux lettres des riverains du site de la Gare (la rue des Jardins, le bas de la rue Vulcain, une partie de l'avenue de la Gare, de la rue de Porzambars et de la rue Hector Berlioz).




*Affiche de communication pour la visite urbaine*




*Extrait du site internet de la Mairie - publication du 14 novembre 2018*



Concarneau

Quartier de la gare : une phase de concertation

Les Concarnois sont invités à se rendre sur le terrain, le samedi 1er décembre, afin d'échanger avec les professionnels chargés du réaménagement du quartier. 240 logements sont en projet.

« D'abord entendre les habitants avant de commencer à travailler »



CONCARNEAU 17

Gare. L'aménagement sur les rails

Hubert Orione

Déjà plusieurs fois évoqué dans nos colonnes, l'aménagement de la friche de la gare est bien en route, avec à terme, « entre 230 et 240 logements ». Par consultation, tous les Concarnois sont invités à participer à l'aménagement de ce futur quartier.

*Publication du Ouest-France – 14 novembre 2018* *Publication du Télégramme – 14 novembre 2018*

## 2) Visite urbaine et ateliers citoyens

Ce volet s'est déroulé en trois temps :

**- Le démarrage de la concertation avec un premier atelier citoyen, « Visite urbaine » le 1er décembre 2018 pour présenter le projet aux habitants et recenser les usages et les perceptions du site.**

- Un deuxième **le 27 février 2019 pour échanger et recueillir les** avis à partir de différents scénarios de circulation et d'une esquisse du plan de composition et de définition des îlots bâtis.

**- Un troisième le 14 mai 2019 pour échanger et recueillir les avis** à partir d'une présentation de l'aménagement des espaces publics et un travail de groupe sur les thèmes de développement durable à développer.

### a) Le premier atelier citoyen « Visite urbaine »

> *Objectif et déroulement de l'atelier*

L'objectif de cet atelier était de présenter aux habitants le projet politique et le contexte règlementaire de cet aménagement et de recenser les usages et les perceptions à l'échelle du quartier de la Gare et du périmètre du projet. Cet atelier, ouvert à tous, a permis également au commanditaire et à l'équipe de maîtrise d'oeuvre de répondre aux questions et aux craintes exprimées par les habitants.
45 personnes y ont participé.

> *Résultats obtenus*




Les points essentiels qui ressortent de cet atelier sont :

- Le site du quartier de la Gare est un lieu à la croisée des chemins (accès au centre-ville, aux Sables Blancs, aux différents quartiers riverains (Kerambrigant, Kerandon, Kerauret), aux commerces situés avenue de la Gare : divers accès et traversées sont à prendre en compte.
- Les voies vertes y sont bien présentes (pour accéder au centre-ville, pour rejoindre le collège, etc.).



Des demandes se sont exprimées pour améliorer les liaisons, créer un espace de jeux et faire le lien avec les espaces verts.
- Les parkings déjà présents sont à conserver mais à aménager (améliorer l'accessibilité, préserver un calme relatif).
- Les participants souhaitent la création d'une zone d'habitat aérée, sans grands immeubles (surtout à proximité des maisons), également pourvue de commerces et d'espaces verts.
- Un point de vigilance : porter une attention particulière à la circulation et à la vitesse des véhicules au niveau de la rue des Jardins.

En fin d'atelier, les personnes intéressées pouvaient s'inscrire pour être invitées aux ateliers suivants. Une trentaine de personnes s'est inscrite.
Suite à cette matinée, le support de présentation et le compte-rendu ont été envoyés à l'ensemble des participants.

**b) Le deuxième Atelier citoyen**

> *Objectif et déroulement de l'atelier*

L'objectif de cet atelier visait à recueillir les avis et les suggestions à partir de trois scénarios de circulation, d'une esquisse du plan de composition et de définition des îlots bâtis et des gabarits et les hauteurs des bâtiments.
30 personnes étaient présentes à cette réunion.





> *Résultats obtenus*

- Concernant les trois scénarii de circulation présentés :

**Le scénario "tout traversant"** a fait l'unanimité du fait notamment de plusieurs avantages offerts par ce scénario : la fluidité du trafic, le désengorgement du centre-ville, l'intégration du nouveau quartier avec les autres quartiers, la multiplication des choix de trajets. Les craintes repérées sont les nuisances sonores, l'inconfort et l'insécurité pour les riverains et les nouveaux arrivants.

**Le scénario "impasse"** n'a sucité aucun intérêt en raison des obligations d'allers et venues des habitants par chacune des entrées est et ouest du quartier et de la création d'un goulet d'étranglement sur la rue Vulcain.

**Le scénario " Avenue de la gare"** a recueilli des avis majoritairement défavorables. la sortie des véhicules sur l'avenue de la Gare va créer des engorgements sur cet axe routier et des zones en "cul-de-sac". Ce scénario présente toutefois l'avantage de ne pas augmenter le traffic à l'ouest du site, de sécuriser les écoliers traversant le quartier pour rejoindre les collèges et lycée de Concarneau et d'aider à la revitalisation des commerces avenue de la Gare. Quelques personnes sont favorables à ce scénario.

- L'esquisse du plan de composition et de définition des îlots bâtis présentée a majoritairement reçu un accueil favorable : le quartier est mis en valeur grâce notamment à la création d'un ensemble cohérent, harmonieux et joli, de lieux de rencontres propices aux liens sociaux. Certains habitants ont toutefois souligné que le bâti, dans certains îlots, était trop rectiligne et les espaces verts insuffisants.

- Concernant les gabarits et les hauteurs des bâtiments présentés, pour une majorité des participants ils permettent une bonne utilisation de l'espace global et de l'emprise au sol, avec une surface très raisonnable du bâti, une bonne intégration dans l'espace et une bonne variété des gabarits et des hauteurs de bâtiments acceptables. Quelques participants ont toutefois exprimé leurs inquiétudes quant aux formes urbaines (la hauteur du bâti le long de la rue des Jardins et les gênes visuelles pour quelques maisons le long de l'avenue de la Gare) et à la proportion trop importante de collectifs.

### c) Le troisième Atelier citoyen

> *Objectif et déroulement de l'atelier*

L'objectif de cet atelier : recueillir les avis et les suggestions pour l'aménagement des espaces publics et la prise en compte du développement durable dans la conception du projet.
25 personnes étaient présentes à cet atelier.

> *Résultats obtenus*




- Concernant les espaces publics, les aménagements ont été majoritairement appréciés. Pour certains participants le nombre et la répartition des espaces verts sont toutefois insuffisants. Plusieurs améliorations ont été demandées ou suggérées : l'agrandissement du parc et l'aménagement d'espaces partagés, la création de jardins partagés et pédagogiques, l'aménagement d'une promenade sinusoïdale, la création d'un grand recul entre la rue des Jardins et les lots C3 et C4 et d'une ambiance pavillonnaire rue des Jardins ainsi que l'implantation d'essences locales.

- Voici les thèmes de développement durable à développer suggérés par les participants : le bioclimatisme et la production d'énergie renouvelable, la préservation de la biodiversité et la gestion des eaux pluviales et des déchets, la création d'habitats participatifs, le maintien de la mémoire du lieu (aspect ferroviaire), le développement des services (implantation d'un centre de santé, développement des commerces avenue de la Gare).

**3) Réunion publique de présentation du projet**



Une réunion publique de présentation du projet a été organisée le 2 juillet 2019. Il s'agissait de présenter à l'ensemble des habitants le projet d'aménagement consolidé suite aux études techniques et aux ateliers de concertation. Une soixantaine de personnes était présente à cette réunion.

Après une présentation du projet et du processus de concertation par l'équipe de maîtrise d'œuvre, un débat a eu lieu entre les habitants, les élus, l'équipe de maîtrise d'œuvre et la SAFI. Plusieurs points ont été abordés : les accès au nouveau quartier, l'aménagement des voiries, le devenir du bâtiment de la gare, les essences végétales, la gestion des espaces publics, la composition des lots, le phasage et le calendrier de l'opération.
Aucune opposition n'a été exprimée lors de cette réunion publique mais des demandes de précisions relatives aux différents points précédents ont été formulées.

**4) Exposition**

Du 9 août 2019 au 8 septembre 2019, trois panneaux ont été exposés dans le hall d'accueil de la mairie et sur l'ancien bâtiment voyageurs de la Gare.





***Photo du bâtiment de la Gare et du hall d'accueil de la Mairie le 9 août 2019***

L'intitulé de cette exposition était *"Une histoire... Une démarche... Un projet..."*.

1) *"Une histoire"* : Le premier panneau visait à présenter l'histoire du site de la Gare, son origine, ses évolutions et la fermeture progressive des lignes ;
2) *"Une démarche"* : Ce deuxième panneau revenait sur le contexte et objectifs du projet d'aménagement du quartier de la Gare ainsi que sur la démarche de concertation initiée depuis le 1er décembre 2018 (ateliers de concertation, visite urbaine, réunion publique). Enfin, il incitait les habitants à s'exprimer sur le registre ouvert en mairie, par courrier ou par courriel ;
3) *"Un projet"* : Le dernier panneau présentait le projet d'aménagement, le programme, les formes urbaines, la circulation et les mobilités, l'intégration paysagère, les espaces publics, etc.



## Quartier de la gare. La consultation se poursuit

Avant le lancement du chantier en 2021, la consultation se poursuit en vue de dessiner le futur visage du Quartier de la gare. Une aire de 4 hectares environ, envisagée comme une « cité-jardin », un « éco-quartier », sur lequel les partenaires du projet prévoient notamment de construire 240 logements et deux sites de stationnement majeurs (l'un au nord, de 150 places ; l'autre au sud est, de 140 places).

Après les ateliers participatifs et la réunion publique de début juillet, une nouvelle phase de consultation commence désormais. Dans le hall d'accueil de la mairie, comme sur les anciennes entrées du bâtiment de la gare, trois panneaux en 120x80 cm viennent en effet d'être installés par la municipalité, pour expliquer les tenants et les aboutissants du projet.

Des panneaux conçus par Nicolas Buttet, un Trégunois de 24 ans, étudiant à l'Institut d'urbanisme de Lyon et en stage à la mairie de Concarneau durant trois mois et demi. Soutenu pour l'occasion par Michel Guéguen, historien local, le Service patrimoine, les guides conférenciers de la Ville bleue, les Archives municipales ainsi que par la Safi et le cabinet Archipole.

Trois panneaux censés retracer le passé (l'histoire du site), le présent (la démarche engagée) et l'avenir (le chantier), résument Marc Bigot, adjoint à l'urbanisme, et François Guillou, directeur du service. « Concernant la partie historique, les plus vieux d'entre nous se souviendront par exemple de la traversée du train au milieu de la ville, intervient l'élu. On évoque tout : de la mise en service de la ligne en juillet 1883 au dernier train accueilli ici en septembre 1998, en passant par l'ultime train de marée, en 1974 ».

Le deuxième volet revient, lui, sur les échanges permanents entre les porteurs du projet, la Ville et ses partenaires, et la population.

François Guillou, Marc Bigot et Nicolas Buttet.

### Une consultation possible jusqu'au 8 septembre

Le dernier volet montre, esquisses à l'appui, ce que pourrait être le futur Quartier de la gare, une fois les travaux terminés.

La population a désormais jusqu'au 8 septembre pour faire part de ses remarques sur le projet. Et ce, sur le site internet de la Ville ou sur le registre d'observation mis à disposition en mairie.



## Comprendre les rénovations à la gare

La Ville poursuit sa consultation publique sur le réaménagement du quartier de la gare. Ce vendredi 9 août, des panneaux informatifs ont été installés sur le bâtiment historique.

Le quartier de la gare est en pleine mutation. Si les travaux doivent commencer début 2021, la Ville continue de prendre les devants pour informer la population concernée.

En effet, la décision a été prise d'installer trois panneaux informatifs sur le bâtiment historique. Des répliques identiques sont présentes dans le hall d'accueil de la mairie.

L'objectif ? « La gare fait partie du patrimoine local et nous voulions que la population ait conscience de son activité, longue de 136 ans, détaille Marc Bigot, adjoint à l'urbanisme présent pour l'inauguration avec François Guillou, directeur du service urbanisme. Nous voulions également expliquer le projet de réaménagement en cours et ses raisons. »

Ces panneaux ont été conçus et rédigés par Nicolas Buttet, Trégunois de 24 ans, stagiaire pour trois mois et demi au service urbanisme de la Ville.

« Il a fallu faire un gros travail de synthèse avec Michel Guéguen, historien local, détaille l'étudiant à l'Institut d'urbanisme de Lyon. J'ai également fait un travail de fond, en allant obtenir des informations auprès du Service patrimoine, des guides conférenciers de Concarneau et des archives municipales, entre autres. »

Les trois œuvres peuvent être lues comme des séries. Le premier panneau est un rappel historique, le second détaille la démarche effectuée avec, notamment, le Plan local d'urbanisme (PLU) et le troisième explique le projet de réaménagement tel qu'il a été présenté lors de la réunion publique, le 2 juillet.

À savoir : la réhabilitation du bâtiment de l'ancienne gare, la construction de commerces, de 240 logements, d'espaces paysagers ainsi que l'aménagement de deux parkings publics.

Ces panneaux au format A0 (118,9 x 84,1 cm) sont l'occasion pour la Ville de poursuivre la phase de consultation publique sur ce projet urbain.

Les citoyens ont jusqu'au 8 septembre pour faire remonter tous types de remarques sur le projet. Que ce soit via le site internet ou sur le registre d'observation présent à la mairie.

Q.B.

Nicolas Buttet, François Guillou et Marc Bigot, devant l'un des panneaux installés dans le quartier de la gare. (Photo Ouest-France)

***Articles de presse du 10 août 2019***

**5) Mise à disposition d'un registre**

Dès le démarrage de la concertation et jusqu'au 8 septembre 2019, un registre était mis à disposition du public au service urbanisme de la Mairie. A noter que les contributions envoyées par courrier ou par courriel ont toutes été annexées au registre de concertation.

En parallèle, un dossier de présentation alimenté par les supports de présentation, comptes-rendus des ateliers au fur et à mesure de l'avancée de l'étude était mis à disposition du public (voir point 6).

Au total, 21 contributions ont été enregistrées de la manière suivante :
- 12 contributions directement sur le registre ;
- 5 par courriels ;
- 4 lettres dont une pétition.

En annexe du présent document, un tableau illustre les 21 contributions du registre, des courriers ou du site internet et permet d'avoir une vision exhaustive des préoccupations de la population. Des éléments de réponse qui sont apportés pour chacune d'entre elles.

*> Thèmes majeurs*

Les thèmes majeurs d'inquiétude ou d'interrogation ont été posés et ont concerné trois volets du projet :

- Thème 1 : la desserte du site avec la création de la traversée Est/Ouest (crainte des nuisances sur le quartier de Kerambrigant avec de nouveaux flux de véhicules) et son accès Nord.
- Thème 2 : la hauteur des constructions donnant sur la rue des Jardins.
- Thème 3 : les collectifs sur la frange Est (crainte des ombres portées et des vues sur les logements existants).

*> Éléments de réponses apportés*

- Thème 1 :

Compte-tenu du nombre de logements (environ 240) dont la majorité se situe côté Ouest de l'ancienne voie ferrée, la traversée du quartier permet de fluidifier le trafic automobile en le divisant par 2 (étude des flux réalisée par le bureau d'études Aceascop). Afin de prendre en compte les remarques des habitants du quartier Kerambrigant, la ville s'engage à étudier des solutions pérennes afin de réduire la vitesse et sécuriser les flux piétonniers des deux rues d'accès Ouest au futur quartier de la Gare (rue Debussy et rue des Jardins).

En complément, un nouvel accès Nord sur l'avenue Rober Jan, est également en étude par la ville, afin de limiter le transit automobile du quartier de Kerambrigant (confirmé par l'étude des flux d'Aceascop).

- Thème 2 :

Afin de diminuer l'impact visuel des futures constructions situées au Sud-Ouest du nouveau quartier, et donnant sur la rue des Jardins, il est proposé d'intégrer, côté Est de la rue des plantations et alignements d'arbres de hautes tiges (essences locales).

De plus, une attention particulière sera demandée aux futurs architectes et/ou promoteurs qui travailleront sur les projets d'îlots privés, afin de limiter les impacts visuels vis-à-vis des constructions existantes. La forme urbaine n'est pas figée et les gabarits proposés sont des gabarits « maximum ».

A noter également que les futures constructions seront intégrées à la topographie du site qui est situé en contrebas de la rue des Jardins. L'impact de la hauteur des constructions sera donc minimisé.

- Thème 3 :

Afin de structurer le parvis de la Gare et de mettre en valeur le bâtiment réhabilité (futur équipement public à vocation médicale), deux petits collectifs, offrant des commerces en rez-de-chaussée, sont proposés au Nord et au Sud du bâtiment existant. Ces collectifs, d'intérêt majeur pour marquer l'entrée du nouveau quartier, sont inscrits dans la continuité des gabarits des constructions existantes de l'avenue de la Gare, en RDC+1+Combles. Une attention particulière sera demandée aux futurs architectes et/ou promoteurs qui travailleront sur les projets d'îlots privés, afin de limiter les impacts visuels vis-à-vis des constructions existantes. A noter également que le poste de transformation existant, au sud de cet accès, sera, à terme, démoli. Cette démolition permettra de dégager des vues au Sud-Ouest pour les constructions existantes de l'avenue de la gare.

Pour les constructions situées entre les accès Nord et Sud, une attention particulière sera également demandée aux futurs architectes et/ou promoteurs qui travailleront sur les projets d'îlots privés, afin de limiter les impacts visuels vis-à-vis des constructions existantes. La forme urbaine n'est pas figée et les gabarits proposés sont des gabarits « maximum » en R+2, ce qui s'inscrit en continuité des constructions existantes sur l'avenue de la Gare. Un alignement des constructions sera demandé sur la limite Ouest de l'îlot, afin de tenir et structurer la nouvelle voie de desserte du quartier et de mettre au maximum à distance les nouvelles constructions des constructions existantes.

## 6) Les consultations

Afin d'accompagner le registre de concertation, un dossier de présentation était consultable aux jours et horaires habituels d'ouverture de la mairie auprès du service urbanisme.

Ce dossier comprenait :

- Une note de présentation
- La délibération du conseil municipal du 20 septembre 2018 définissant les objectifs poursuivis et les modalités de concertation,
- Le support de présentation et le compte-rendu de la visite urbaine et de l'atelier du 1er décembre 2018,
- Le diagnostic du site (circulation, cadre bâti, paysage, patrimoine, etc.),
- Le support de présentation et le compte-rendu du 2e atelier du 27 février 2019,
- L'étude circulation
- L'étude définissant les îlots bâtis et les formes urbaines,
- La présentation et le compte-rendu du 3e atelier citoyen du 14 mai 2019,
- L'étude sur les enjeux énergétiques,
- La présentation des futurs espaces publics,



- Les supports de présentation de la réunion du publique du 2 juillet 2019,

Le dossier était complété régulièrement, au fur et à mesure de l'avancée du projet, des temps de concertation et des études menés.

## 7) Site Internet

Le site internet était régulièrement mis à jour afin de porter à connaissance l'avancée du projet (documents présentés en ateliers ou réunions publiques, Compte-rendus, étude, etc.).

La page relative au projet est située dans l'onglet « Vie Quotidienne » / « Urbanisme » / « Aménagement du quartier de la Gare ».

L'ensemble des documents présentés en ateliers, en réunion publique et les éléments d'études était publié sur cette page.







***Extrait du site internet de la ville***

## 8) Les publications

- Le magazine Sillage de janvier 2019 a permis de présenter le projet et la concertation en cours.



Quartier de la gare

**Un projet sur les rails**

Projet structurant pour la ville, l'aménagement du quartier de la gare vient de franchir une nouvelle étape avec le choix du maître d'œuvre. Les Concarnois sont invités à participer à l'élaboration du projet final à travers une large concertation.

C'est un très gros chantier qui s'annonce pour Concarneau. Un nouveau quartier d'habitations, de commerces et de services va, en effet, redessiner le secteur de la gare.

« C'est un lieu stratégique, car nous sommes à quelques pas de la Ville close, du port et du centre-ville », souligne Marc Bigot, adjoint au maire chargé de l'urbanisme. Après modification du PLU (Plan local d'urbanisme), les négociations avec la SNCF ont pu reprendre et viennent d'aboutir. Le projet est sur les rails et aborde une étape essentielle : définir en détail le projet final. « Le cadre a déjà été posé avec des orientations d'aménagement et un zonage de la surface lors de l'élaboration du schéma de principe en 2017. L'avis des Concarnois avait d'ailleurs été recueilli lors de l'enquête publique », rappelle l'élu.

**TENDRE VERS LA DÉMARCHE ÉCOQUARTIER**

Sur cette large bande particulièrement en friche, il est prévu la construction d'environ 240 logements dont 50 logements sociaux, l'implantation de commerces et de services de proximité, des aires de stationnement, des espaces verts et un jardin en belvédère. Ce projet a pour objectif de tendre vers les préconisations de la démarche l'ecoquartier, créée par l'Etat. Les constructions seront économes en énergie, ce qui les rendra adaptées aux caractéristiques du site lui-même.

La Ville de Concarneau a confié l'aménagement de ce secteur à la Sadi (Société d'aménagement du Finistère) qui a choisi Archipôle comme maître d'œuvre. Ce cabinet d'architectes-urbanistes, qui possède une agence à Quimper, s'est entouré d'une équipe pluridisciplinaire de paysagistes (AMAE, Doumenez, de géomètres (CTI, Quimper et Pont-l'Abbé), de professionnels de la concertation (IDEA Recherche, Rennes), de bureaux d'études spécialisés en mobilité et déplacements durables (Acersocp - M3De, Pornic), en environnement (EOL, Lanvo Plages) et en fluides et énergies (Becurie 29, Quimperlé).

**LA POPULATION ASSOCIÉE AU PROJET**

La Ville a choisi d'associer la population au choix du projet. Une concertation vient ainsi de s'ouvrir (lire encadré). De nombreuses thématiques vont être abordées dans les mois à venir : comment organiser les mobilités ? Quelles activités commerciales ou de services, quel type d'architecture veut-on y voir ? Une étude de trafic pour mesurer l'existant et projeter les futurs déplacements alentours les stations. Le bâtiment de l'ancienne gare sera conservé : « Il fait partie du patrimoine historique et culturel de Concarneau, souligne Marc Bigot. Nous sommes appuyés par les Bâtiments de France. Leur pouvoir d'accueil et la concertation qui va y apporter pourront être des éléments de réponse. »

**DES TRAVAUX EN DEUX PHASES**

Deux permis d'aménager vont être déposés : le 1er pour la partie nord (de l'ancienne gare à l'avenue Sébastien) à l'été 2019, lancant dans la première tranche de travaux au printemps 2020. Le second permis sera déposé durant le second semestre 2021. Ce nouveau quartier devrait être totalement achevé pour 2025.

**La concertation a débuté**

Samedi 1er décembre, une déambulation urbaine a ouvert la période de concertation de la population et des associations. Des ateliers participatifs seront régulièrement organisés durant les premier semestre 2019 afin de dégager un scénario d'aménagement. Les avis et commentaires sont centralisés en toute grâce à la mise à disposition d'un registre. Les orientations seront ensuite présentées lors d'une réunion publique.

JANVIER 2019 I 9



**1er DÉCEMBRE** Aménagement du quartier de la gare

Une quarantaine de personnes ont participé à cette première visite sur site suivie d'un atelier citoyen.

4 I Sillage Magazine de la Ville de Concarneau

***Publication du Magazine Sillage n° 98 de janvier 2019***

Au-delà des articles précités, d'autres communiqués ont été publiés dans la presse locale, afin de tenir informé l'ensemble de la population du déroulement de la concertation :

- Retour sur la visite urbaine du 1er décembre (Ouest-France du lundi 3 décembre 2018 et Le Télégramme du mardi 4 décembre 2018),
- Annonces de la réunion publique du 2 juillet 2019 (Ouest-France et Le Télégramme du 21 juin 2019),
- Retour de la réunion publique du 2 juillet 2019 (Ouest-France et Le Télégramme du 4 juillet 2019),
- Publications sur la suite de la concertation pendant la période estivale jusqu'à sa clôture le 8 septembre 2019 (site internet du Télégramme le 9 août 2019). Cet article indiquait la possibilité, pour les habitants, de consigner ses observations dans le registre d'observation proposé en mairie ou sur son site internet.

## 9) Bilan de la concertation préalable

La concertation publique s'est déroulée pendant toute la durée de l'étude du projet selon les modalités prévues dans la délibération du 20 septembre 2018.

Cette concertation a été très riche d'échanges entre la commune, l'aménageur, les concepteurs, les habitants et riverains.
Elle a montré l'intérêt du public pour ce projet de cœur de ville et pour une transformation du site allant vers sa densification, sa mixité sociale et fonctionnelle, ses espaces publics, sa desserte et sa gestion du stationnement.

Les échanges ont ainsi permis de conforter certaines propositions ou au contraire d'en infléchir d'autres :
- ouverture d'un accès au Nord et propositions de solutions pérennes afin de sécuriser les flux à venir sur le quartier Kerambrigant (projets en cours de réflexion par la ville).
- travail sur certaines typologies de logements pour limiter les impacts visuels avec les constructions existantes notamment par rapport à la rue des Jardins et sur les collectifs de la frange Est.

On peut considérer que la concertation a permis d'éclairer la ville et l'aménageur sur les préoccupations soulevées par le projet. Avec l'équipe de maîtrise d'œuvre, ils vont donc poursuivre l'avancement du projet dans ce sens.

La concertation va se poursuivre au-delà du cadre de la concertation préalable avec des réunions publiques d'information qui seront proposées à chaque grande étape du projet. La page actuelle du site internet de la ville consacrée au projet d'aménagement sera également mise à jour.

# Annexe 2 : Liste des espèces identifiées pour l'ABC de Concarneau

| Protocole "sauvages de ma rue" - reconnaissance | | |
|---|---|---|
| Lieu | Ancienne gare de Concarneau | |
| Date & heure | Mardi 14 mai 2019 - 15:00 | |
| Observateurs | Anaïs, Alexis, Micheline, Evelyne, Chloé | |
| | | |
| FAMILLE | Nom commun | *Nom latin* |
| ASTERACEAE | Pâquerette vivace | *Bellis perennis L.* |
| PRIMULACEAE | Mouron des champs | *Lysimachia arvensis (L.) U.Manns & Anderb.* |
| PLANTAGINACEAE | Plantain lancéolé | *Plantago lanceolata L.* |
| FABACEAE | Vesce commune | *Vicia sativa L.* |
| ASTERACEAE | Pâquerette des murailles | *Erigeron karvinskianus DC.* |
| PLANTAGINACEAE | Plantain Corne-de-cerf | *Plantago coronopus L.* |
| ASTERACEAE | Pissenlit | *Taraxacum officinale F.H. Wigg.* |
| FABACEAE | Luzerne lupuline | *Medicago lupulina L.* |
| GERANIACEAE | Géranium Herbe à Robert | *Geranium robertianum L.* |
| POACEAE | Brome stérile | *Anisantha sterilis (L.) Nevski* |
| POACEAE | Orge des rats | *Hordeum murinum L.* |
| CARYOPHYLLACEAE | Céreste aggloméré | *Cerastium glomeratum Thuill.* |
| ASTERACEAE | Matricaire odorante | *Matricaria discoidea DC.* |
| CAPRIFOLIACEAE | Centranthe rouge,  Lilas-d'Espagne | *Centranthus ruiber (L.) DC* |
| ARALIACEAE | Lierre grimpant | *Hedera helix L.* |
| POACEAE | Dactyle aggloméré | *Dactyle glomerata L.* |
| OXALIDACEAE | Oxalide corniculée | *Oxalis corniculata L.* |
| RANUNCULACEAE | Clématite des haies | *Clematis vitalba L.* |
| RUBIACEAE | Gaillet grateron | *Galium aparine L.* |
| URTICACEAE | Grande ortie | *Urtica dioica L.* |
| APIACEAE | Berce commune | *Heracleum sphondylium L.* |
| GERANIACEAE | Géranium pourpre | *Geranium purpureum Vill.* |
| GERANIACEAE | Géranium à feuilles découpées | *Geranium dissectum L.* |
| ASTERACEAE | Salsifis des prés | *Tragopogon pratensis L.* |
| BORAGINACEAE | Myosotis des champs | *Myosotis arvensis Hill* |
| POLYGONACEAE | Oseille crépue | *Rumex crispus L.* |
| ROSACEAE | Ronce | *Rubus sp.* |
| PLANTAGINACEAE | Véronique des champs | *Veronica arvensis* |
| PAPAVERACEAE | Fumeterre des murailles | *Fumaria muralis Sond. Ex W.D.J. Koch* |
| CAPRIFOLIACEAE | Mâche douchette | *Valerianella locusta (L.) Laterr.* |

| | |
|---|---|
| Objet | Sauvages de ma rue |
| Lieu | Ancienne gare de Concarneau (SNCF) |
| Date | 25.05.2019 de 15:00 à 16:00 |

| Nom français | *Nom latin* | FAMILLE | Milieu |
|---|---|---|---|
| Oenanthe safranée | Oenanthe crocata L. | APIACEAE | Fissures, murs |
| Berce commune | Heracleum sphondylium L. | APIACEAE | Fissures |
| Pissenlit | Taraxacum officinale F.H.Wigg. | ASTERACEAE | Fissures |
| Picride fausse vipérine | Helminthotheca echioides (L.) Holub | ASTERACEAE | Fissures |
| Porcelle enracinée | Hypochaeris radicata L. | ASTERACEAE | Fissures |
| Laiteron maraicher | Sonchus oleraceus L. | ASTERACEAE | Fissures |
| Séneçon jacobé | Jacobaea vulgaris Gaertn. | ASTERACEAE | Mur |
| Chardon | Carduus sp. | ASTERACEAE | Fissures |
| Laiteron rude, laiteron épineux | Sonchus asper (L.) Hill | ASTERACEAE | Fissures |
| Myosotis des champs | Myosotis arvensis Hill | BORAGINACEAE | Mur |
| Herbe aux chantres | Sisymbrium officinale (L.) Scop. | BRASSICACEAE | Fissures |
| Centranthe rouge | Centrathus ruber (L.) DC. | CAPRIFOLIACEAE | Mur |
| Euphorbe des jardins | Euphorbia lathyris L. | EUPHORBIACEAE | Fissures |
| Esule ronde, Euphorbe des jardiniers | Euphorbia peplus L. | EUPHORBIACEAE | Mur |
| Luzerne lulupine | Medicago lupulina L. | FABACEAE | Fissures |
| Vesce cultivée, vesce commune | Vicia sativa L. | FABACEAE | Fissures |
| Trèfle blanc rampant | Trifolium repens L. | FABACEAE | Fissures |
| Trèfle renversé | Trifolium resupinatum L. | FABACEAE | Fissures |
| Trèfle des prés, trèfle commun | Trifolium arvense L. | FABACEAE | Pelouses |
| Géranium à feuilles rondes | Geranium rotundifolium | GERANIACEAE | Fissures |
| Géranium à feuilles molles | Geranium molle L. | GERANIACEAE | Mur |
| Oxalis corniculé | Oxalis corniculata L. | OXALIDACEAE | Fissures |
| Fumeterre des murailles | Fumaria muralis | PAPAVERACEAE | Fissures |
| Plantain lancéolé, Plantain étroit | Plantago lanceolata L. | PLANTAGINACEAE | Fissures |
| Plantain corn-de-cerf | Plantago coronopus L. | PLANTAGINACEAE | Fissures |
| Véronique de Perse | Veronica persica Poir. | PLANTAGINACEAE | Fissures |
| Cymbalaire | Cymbalaria miralis P.Gaertn.,B.Mey. & Scherb. | PLANTAGINACEAE | Mur |
| Orge des rats | Hordeum murinum L. | POACEAE | Mur |
| Herbe de la pampa | Cortaderia selloana (Schult. & Schult.f.) Asch. & Graebn. | POACEAE | Mur |
| Dactyle aggloméré | Dactylis glomerata L. | POACEAE | Fissures |
| Houlque laineuse | Holcus lanatus L. | POACEAE | Fissures |
| Oseille agglomérée | Rumex conglomeratus Murray | POLYGONACEAE | Mur |
| Mouron rouge | Lysimachia arvensis (L.) U.Manns & Anderb. | PRIMULACEAE | Fissures |
| Benoîte des villes, benoîte commune | Geum urbanum L. | ROSACEAE | Fissures |
| Gaillet gratteron, Gaillet accrochant | Galium aparine L. | RUBIACEAE | Mur |
| Arbre à papillon, Buddlia de David | Buddleja davidii Franch. | SCROPHULARIACEAE | Fissures |
| | | | |

| | |
|---|---|
| **4.6** | Étude de trafic routier en période estivale – septembre 2019 |

emtis
ÉTUDES, DÉPLACEMENTS & MOBILITÉ

**ACEASCOP-M3De**






# AMENAGEMENT DU QUARTIER GARE DE CONCARNEAU-ETUDE DE TRAFIC EN PERIODE ESTIVALE

**Septembre 2019**

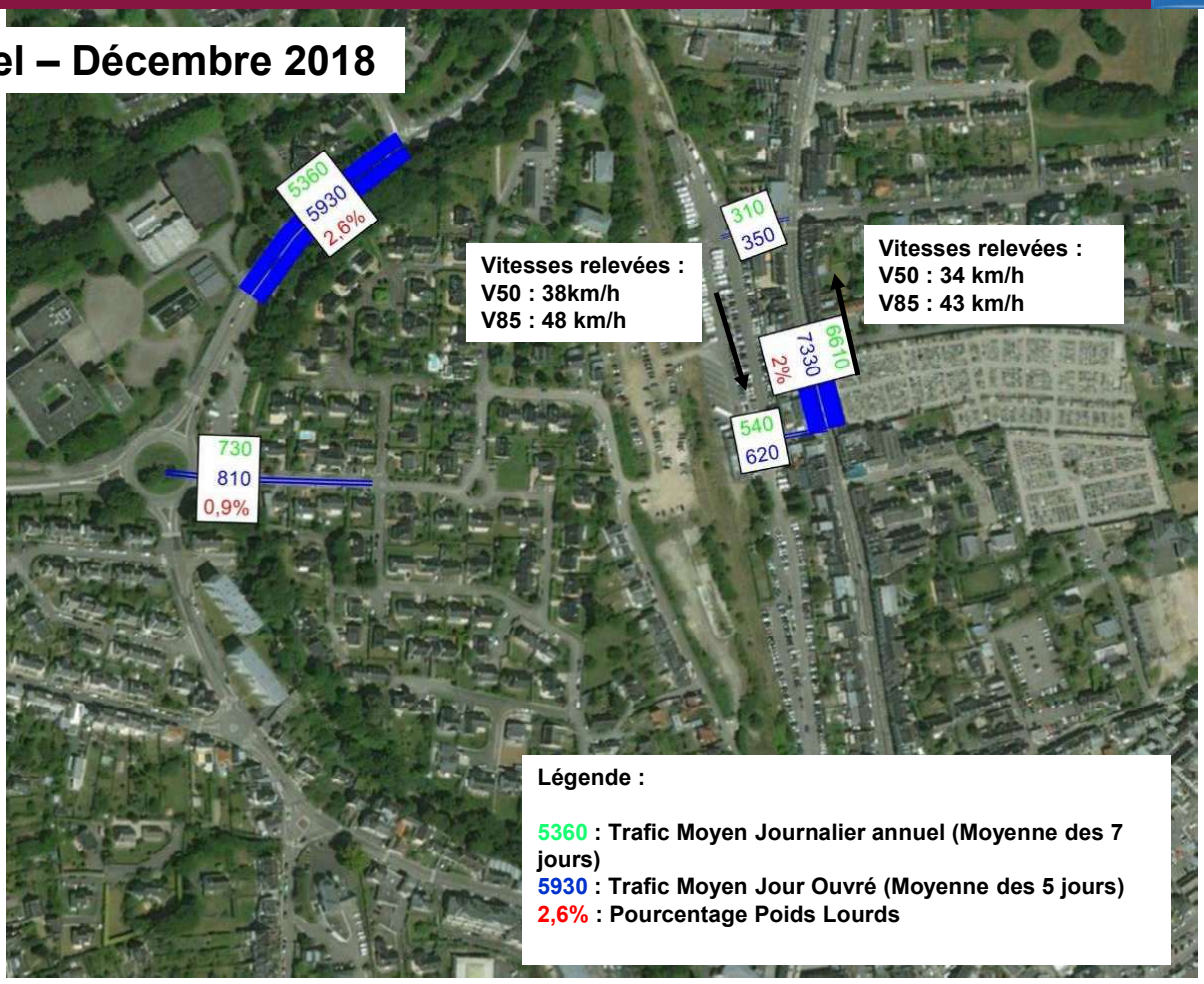
SAFI
SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT DU FINISTÈRE

# SOMMAIRE


- Le trafic journalier en été
  - Rappel du trafic journalier hors saison
  - Trafic journalier été : résultats du relevé / analyses
- Le trafic horaire en été
  - Rappel du trafic horaire hors saison
  - Trafic horaire été : résultats/analyses
- Mise à jour de la simulation du projet en été
  - Hypothèses
  - Résultats
- Interprétations mobilité-déplacements
  - Observations des usages
  - Enseignements pour le projet

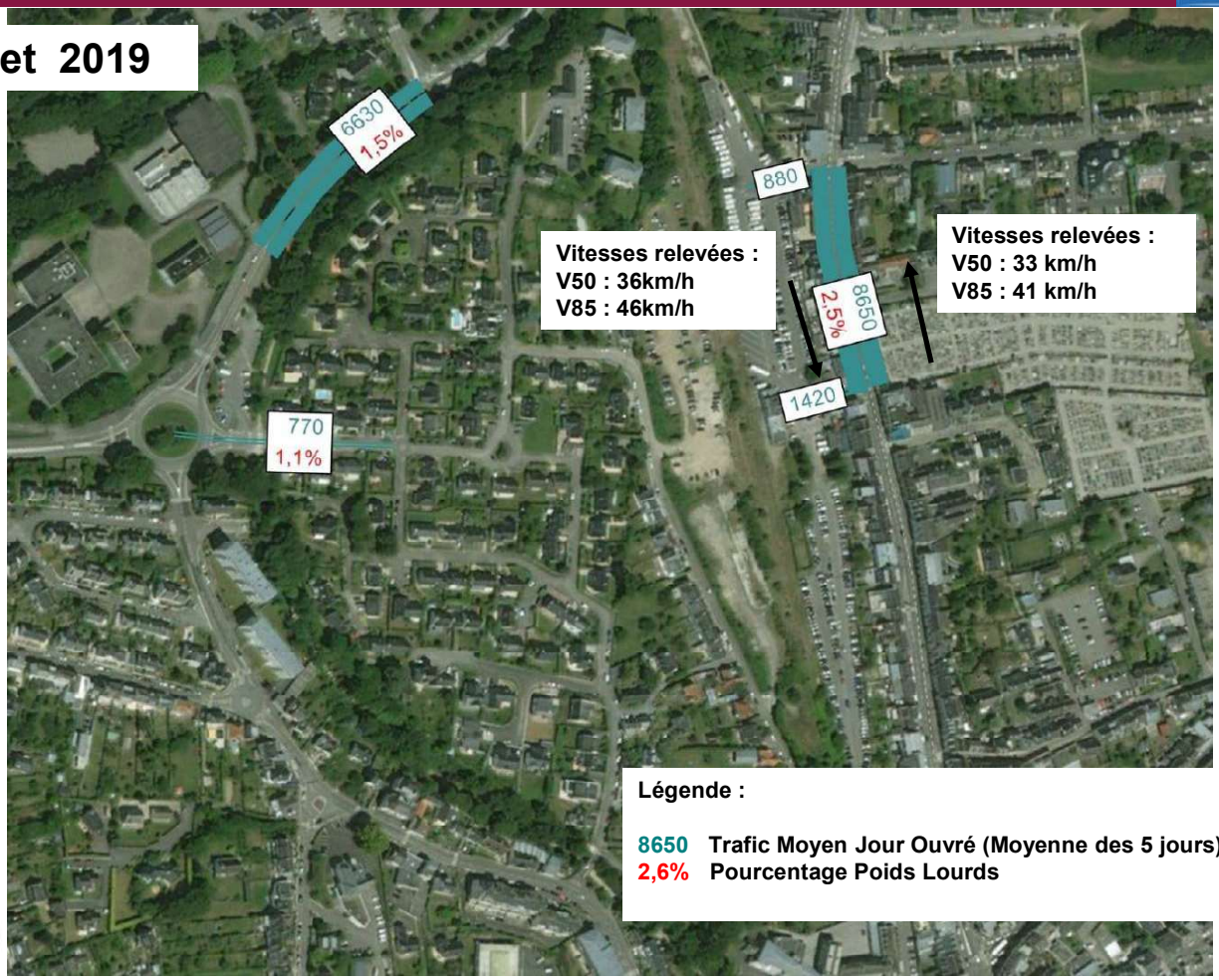
# LE TRAFIC JOURNALIER

## Rappel – Décembre 2018

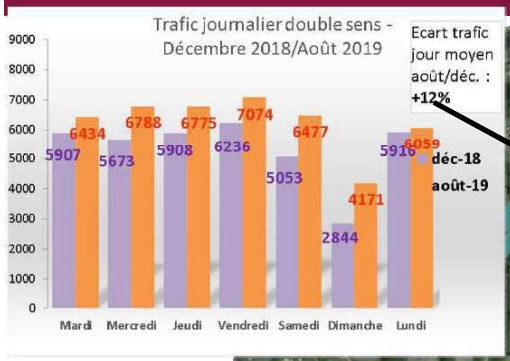


# LE TRAFIC JOURNALIER

## Juillet 2019



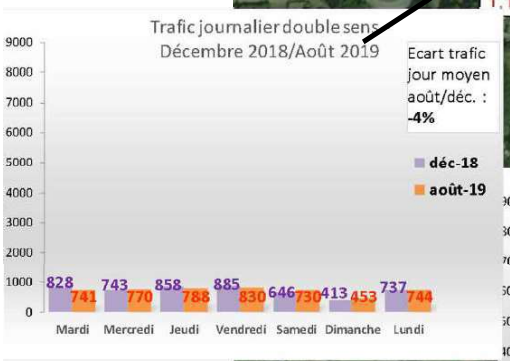
# LE TRAFIC JOURNALIER

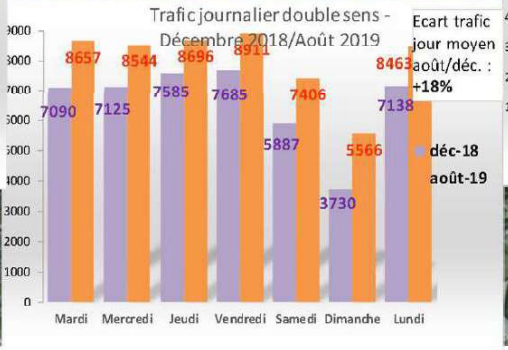


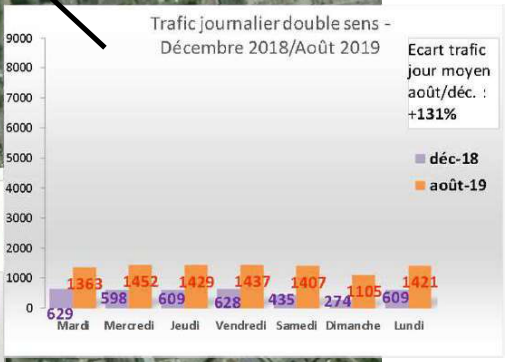








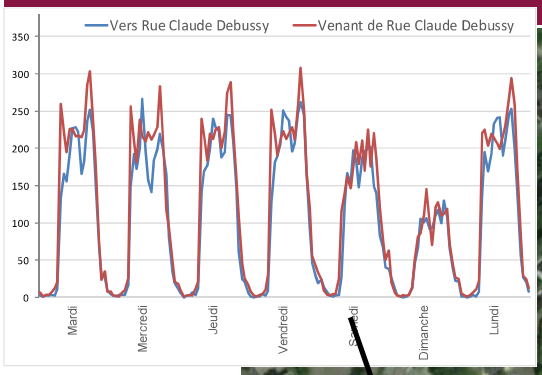


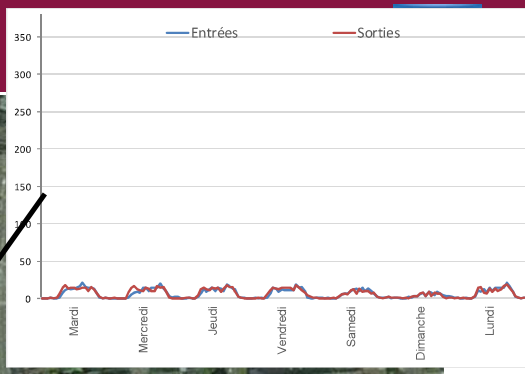

# ANALYSES – TRAFIC JOURNALIER

8700 véhicules/jour sur l'Avenue de la gare, environ 6600 Avenue Robert Jan.
Le parking de la gare génère 2300 véhicules/jour en double sens.
Les flux sont moyennement élevés en valeur absolue.
Des variations journalières classiques : le vendredi est le plus chargé, le dimanche le moins circulé.

L 'écart par rapport au mois de décembre est de +12% sur l'Avenue Robert Jan et +18% sur l'Avenue de la gare.
Le trafic est multiplié par 2,5 pour le parking de la gare.

# LE TRAFIC HORAIRE

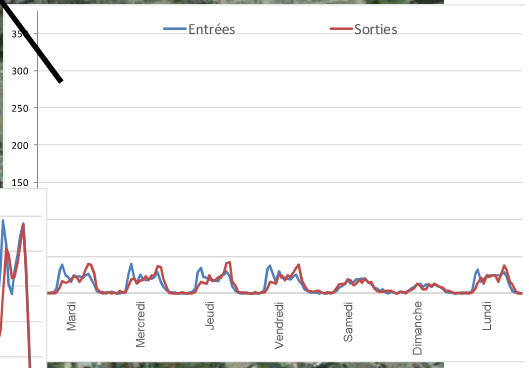


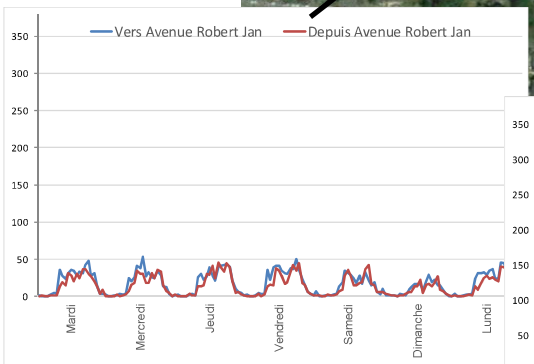



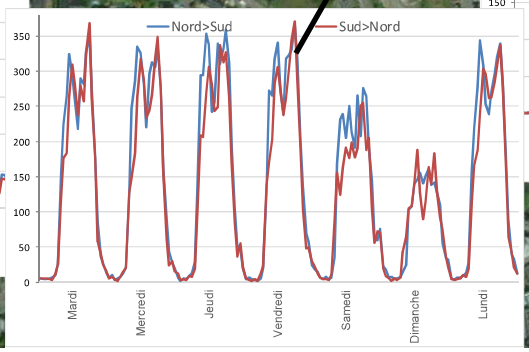

**Rappel – Décembre 2018**







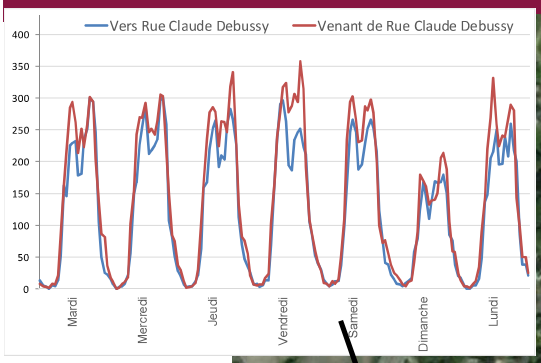



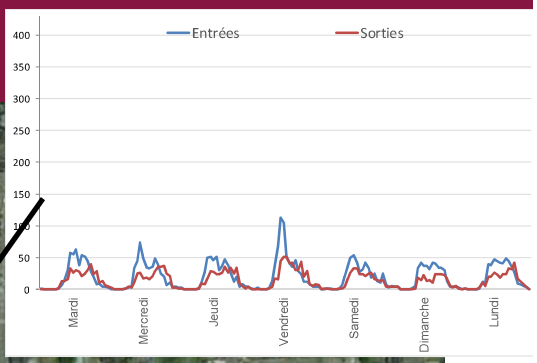








# LE TRAFIC HORAIRE

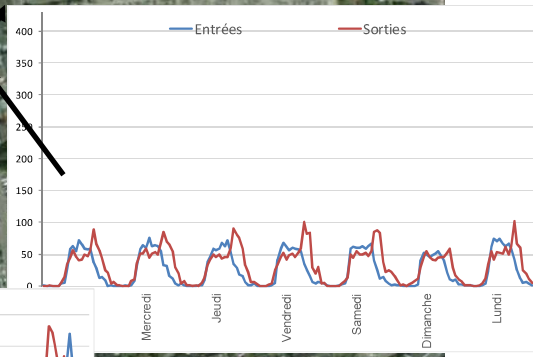


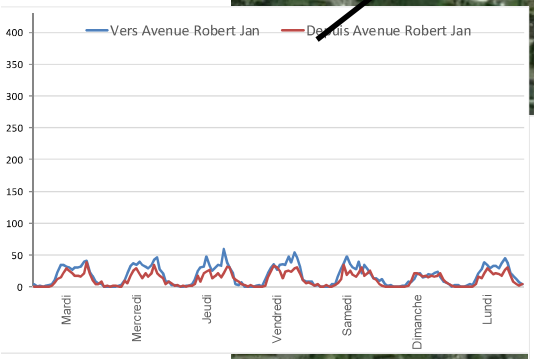



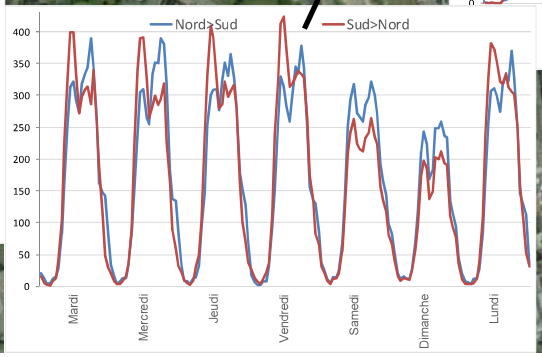



**Juillet 2019**

**Tendances horaires semblables à décembre, un peu plus marquées en volume (+/- 10%)**





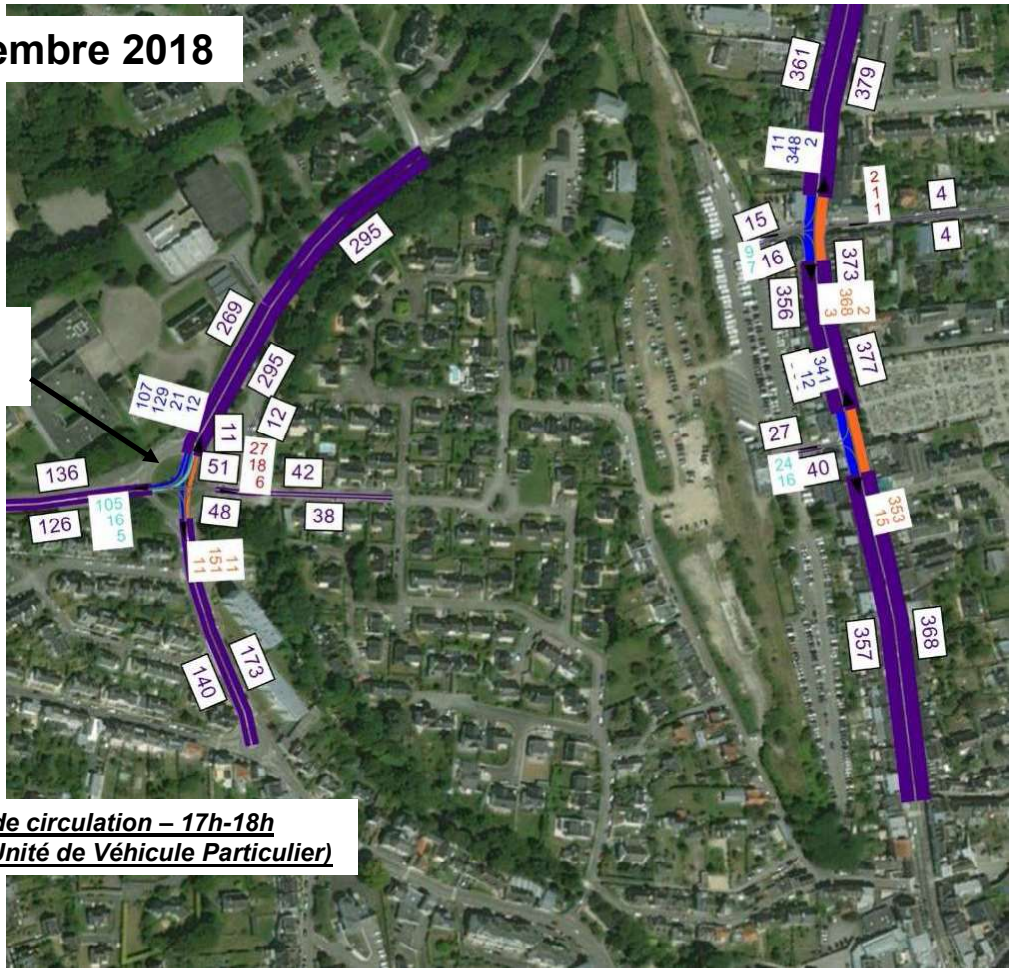



emtis

# LE TRAFIC HORAIRE

## Rappel – Décembre 2018

**Charge totale carrefour : 610 UVP/heure**

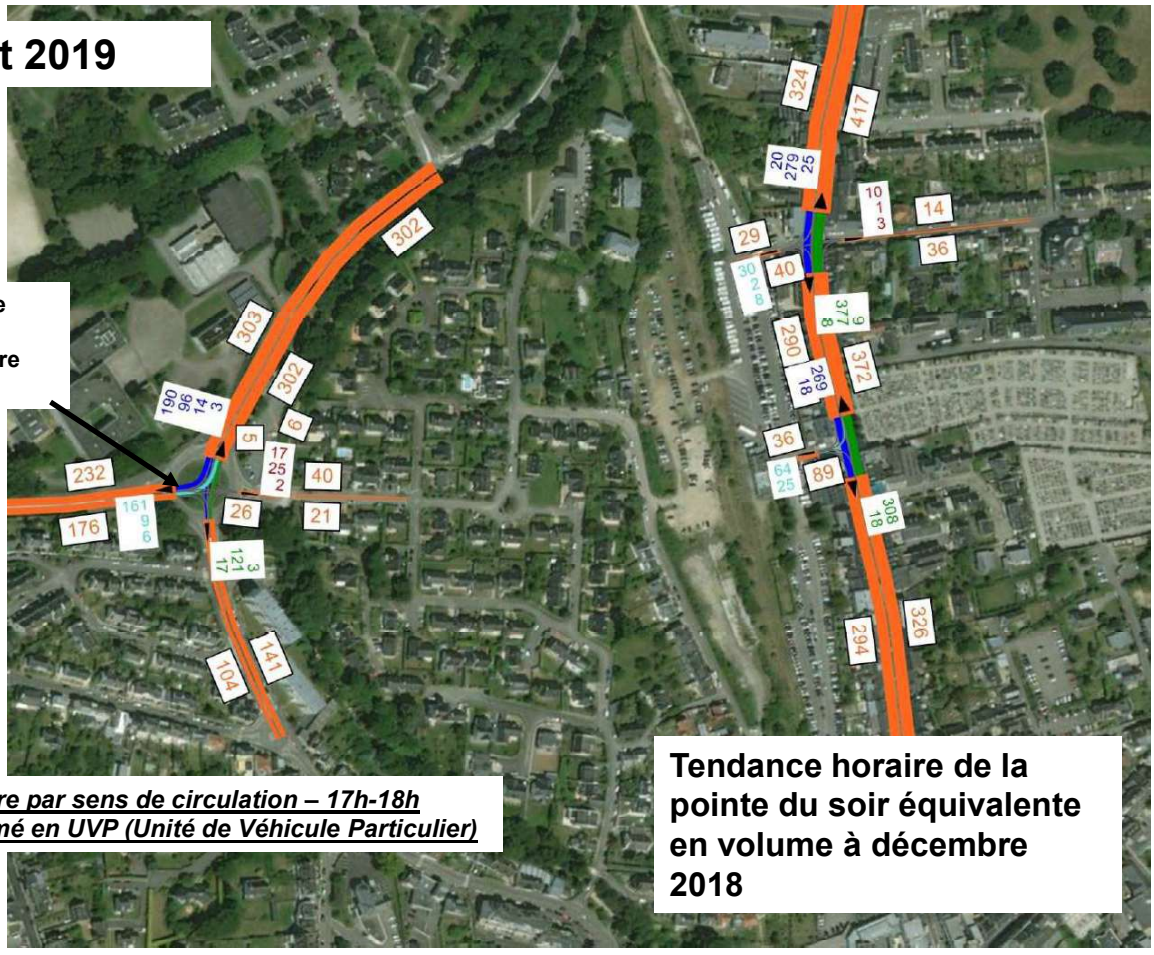



***Trafic horaire par sens de circulation – 17h-18h***
***Flux exprimé en UVP (Unité de Véhicule Particulier)***

# LE TRAFIC HORAIRE

## Juillet 2019

**Charge totale carrefour : 660 UVP/heure +10% / déc.**




***Trafic horaire par sens de circulation – 17h-18h***
***Flux exprimé en UVP (Unité de Véhicule Particulier)***

**Tendance horaire de la pointe du soir équivalente en volume à décembre 2018**

# ANALYSES – TRAFIC HORAIRE

Entre 290 et 420 véhicules/heure/sens sur l'Avenue de la gare, 300 au maximum sur l'Avenue Robert Jan.
Le parking de la gare génère moins de 70 véhicules/heure en entrée, 130 en sortie.
Des variations horaires classiques : les pointes du matin et du soir sont marquées, le soir étant plus prononcé que la matin.
Le jour de l'enquête était bien un jour normal en été.

Par rapport au mois de décembre, les volumes horaires sont sensiblement plus élevés sur la journée mais la pointe du soir reste équivalente.

# LES CONDITIONS DE CIRCULATION

Les tendances relevées en période estivale sont relativement proches de celles relevées en décembre 2018.
Aucune remontée de files récurrente n'a été observée, les véhicules s'écoulent sans grande difficulté.




**Tendances de l'été assez proches du mois décembre**

**Source : GOOGLE TRAFIC**

# SYNTHÈSES SUR L'ÉTÉ

Des trafics journaliers estivaux plus forts de +12% à +18% sur les voies principales.
Le parking de la gare connait un trafic multiplié par 2,5.

Les flux horaires sont sensiblement plus marqués sur l'ensemble de la journée, mais l'heure de pointe du soir reste similaire à celle de décembre.

Des conditions d'écoulement sans contrainte particulière, les carrefours fonctionnent correctement, des réserves de capacité sont existantes sur le réseau.

# MISE À JOUR DE LA SIMULATION DE TRAFIC EN ÉTÉ

## Rappel des hypothèses précédentes pour la situation projet en été :

+30%, 70% des logements occupés et 1 parking de la gare générant 200 véhicules/heure/sens le soir

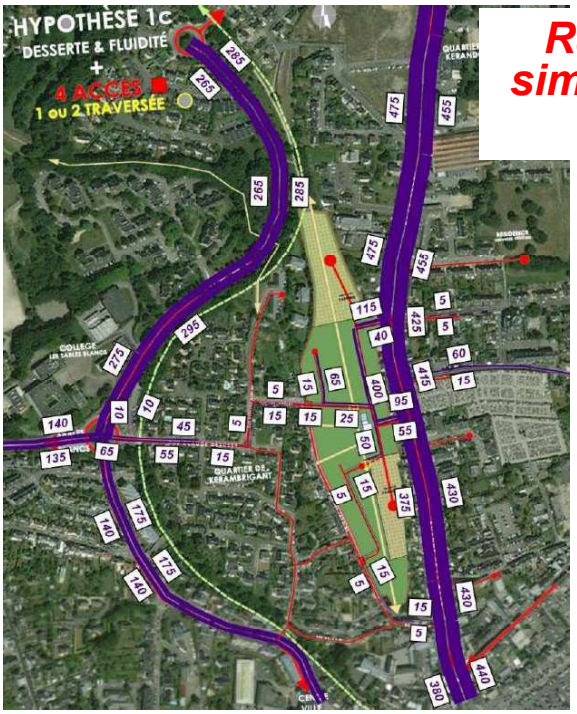
## Hypothèses retenues après les mesures en été :

Trafic relevé en été moins important que les +30% (+12% à +18%), logements occupés à 100% et génération du parking mesurée à 55 véhicules/heure en entrée et 130 en sortie (au lieu des 200 par sens simulés)

Cela conduit à des résultats qui sont minorés par rapport à ceux initialement présentés.

# RAPPEL DE LA SIMULATION DU PROJET - HORS SAISON

## Trafic Heure de Pointe du Soir




## Trafic Moyen Journalier

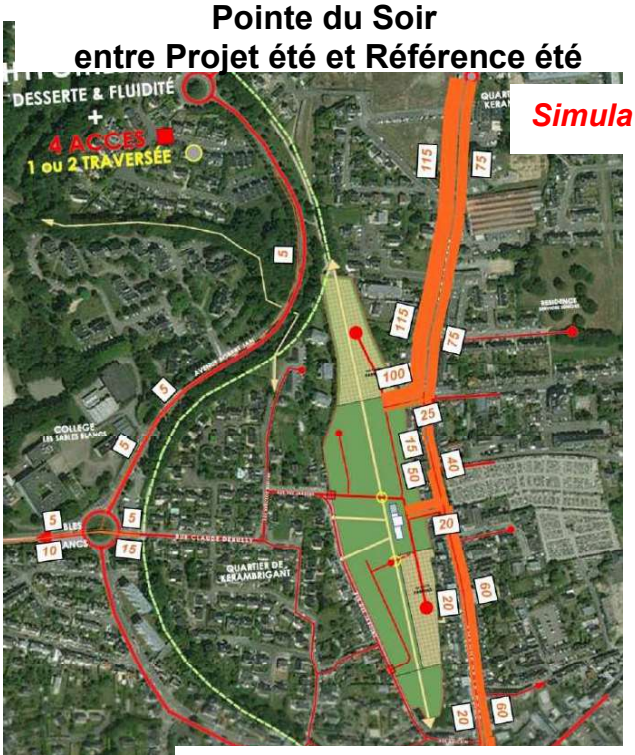



***Rappel de la simulation hors saison***

**Evolution très limitée côté ouest, +5% sur l'Avenue de la gare, les accès au projet voient leurs trafics augmenter de +55% à +143%.**
**Les 1000 véhicules/jour du projet ont un impact limité en valeur absolue sur le réseau principal.**

# SIMULATION DU PROJET - ÉTÉ

**Différences de Trafic Heure de Pointe du Soir entre Projet été et Référence été**




*Simulation projet en été*

**Trafic Moyen Journalier**




**Trafic stable sur l'Avenue Robert Jan, +9% sur la Rue Debussy, +4% sur l'Avenue de la gare au sud et +8% au nord, +25% à +58% sur les accès au projet/parkings.**
**La situation projet en saison estivale a pour effet d'augmenter le trafic de +400 véh./jour avenue de la Gare au sud et +1800 au nord. (***des augmentations nettement moins marquées qu'au début de l'étude, les hypothèses étaient trop élevées)*

emtis

# 1ère SYNTHÈSE

Une situation estivale pas si éloignée de la période hors saison en volumes et conditions de circulation.

Un impact finalement plus modéré que lors des premières conclusions.

# INTERPRETATIONS MOBILITES-DEPLACEMENTS

## > Observations des usages - Avenue de la gare

- La vitesse moyenne des véhicules baisse légèrement de -5% l'été et 50% des véhicules roulent en moyenne à 36 km/h en direction du centre-ville et 33 km/h en direction du nord.
- Si la hausse moyenne hebdomadaire du trafic journalier l'été Avenue de la gare est de 18%, cela cache des disparités importantes selon les jours de la semaine :
  - Ainsi le jour de plus fort trafic en été est le vendredi ce qui représente +16% de trafic par rapport au vendredi en hiver qui était déjà le jour le plus circulé.
  - Mais l'essentiel de la hausse de trafic journalier par rapport à l'hiver s'explique par une circulation plus importante les autres jours de la semaine, notamment le mardi +22% et le mercredi +30% de trafic ainsi que le week-end avec +26% le samedi et +49% le dimanche. Les 2 jours du week-end sont les moins circulés de la semaine comme en hiver.
  - Cette augmentation du trafic s'explique par la présence de touristes et de vacanciers séjournant sur la commune ou de passage sur la journée.

# INTERPRETATIONS MOBILITES-DEPLACEMENTS

## > Observations des usages - Avenue de la gare (suite)

- L'analyse des flux journaliers été-hiver met en évidence un fonctionnement différencié des flux sur l'Avenue de la gare :

  - En hiver, les flux entrants (du nord vers le centre ville) et sortants (du centre-ville vers le nord) font apparaitre des pics de trafic liés aux heures de pointe du matin et du soir qui se situent autour de 300 à 350 véhicules par heure. Les courbes qui se superposent, mettent bien en évidence le phénomène des migrations domicile-travail.

  - L'été, les flux journaliers sont différents. Les flux entrants se situent également autour de 300 véhicules par heure le matin mais on note une absence de pic en heure de pointe du lundi au vendredi. Quant au soir, on observe un pic de trafic en heure de pointe autour de 400 véhicules/jour. Concernant les flux sortants, il y a des pics marqués en heure de pointe du matin à 400-450 véhicules jour alors qu'il y a une absence de pic le soir (300 véhicules jour). Cette symétrie inversée entre les flux journaliers sortants et entrants (du lundi au vendredi) semble notamment être dûe à la présence des vacanciers pour la journée (plage, visite…).

  - Le week-end en été, les flux journaliers entrants et sortants sont aussi différents. S'ils restent moins importants qu'en semaine, ils se caractérisent par un écart de 20 % entre les entrées et les sorties au profit des entrées.

# INTERPRETATIONS MOBILITES-DEPLACEMENTS

## > Observations des usages - Parkings de la gare – accès nord et sud

> Les flux globaux sont nettement plus importants pour les accès aux parkings en été par rapport à l'hiver. L'évolution se fait à peu près dans les mêmes proportions entre l'accès nord +150% et l'accès sud +130%. On note même un pic le vendredi en été pour l'accès nord +207%.

> L'analyse les flux journaliers été-hiver des accès nord et sud :

- En hiver, on note un équilibre entre les entrées et les sorties journalières sans qu'il y ait de pic en heure de pointe du matin ou du soir. En été, on notera qu'il y a plus d'entrées que de sorties par cet accès durant la semaine : pic à environ 50 véhicules par heure avec une nette augmentation le vendredi matin à 120 véhicules par heure. On peut donc supposer que les usagers, repartent par un autre accès (l'accès sud voire par l'ouest via la Rue des Jardins). On note également que les sorties s'étalent toute la journée.

# INTERPRETATIONS MOBILITES-DEPLACEMENTS

## > Observations des usages - Parkings de la gare – accès nord et sud (suite)

- Pour l'accès sud l'hiver, on note un léger phénomène d'entrées en heure de pointe du matin et de sortie en heure de pointe du soir mais les pics restent inférieurs à 50 véhicules par heure. On peut en déduire un usage à vocation domicile-travail. L'été le fonctionnement est complètement différent. Les entrées s'étalent toute la journée (pas de pic de fréquentation) et les sorties semblent se concentrer le soir (pic décalé par rapport aux heures de pointe habituelles avec 100 véhicules par heure s'étalant dans la soirée). Cela s'explique par la présence des vacanciers tout au long de la journée ou la demi-journée à Concarneau et repartant dans la soirée (après 18h).

> l'analyse fine des flux horaires (entre 17 et 18h) :

- La grande majorité des véhicules sortants des parkings se dirigent vers le nord (75 % pour l'accès nord et 72 % pour l'accès sud)
- Apparition d'un léger flux de transit sur la Rue Nicolas Appert 50 véhicules/h au lieu de 8 véhicules/h l'hiver (en lien avec la Rue St Jacques estimée à 30 véhicules/h) provenant largement de l'Avenue de la Gare et modestement des accès aux parkings.

# INTERPRETATIONS MOBILITES-DEPLACEMENTS

## > Observations des usages - Avenue Claude Debussy

> Le trafic journalier l'été Avenue Claude Debussy est sensiblement le même qu'en hiver (-4 %), mais l'analyse fine des flux journaliers et horaires montre un fonctionnement différent du trafic, l'été :

- En hiver, il y a autant d'entrées que de sorties avec des pics en heure de pointe du matin et du soir mais moins marqués le soir.
- En été, la situation de trafic diffère, on note davantage de sorties que d'entrées avec des pics de trafic en heure de pointe du matin et du soir plus marqués qu'en hiver. On note également une baisse de trafic dans les deux sens de circulation de -24% en heure de pointe d'été. Cette baisse est vraisemblablement due aux actifs en congés ou absents du quartier de Kerbrigant.

# INTERPRETATIONS MOBILITES-DEPLACEMENTS

## > Observations des usages - Avenue Claude Debussy (suite)

- En heure de pointe du soir (17-18h), les directions prises par les véhicules changent entre l'hiver et l'été. Dans le sens sortant du lotissement, l'amplitude reste la même (entre 42 véhicules/h l'hiver et 40 véhicules/h l'été) quant aux flux horaires entant, ils passent de 38 à 21 véhicules. Ce changement pourrait bien être lié au flux d'usagers du parking de la gare qui sortent par l'ouest (via le terrain vague des anciennes voies SNCF et la Rue des Jardins) au lieu de sortir par les accès nord ou sud côté Avenue de la gare.
- Les flux horaires sont de même niveau en hiver (42 v/h) qu'en été (40 v/h) , leurs destinations varient selon la saison. L'hiver, les flux horaires sortants sont de 42 véhicules, 27 véhicules se dirigeant vers le nord (Rue Robert Jan); 18 véhicules vers l'ouest (les sables blancs) et 6 véhicules vers le centre ville (Rue Max Jacob). L'été, les flux sont inversés puisque 17 véhicules sur 40 se dirigent vers le nord, 25 véhicules vers l'ouest et 2 véhicules vers le centre ville. Nous notons un flux renforcé vers l'ouest de Concarneau, la côte et les plages depuis la Rue Claude Debussy.

# INTERPRETATIONS MOBILITES-DEPLACEMENTS

## > Enseignements pour le projet

- Les flux observés l'été sont moins problématiques que prévu → pas de congestion relevée dans le quartier
- Les vitesses des véhicules sont relativement faibles sur l'Avenue de la gare → propice à un meilleur partage de la voirie
- Les sorties des parkings nord et sud sur l'Avenue de la gare se font pour ¾ en direction du nord → limite la congestion du centre-ville
- Les vacanciers et touristes semblent utiliser les parkings de la gare de manière satisfaisante
- L'accès au parking nord voit entrer plus de véhicules qu'en sortir → Renvoie aux usages différenciés du parking nord et du parking sud dans le projet et aux flux qui seront générés entre les 2 parkings.
- Mise en évidence de petits flux de transits probables vers l'est (Rue Nicolas Appert, Rue St Jacques) et l'ouest (Rue des jardins, Avenue Debussy) via les parkings de la gare et les anciennes voies SNCF → A dissuader dans les aménagements de voiries du projet / Les sens de circulation (Rue Appert et St Jacques) à revoir ?

| | |
|---|---|
| **4.7** | Plan de composition projet d'aménagement – Juillet 2020 |

**COMMUNE DE CONCARNEAU**

AMENAGEMENT DU SECTEUR DE LA GARE



## PHASE AVP

| | | |
|---|---|---|
| Date : juillet-2020<br>Réf. : Q1825<br>Dess. : FC | **PLAN DE MASSE ET DE COMPOSITION**<br>ECH - 1:750 | **AVP**<br>**0 1** |


***Aménageur***

**SAFI**
4 Rue du 19 mars 2962
29000 QUIMPER
Tél : 02 98 95 80 90
Messagerie : raphael.laforge@safi29.fr

***Bureau d'Etudes VRD***

**CIT**
2 Allée Emile Le Page
"Le Majestic"
29000 QUIMPER
Tél : 02 98 10 29 60 - Fax : 02 98 10 29 61
Messagerie : quimper@cit-ec.fr

***Architecte Urbaniste***

**ARCHIPOLE URBANISME ET ARCHITECTURE**
72 Avenue de Keradennec
29000 QUIMPER
Tél : 02 98 10 25 00 - Fax : 02 98 10 25 01
Messagerie : quimper@archipole.fr

***PAYSAGISTE***

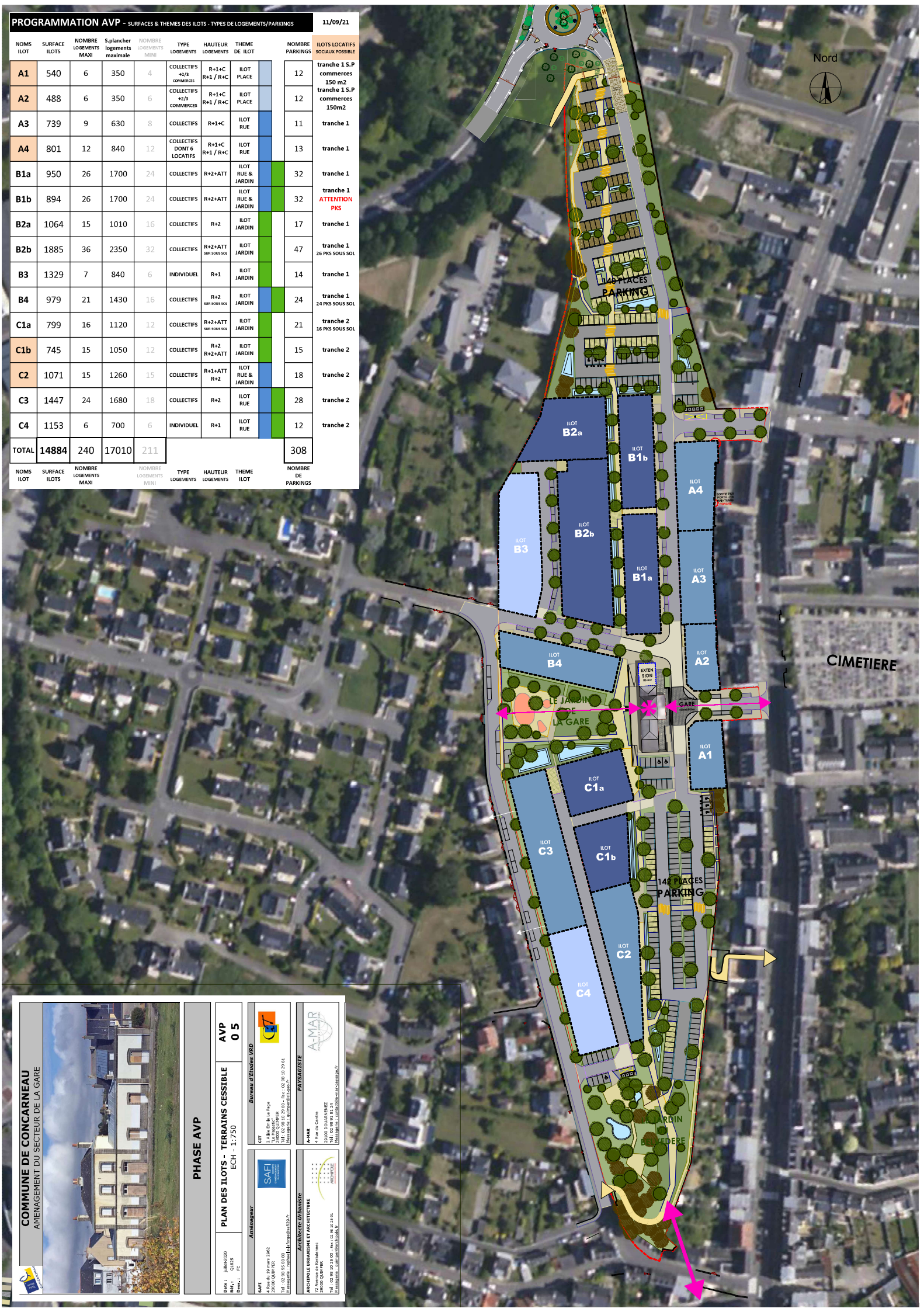
**A-MAR**
4 Rue du Centre
29100 DOUARNENEZ
Tél : 02 98 91 81 24
Messagerie : contact@a-mar-paysage.fr

| | |
|---|---|
| **4.8** | Plan de masse îlots/surfaces cessibles – juillet 2020 |

# PROGRAMMATION AVP - SURFACES & THEMES DES ILOTS - TYPES DE LOGEMENTS/PARKINGS

11/09/21

| NOMS ILOT | SURFACE ILOTS | NOMBRE LOGEMENTS MAXI | S.plancher logements maximale | NOMBRE LOGEMENTS MINI | TYPE LOGEMENTS | HAUTEUR LOGEMENTS | THEME DE ILOT | | | NOMBRE PARKINGS | ILOTS LOCATIFS SOCIAUX POSSIBLE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A1 | 540 | 6 | 350 | 4 | COLLECTIFS +2/3 COMMERCES | R+1+C R+1 / R+C | ILOT PLACE | | | 12 | tranche 1 S.P commerces 150 m2 tranche 1 S.P commerces 150m2 |
| A2 | 488 | 6 | 350 | 6 | COLLECTIFS +2/3 COMMERCES | R+1+C R+1 / R+C | ILOT PLACE | | | 12 | |
| A3 | 739 | 9 | 630 | 8 | COLLECTIFS | R+1+C | ILOT RUE | | | 11 | tranche 1 |
| A4 | 801 | 12 | 840 | 12 | COLLECTIFS DONT 6 LOCATIFS | R+1+C R+1 / R+C | ILOT RUE | | | 13 | tranche 1 |
| B1a | 950 | 26 | 1700 | 24 | COLLECTIFS | R+2+ATT | ILOT RUE & JARDIN | | | 32 | tranche 1 |
| B1b | 894 | 26 | 1700 | 24 | COLLECTIFS | R+2+ATT | ILOT RUE & JARDIN | | | 32 | tranche 1 ATTENTION PKS |
| B2a | 1064 | 15 | 1010 | 16 | COLLECTIFS | R+2 | ILOT JARDIN | | | 17 | tranche 1 |
| B2b | 1885 | 36 | 2350 | 32 | COLLECTIFS | R+2+ATT SUR SOUS SOL | ILOT JARDIN | | | 47 | tranche 1 26 PKS SOUS SOL |
| B3 | 1329 | 7 | 840 | 6 | INDIVIDUEL | R+1 | ILOT JARDIN | | | 14 | tranche 1 |
| B4 | 979 | 21 | 1430 | 16 | COLLECTIFS | R+2 SUR SOUS SOL | ILOT JARDIN | | | 24 | tranche 1 24 PKS SOUS SOL |
| C1a | 799 | 16 | 1120 | 12 | COLLECTIFS | R+2+ATT SUR SOUS SOL | ILOT JARDIN | | | 21 | tranche 2 16 PKS SOUS SOL |
| C1b | 745 | 15 | 1050 | 12 | COLLECTIFS | R+2 R+2+ATT | ILOT JARDIN | | | 15 | tranche 2 |
| C2 | 1071 | 15 | 1260 | 15 | COLLECTIFS | R+1+ATT R+2 | ILOT RUE & JARDIN | | | 18 | tranche 2 |
| C3 | 1447 | 24 | 1680 | 18 | COLLECTIFS | R+2 | ILOT RUE | | | 28 | tranche 2 |
| C4 | 1153 | 6 | 700 | 6 | INDIVIDUEL | R+1 | ILOT RUE | | | 12 | tranche 2 |
| TOTAL | 14884 | 240 | 17010 | 211 | | | | | | 308 | |
| NOMS ILOT | SURFACE ILOTS | NOMBRE LOGEMENTS MAXI | | NOMBRE LOGEMENTS MINI | TYPE LOGEMENTS | HAUTEUR LOGEMENTS | THEME ILOT | | | NOMBRE DE PARKINGS | |




**COMMUNE DE CONCARNEAU**
AMENAGEMENT DU SECTEUR DE LA GARE

**PHASE AVP**

**AVP 05**

**PLAN DES ILOTS - TERRAINS CESSIBLE**
ECH : 1:750

Date : juillet-2020
Réf. : Q1826
Dess. : PC

**Bureau d'Etudes VRD**
CIT
2 Allée Emile Le Page
29000 QUIMPER
Tél : 02 98 95 95 00 - Fax : 02 98 10 29 61
Messagerie : quimper@cit-ouest.fr

**PAYSAGISTE**
A-MAR
4 Rue du Centre
29000 DOUARNENEZ
Tél : 02 98 92 34 34
Messagerie : contact@a-mar-paysage.fr

**Aménageur**
SAFI
4 Rue du 19 mars 1962
29200 BREST
Tél : 02 98 46 98 00
Messagerie : agence.brest@safi29.fr

**Architecte Urbaniste**
ARCHIPOLE URBANISME ET ARCHITECTURE
29 Quai de la Douane
29200 BREST
Tél : 02 98 33 25 00 - Fax : 02 98 33 25 01
Messagerie : quimper@archipole.fr

| | |
|---|---|
| **4.9** | Plan des voiries – juillet 2020 |

**COMMUNE DE CONCARNEAU**

AMENAGEMENT DU SECTEUR DE LA GARE



## PHASE AVP

| | | |
|---|---|---|
| Date : janv-20<br>Réf. : Q1825<br>Dess. : FC | PLAN DE VOIRIES | AVP<br>02c |


**Aménageur**

SAFI

4 Rue du 19 mars 2962
29000 QUIMPER

Tél : 02 98 95 80 80
Messagerie : raphaelle.lafarge@saf29.fr

**Bureau d'Etudes VRD**

CIT

2 Allée Emile Le Page
Tal Mandorlen
29900 QUIMPERLE
Tél : 02 98 39 29 90 - Fax : 02 98 10 29 61
Messagerie : quimper@cit-ouest.fr

**Architecte Urbaniste**

ARCHIPOLE URBANISME ET ARCHITECTURE

72 Avenue de Kerséreneoc
29000 QUIMPER

Tél : 02 98 10 25 00 - Fax : 02 98 10 25 01
Messagerie : quimper@archipole.fr

**PAYSAGISTE**

A-MAR

4 Rue du Centre
29100 DOUARNENEZ
Tél : 02 98 91 81 24
Messagerie : contact@a-mar-paysage.fr


| INDICE | OBSERVATIONS | DATE |
|---|---|---|
| | | |

LEGENDE

- sol béton hydrodésactivé concassé/gravillon
- sol béton hydrodésactivé/sol béton
- sol en pavage granit pierre (pare)
- sol stabilisé
- trottoir / stationnement enrobé noir 0/6 et 0/10
- chaussée enrobé noir 0/10
- Stationnement en pavés engazonnés
- sol dalle dénivelé 3%

Bordure T2 ave 2 à 5cm
Bordure T2 rive 10 à 15cm
Bordure granit largeur 15cm
Bordure P8
Bdle béton 10x20
Caniveau béton CC1

COUPE PRINCIPE NOUE

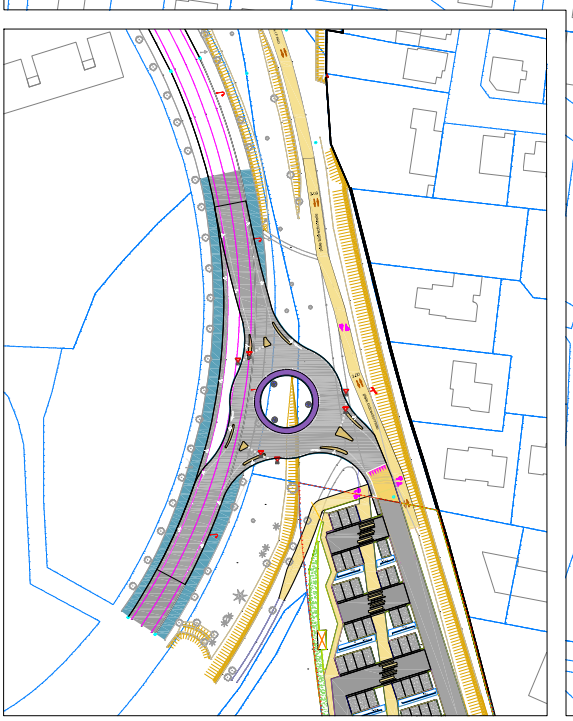
Parking nord

Voie douce centrale

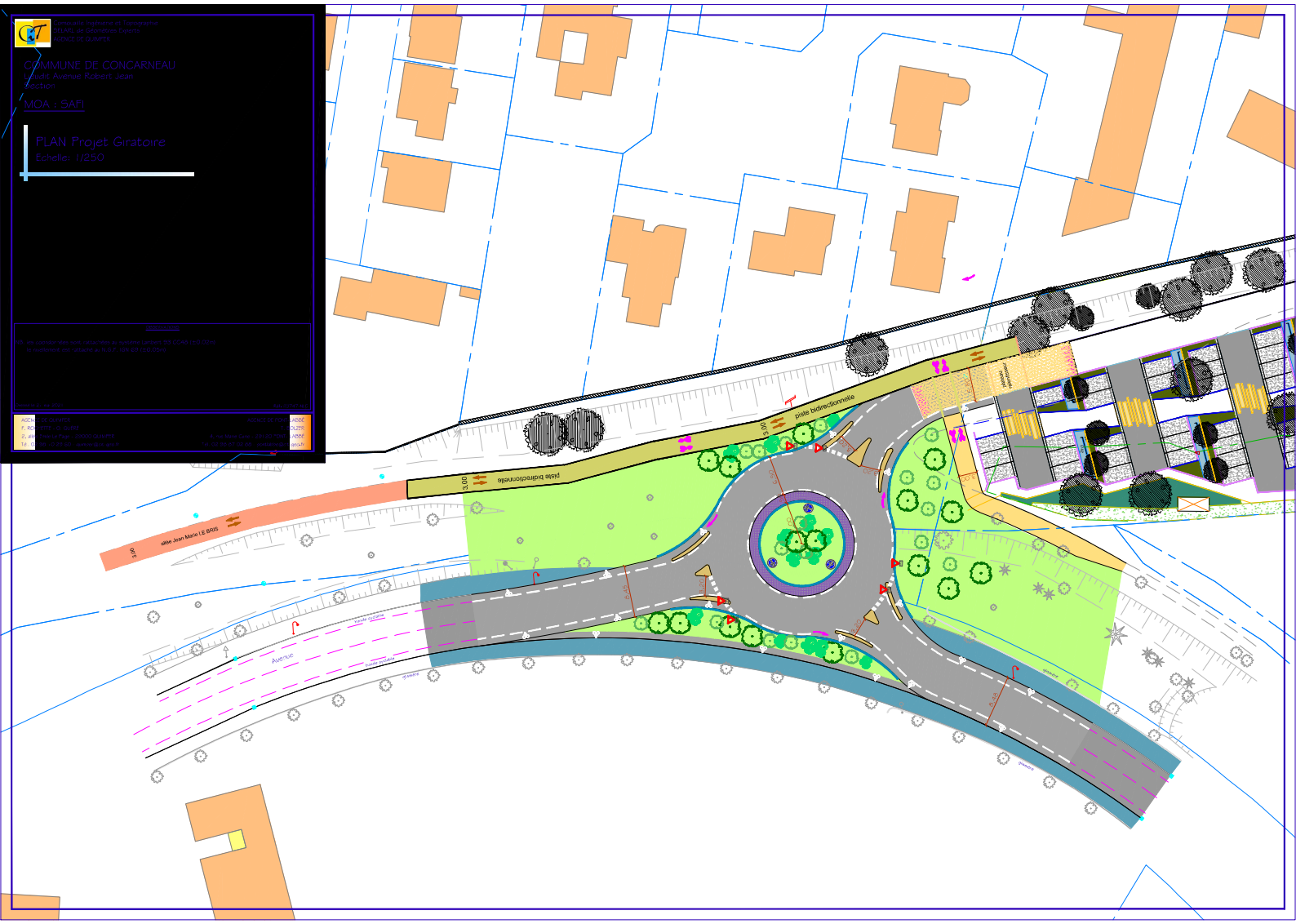
Voie douce / Parking sud

PHASE 1

PHASE 2



| | |
|---|---|
| **4.10** | Projet de giratoire avenue Robert Jan – Mai 2021 |




Géomatique, Ingénierie et Topographie
SELARL de Géomètres Experts
AGENCE DE QUIMPER

COMMUNE DE CONCARNEAU

Lieudit Avenue Robert Jean

Section

MOA : SAFI

PLAN Projet Giratoire

Echelle: 1/250

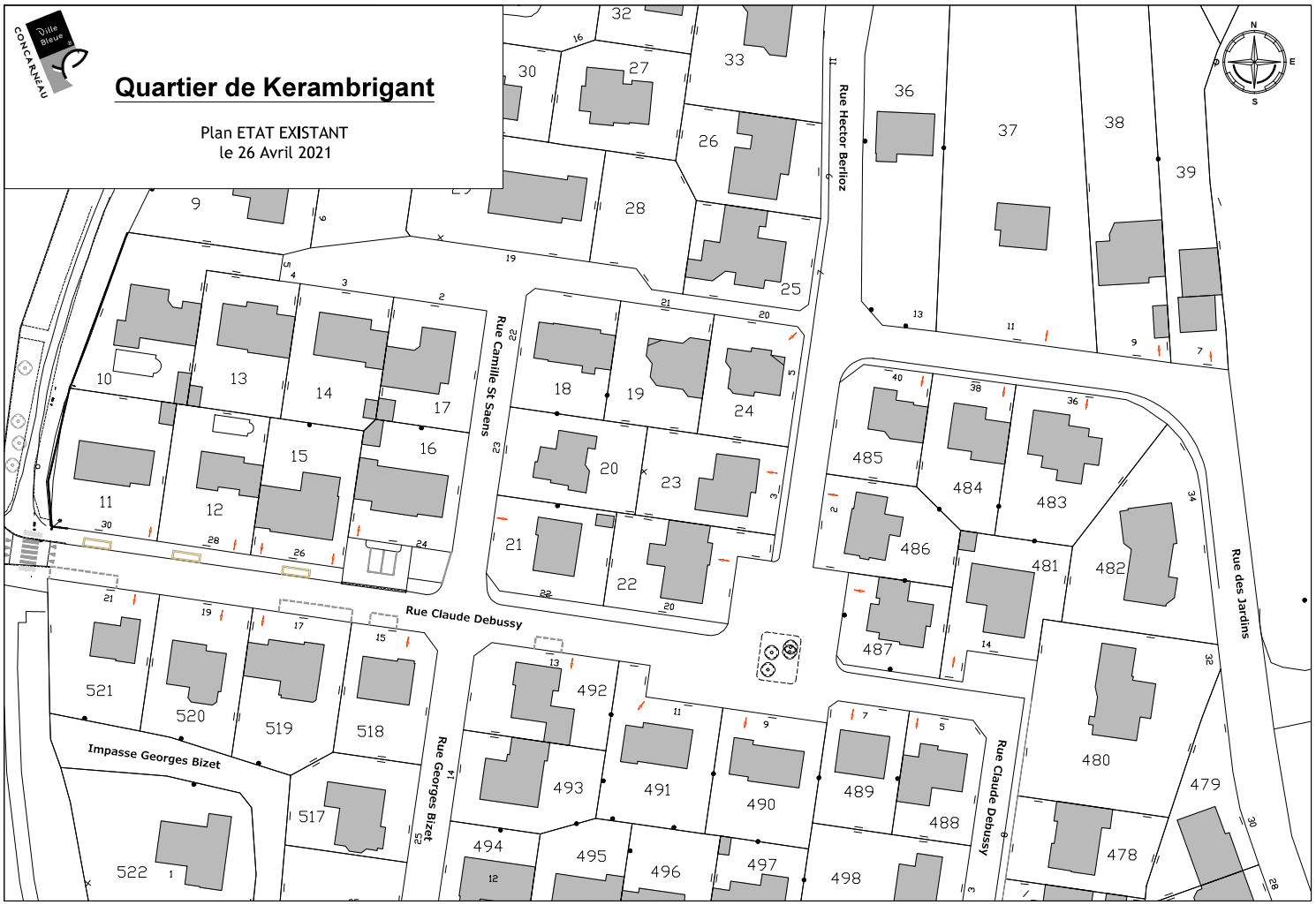
ASCENT QUIMPER
F. ROBERTE - O. QUERE
6, allée Kerner Le Floch - 29000 QUIMPER
Tél : 02 98 95 10 90 - quimper@ascent.fr

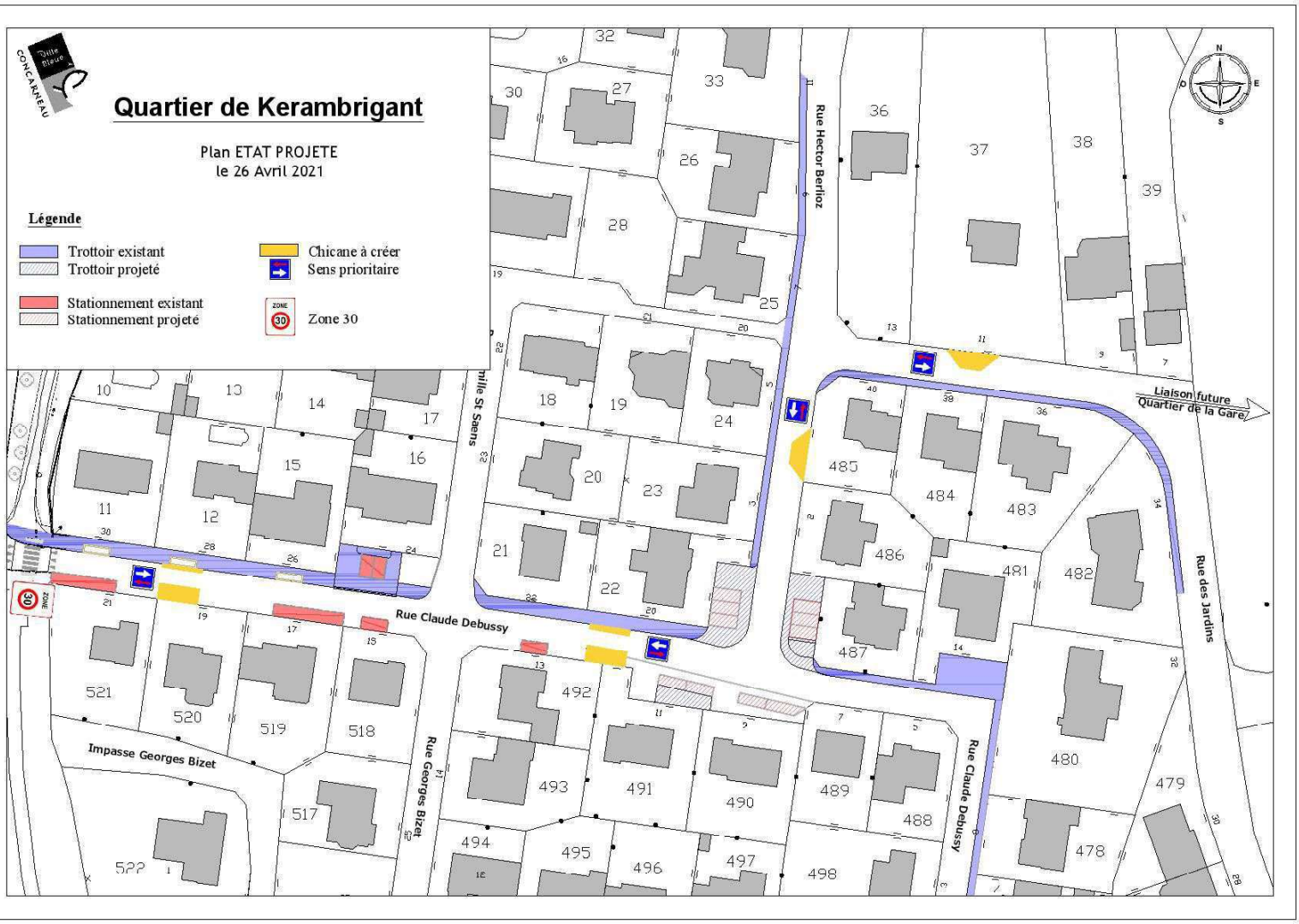
AGENCE DE RENNES
A. de Mun Cres - 35135 CHANTEPIE
Tél : 02 99 87 87 09 06 - rennes@ascent.fr

| | |
|---|---|
| **4.11** | Plan existant quartier Kerambrigant + projet de sécurisation – avril 2021 |

# Quartier de Kerambrigant

Plan ETAT EXISTANT
le 26 Avril 2021




Ville de CONCARNEAU
Quartier de Kerambrigant
Plan ETAT PROJETE
le 26 Avril 2021
Légende
Trottoir existant
Trottoir projeté
Stationnement existant
Stationnement projeté
Chicane à créer
Sens prioritaire
Zone 30
Rue Hector Berlioz
Rue Claude Debussy
Rue Georges Bizet
Rue des Jardins
Impasse Georges Bizet
Liaison future
Quartier de la Gare
N
S
E
O

| | |
|---|---|
| **4.12** | Plan de masse général/Ambiances/plan de séquence – Mai 2020 |

# AVANT PROJET

---

## Mission de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement du quartier de la gare de Concarneau

---

Ville de Concarneau

---

Mai 2020




Maitrise d'ouvrage : SAFI Société d'aménagement du Finistère — Ville de CONCARNEAU

Maitrise d'œuvre : ARCHIPOLE arcitectes et urbanistes — A-MAR paysage et urbanisme

CIT bureau d'étude VRD / Géomètres — ECR Bureau d'étude environnementale

# AVANT PROJET

---

## PLAN MASSE GENERAL
## AMBIANCES
## PLAN DES SEQUENCES

---

Quartier Gare

---

Mai 2020

maîtrise d'ouvrage : SAFI // Ville de Concarneau // maîtrise d'œuvre : ARCHIPOLE mandataire / A-MAR paysagistes / CIT bet vrd / ECR environnement / IDEA recherches / BECOME / ACEASCOPE

# PLAN MASSE GENERAL

## Partie Nord



## Partie Sud



# AMBIANCES RECHERCHEES

## Le Square






## La Place




## La promenade






## Le Jardin Belvédère



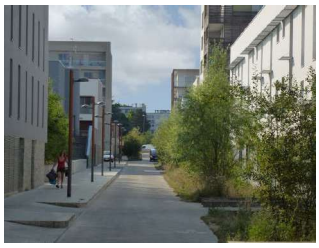



| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aménagement du quartier de la gare de Concarneau (29) | Ville de Concarneau<br>SAFI<br>Société d'aménagement du Finistère | **Archipole**<br>**A-mar**<br>**CIT**<br>**ECR** | Titre / révision<br>**Carnet de Matériaux et Mobiliers** | Date<br>janvier 2020 | AVP | **1.4** |

# AMBIANCES RECHERCHEES

## Les rues



## Les stationnements






## La gestion des eaux pluviales






# AMBIANCES RECHERCHEES

## Le programme des jardins











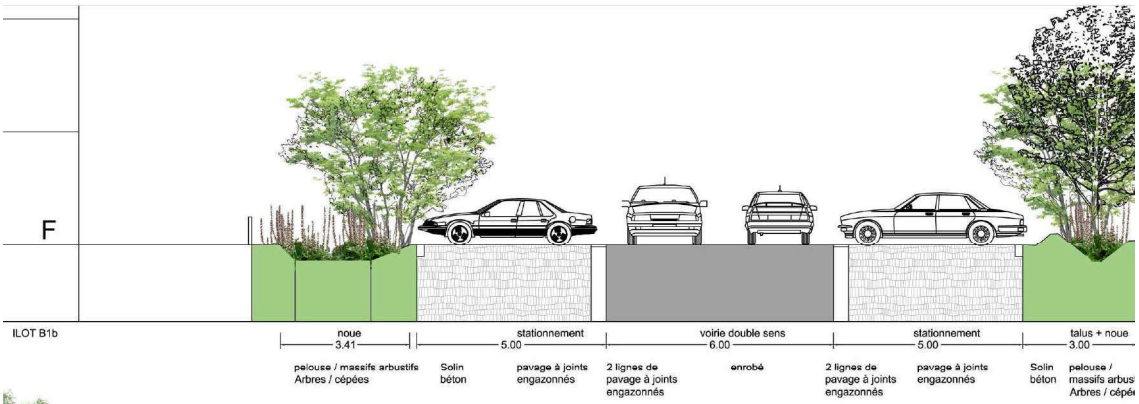
# PLAN MASSE
## Extrait Parking nord

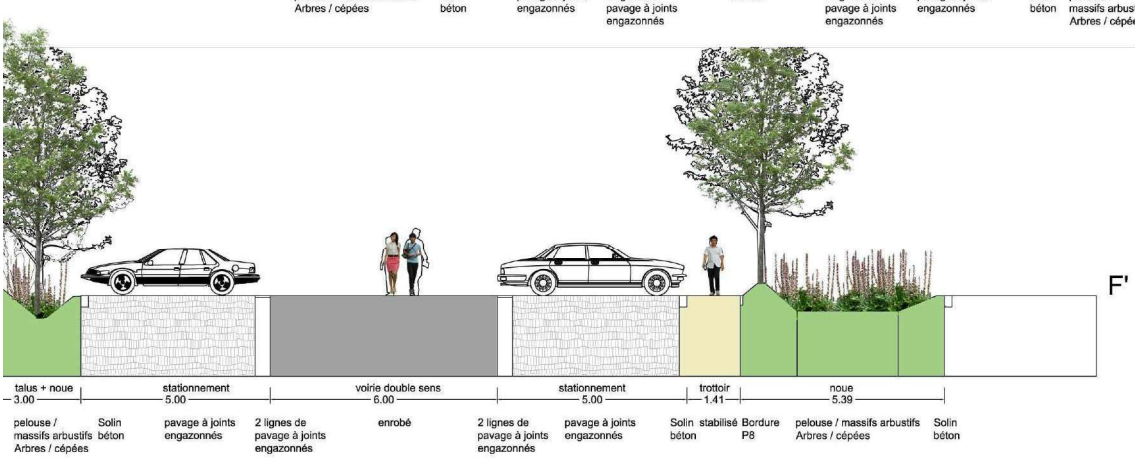


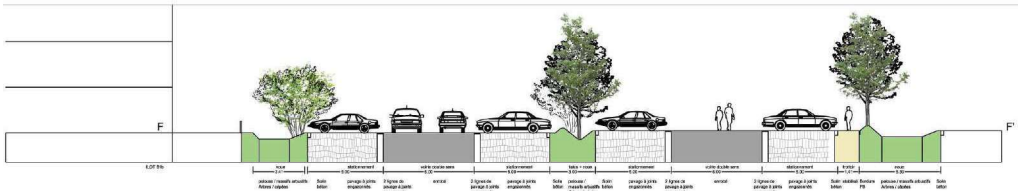
- Pavage granit
- Béton microdésactivé
- Pavage béton à joint gazon
- Résine pelliculaire
- Enrobé
- Mélange terre pierre
- Stabilisé renforcé
- Massif planté
- Engazonnement

N

# COUPE
## Parking nord 1/2

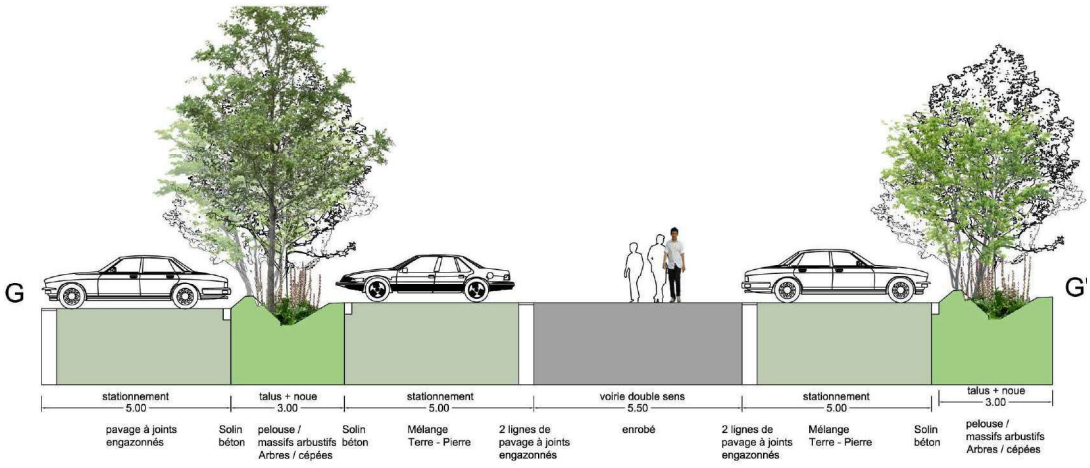





# COUPE
## Parking nord 2/2






# PERSPECTIVE
## Parking nord

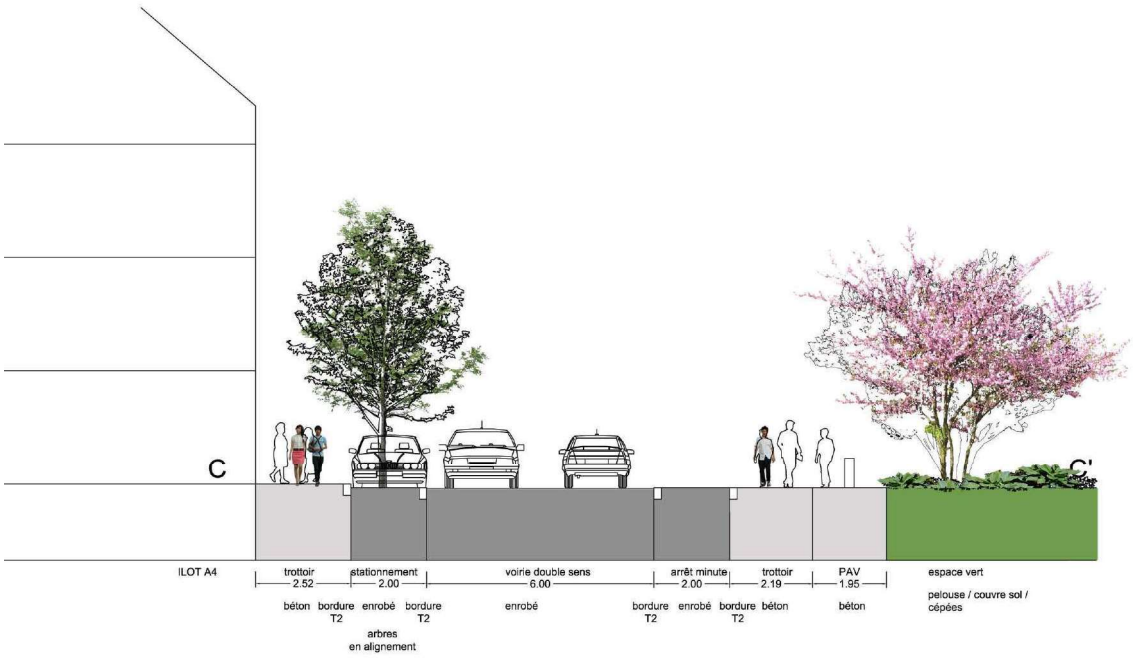


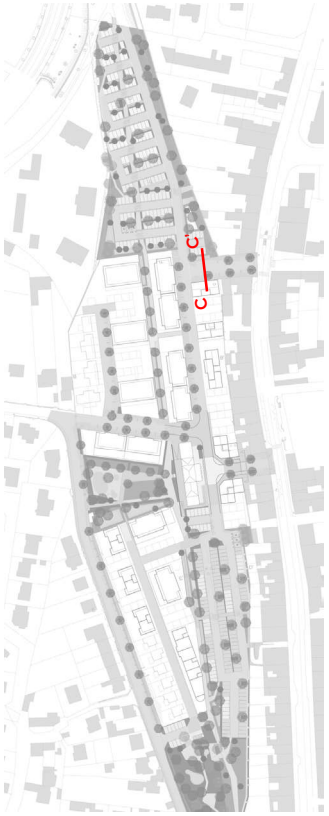
# PLAN MASSE

## Extrait Entrée nord-est (Avenue de la Gare)



# COUPE
## Entrée nord-est
## (Avenue de la Gare)



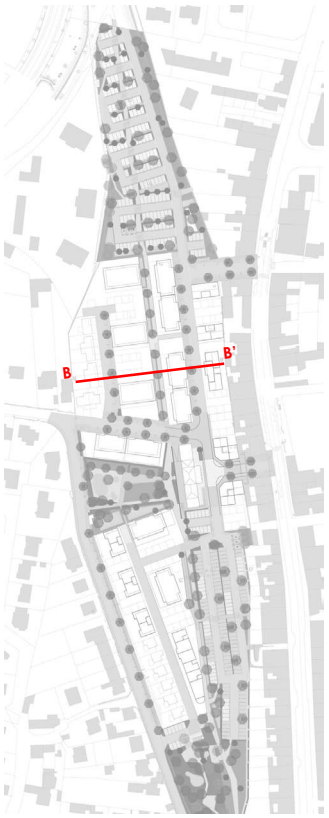
# PLAN MASSE

## Voies et sente des îlots Nord



# COUPE
## Voies et sente des Ilots Nord



# PLAN MASSE

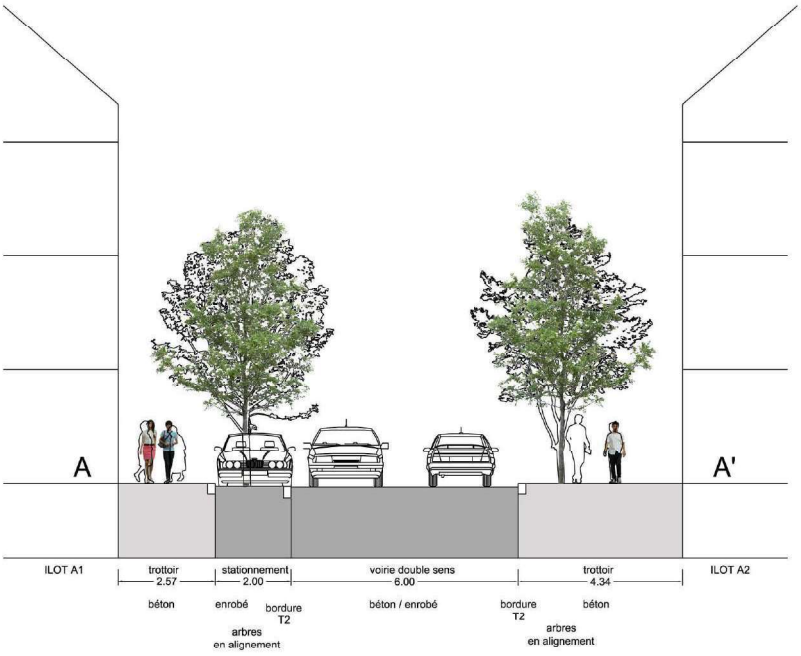
## Parvis de la Gare
## Entrée nord-est
## (Avenue de la Gare)



# PERSPECTIVE
## Parvis de la Gare



# COUPE
## Parvis de la Gare
## Entrée nord-est
## (Avenue de la Gare)






# PLAN MASSE

## Square de la Gare



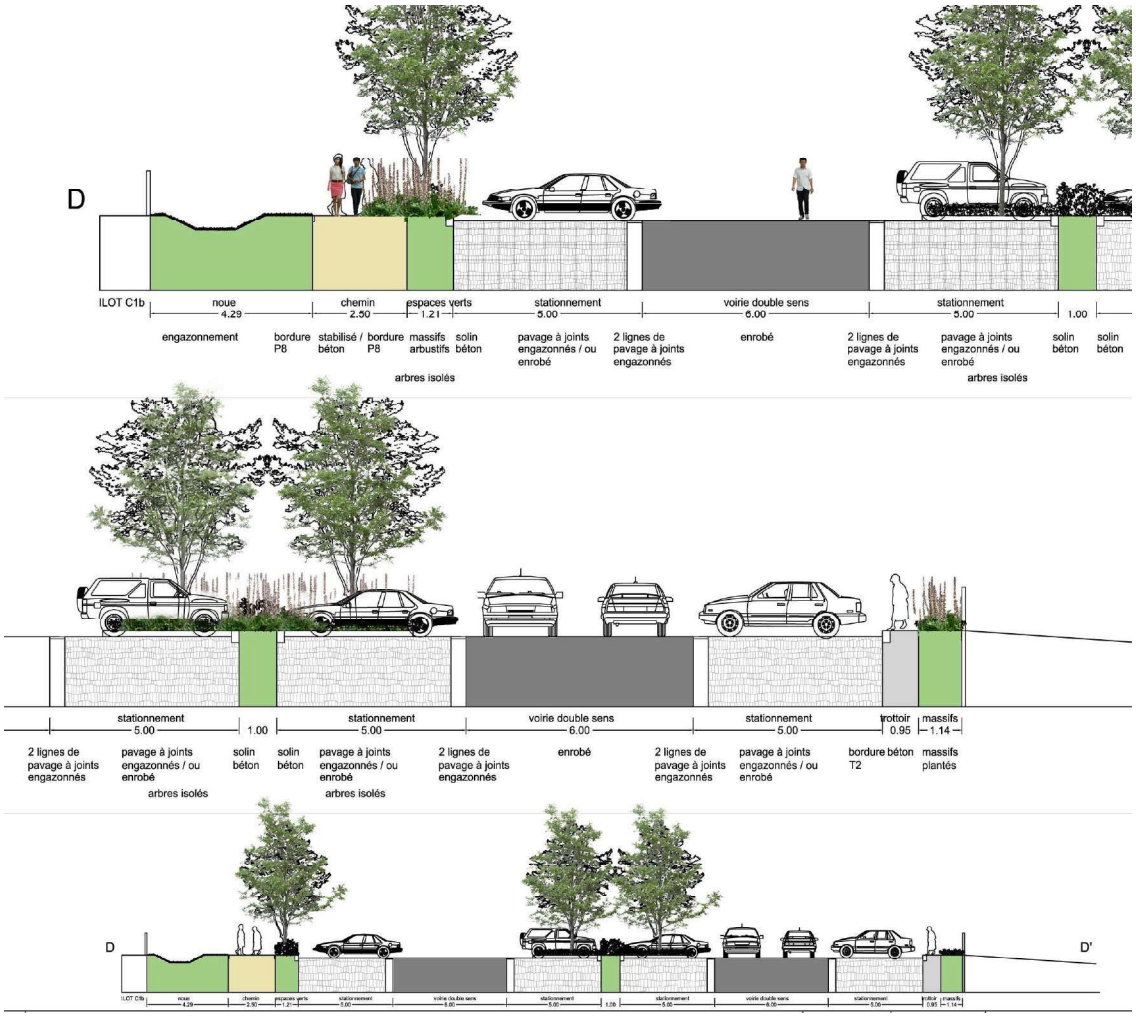
# PERSPECTIVE
## Square de la Gare



# PLAN MASSE
## Extrait Parking sud
## Sente Sud



# COUPE
## Parking sud



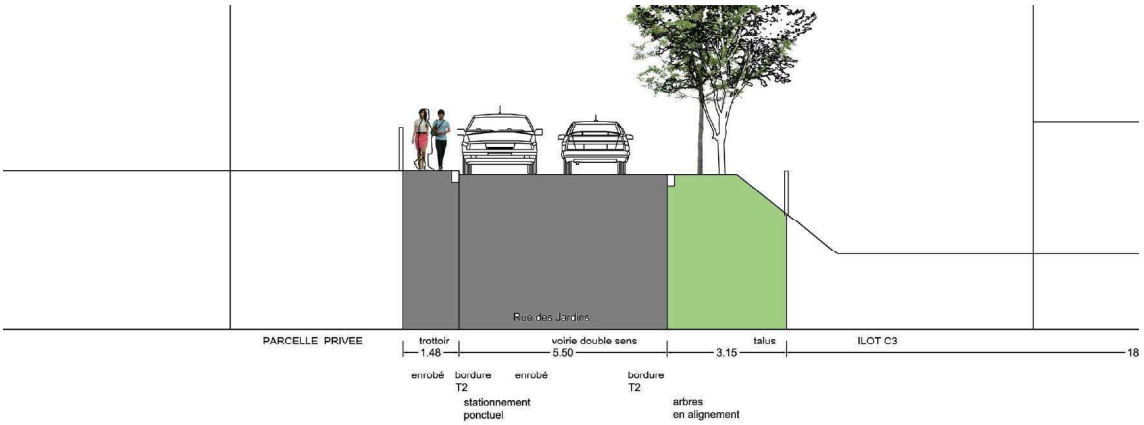


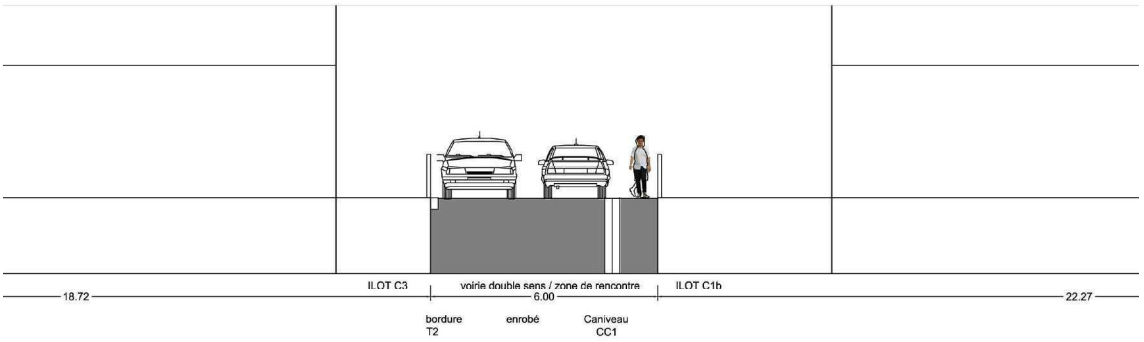

# PLAN MASSE

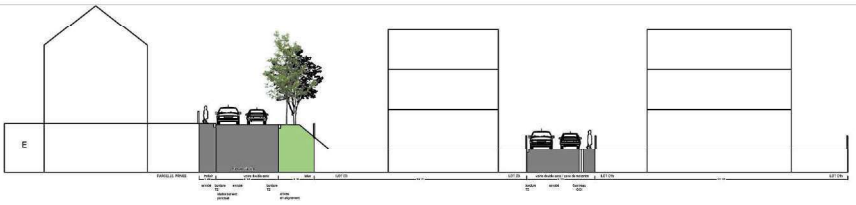
## Voies et sente des îlots Nord



# COUPE
## Rue des Jardins
## Voie des Ilots Sud






# PLAN MASSE
## Parc du Belvédère



# AVANT PROJET

---

MATERIAUX DE SOL
MOBILIER
L'ECLAIRAGE
LE VEGETAL

---

Quartier Gare

---

Mai 2020

maîtrise d'ouvrage : SAFI // Ville de Concarneau // maîtrise d'œuvre : ARCHIPOLE mandataire / A-MAR paysagistes / CIT bet vrd / ECR environnement / IDEA recherches / BECOME / ACEASCOPE

# LES MATERIAUX DE SOL




**Sable stabilisé**




**Enrobé noir**




**Pavés béton engazonnés pour stationnement**




**béton micro désactivé**




**Mulch de copeaux de bois pour aire de jeux**



**Mélange terre-pierre (parking nord)**



**Résine de type «Pépite», continuité piétonne**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aménagement du quartier de la gare de Concarneau (29) | Ville de Concarneau<br>SAFI<br>Société d'aménagement du Finistère | **Archipole**<br>**A-mar**<br>**CIT**<br>**ECR** | Titre / révision<br>**Carnet de Matériaux et Mobiliers** | Date<br>janvier 2020 | AVP | **1.26** |

# LE MOBILIER

## Les assises




**Banc / fauteuil / banquette : Gamme Surface de chez PLASECO (assise en plastique recyclé)**






**Table de pique nique / banquette / chaise longue : Gamme Atlantique de chez AREA (assise en bois naturel)**

# LE MOBILIER

## Les assises





**Banc / fauteuil / banquette : Gamme Kermes de chez ACCENTURBA (assise en bois naturel)**

## Corbeille / grille et corset d'arbre



**Corbeille : Gamme Vertigo de chez ACCENTURBA**



**grille d'arbre : Gamme Panoramic de chez ACCENTURBA**



**grille d'arbre : Gamme Aztec de chez ACCENTURBA**

# LE MOBILIER

## Arceau vélo / bornes / potelets / butter roue



**Accroche vélo type «Connexion V10»**
**de chez Univers & Cité**



**potelet acier fixe (à tête blanche)**
**de type «Basic 1» de chez Concept Urbain**



**borne acier amovible, dimension**
**de type «Tiby N09» de chez Univers & Cité**



**Borne en bois**
**(robinier / chataignier)**



**Clôture ganivelle**
**(robinier / chataignier)**



**Butte roue**
**(robinier / chataignier)**

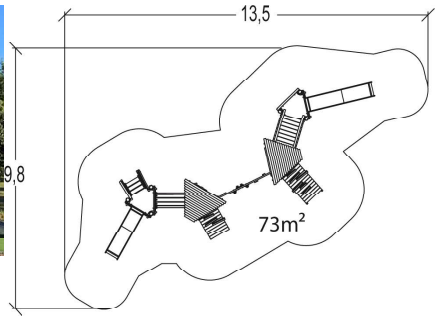
# LE MOBILIER

## Aire de jeu



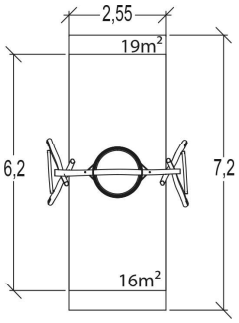







**Structures multifonctions - J4939**
**de chez Proludic**






**Portiques - J491**
**de chez Proludic**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aménagement du quartier de la gare de Concarneau (29) | Ville de Concarneau<br>SAFI<br>Société d'aménagement du Finistère | **Archipole**<br>**A-mar**<br>**CIT**<br>**ECR** | Titre / révision<br>**Carnet de Matériaux et Mobiliers** | Date<br>janvier 2020 | AVP | **1.30** |

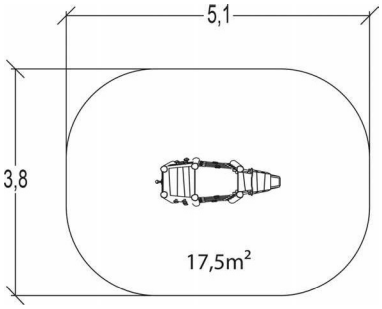
# LE MOBILIER

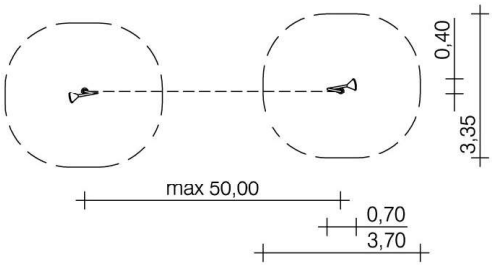
## Aire de jeu









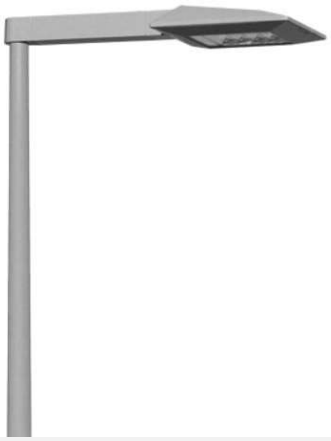



**Structures à grimper - J49104**
**de chez Proludic**

**Téléphone - 0-36120-000**
**Kaiser & Kuhne**

# L'ECLAIRAGE

## L'éclairage de voirie









**Eclairage voirie : Gamme Avanza Led de chez SELUX**

# L'ECLAIRAGE

## L'éclairage piéton





**Eclairage piéton : Gamme Bilbo Led de chez SELUX**
**(Cahier des charges lotissement Ville de Concarneau)**





**Eclairage piéton : Gamme Arca Led de chez SELUX**
**Variante proposée**

# L'ECLAIRAGE

## L'éclairage des parvis de la gare









**Eclairage place / parvis : Gamme Olivio Led de chez SELUX**

# LE VEGETAL

## Les arbres et cépées



**Quercus robur /**
**Chêne pédonculé**



**Pyrus calleryana Chanticleer /**
**Poirier d'ornement**



**Acer campestre /**
**Erable champêtre**



**Pinus radiata /**
**Pin de Monterey**



**Magnolia x soulangeana /**
**Magnolia de Soulange**



**Corylus avellana /**
**Noisetier**



**Acer monspessulenum**



**Malus everest**



**Zelkova serrata**



**Sambucus nigra /**
**Sureau noir**



**Prunus x yedoensis**



**Magnolia x soulangiana**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aménagement du quartier de la gare de Concarneau (29) | Ville de Concarneau<br>SAFI<br>Société d'aménagement du Finistère | **Archipole**<br>**A-mar**<br>**CIT**<br>**ECR** | Titre / révision<br>**Carnet de Matériaux et Mobiliers** | Date<br>janvier 2020 | AVP | **1.35** |

# LE VEGETAL

## Les arbustes



**Prunus spinosa /**
**Prunellier**



**Salix atrocinerea /**
**Saule roux**



**Ligustrum vulgare /**
**Troène commun**



**Viburnum lantana /**
**Viorne lantane**



**Carpinus betulus /**
**Charmille**



**Frangula alnus /**
**Bourdaine**



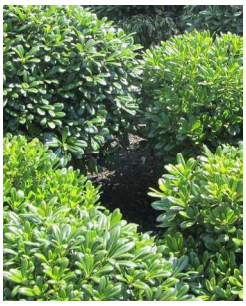
**Cornus sanguinea /**
**Cornouiller sanguin**



**Cornus mas /**
**Cornouiller mâle**



**Olearia virgata**



**Pittosporum tobira Nana**



**Olearia solandri**



**Olearia hastii**

# LE VEGETAL

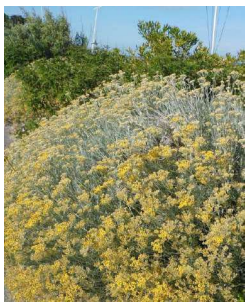
## Les arbustes


Arbutus unedo


Santolina chamaecyparissus


Santolina pinnata


Diosma hirsuta


helichrysum italicum


Hebe microphylla


Calluna vulgaris /
Bruyère commune


Erica arborea


Olearia traversii


Euonymus japonicus


Lonicera nitida 'maigrun'

# LE VEGETAL

## Les vivaces



**Euphorbia myrsinites**



**Salvia nemorosa 'Lubeca'**



**Verbena bonariensis**



**Hedera helix 'Algerian Bellcour'**



**Libertia formosa**



**Erigeron karvinskianus**



**Gaura Lindheimeri**



**Geranium macrorrhizum 'Spessart'**



**Dimorphoteca ecklonis 'alba'**



**Anemone japonica 'Honorine Jobert'**



**Cistus x florentinus**

# LE VEGETAL

## Les graminées



**Stipa tenuifolia**



**Elymus arenarius**



**Pennisetum alopecuroides / Herbe aux écouvillons**



**Panicum virgatum / Panic érigé**



**Molinia caerulea**



**Deschampsia cespitosa**