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.

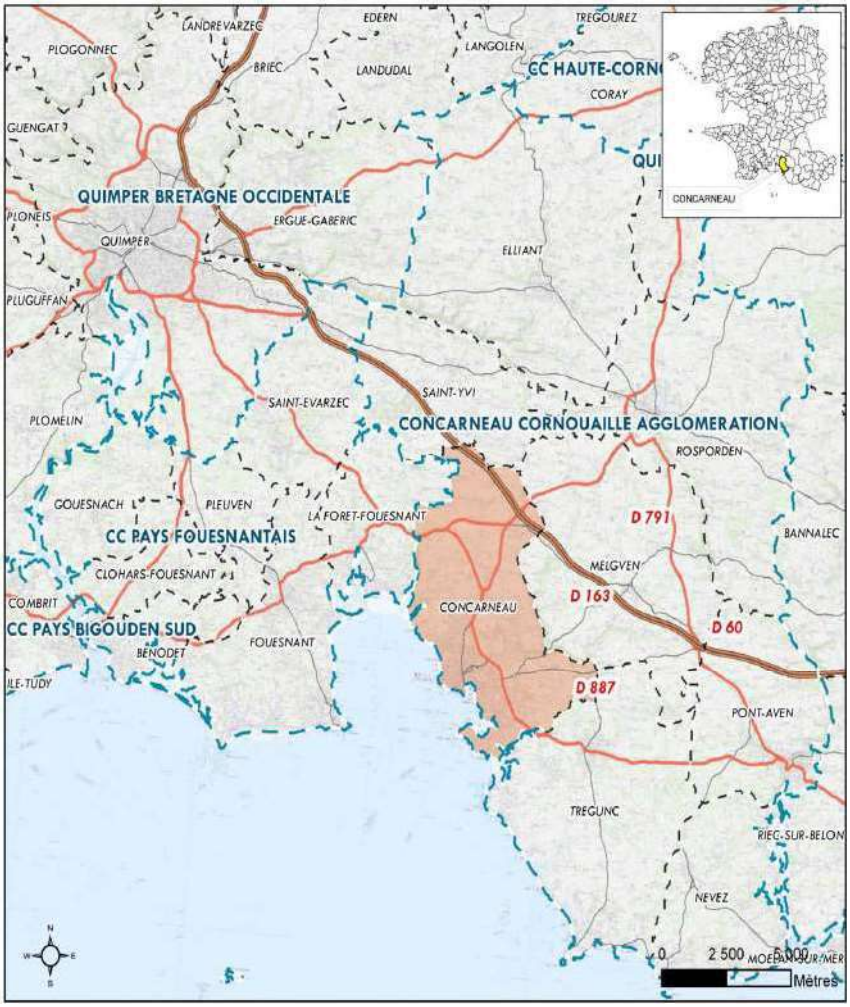
La commune est traversée au Nord par la RN 165 axe Brest-Lorient et au Sud par la route départementale n°783 Quimper-Quimperlé.

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).

COMMUNE DE CONCARNEAU
AMENAGEMENT DU SECTEUR DE LA GARE
PHASE AVP
PLAN DE MASSE ET DE COMPOSITION
ECH : 1/750
AVP
0 1
Aménageur
Bureau d'études VRD
Architecte Urbaniste
PAYSAGISTE
140 PLACES
PARKING
142 PLACES
PARKING
LE JARDIN
DE
LA GARE
LE JARDIN
BELVEDERE
CIMETIERE
GARE
Nord

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

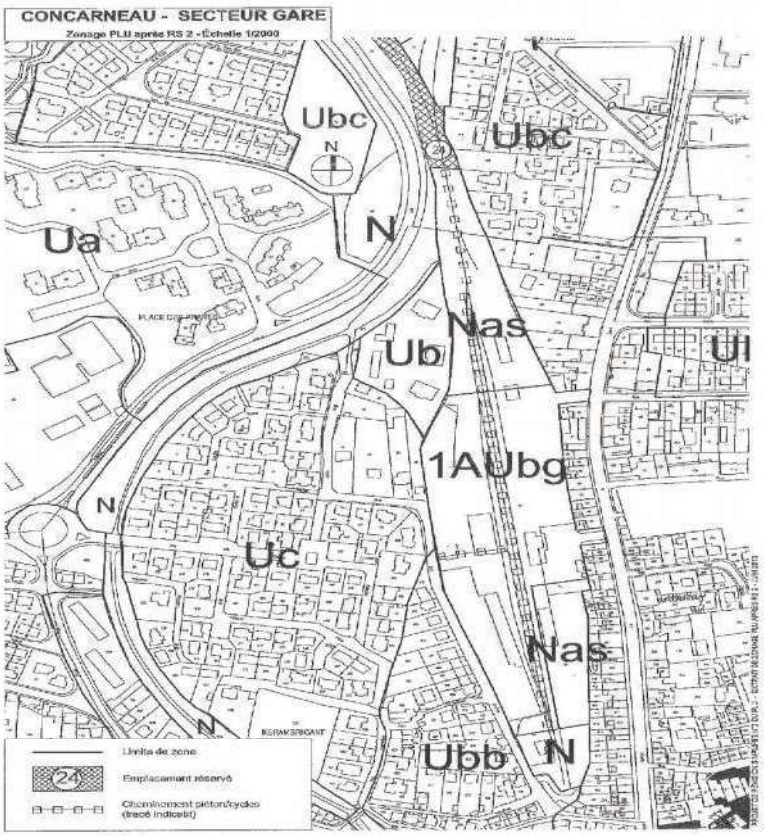
REGLEMENT GRAPHIQUE

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.

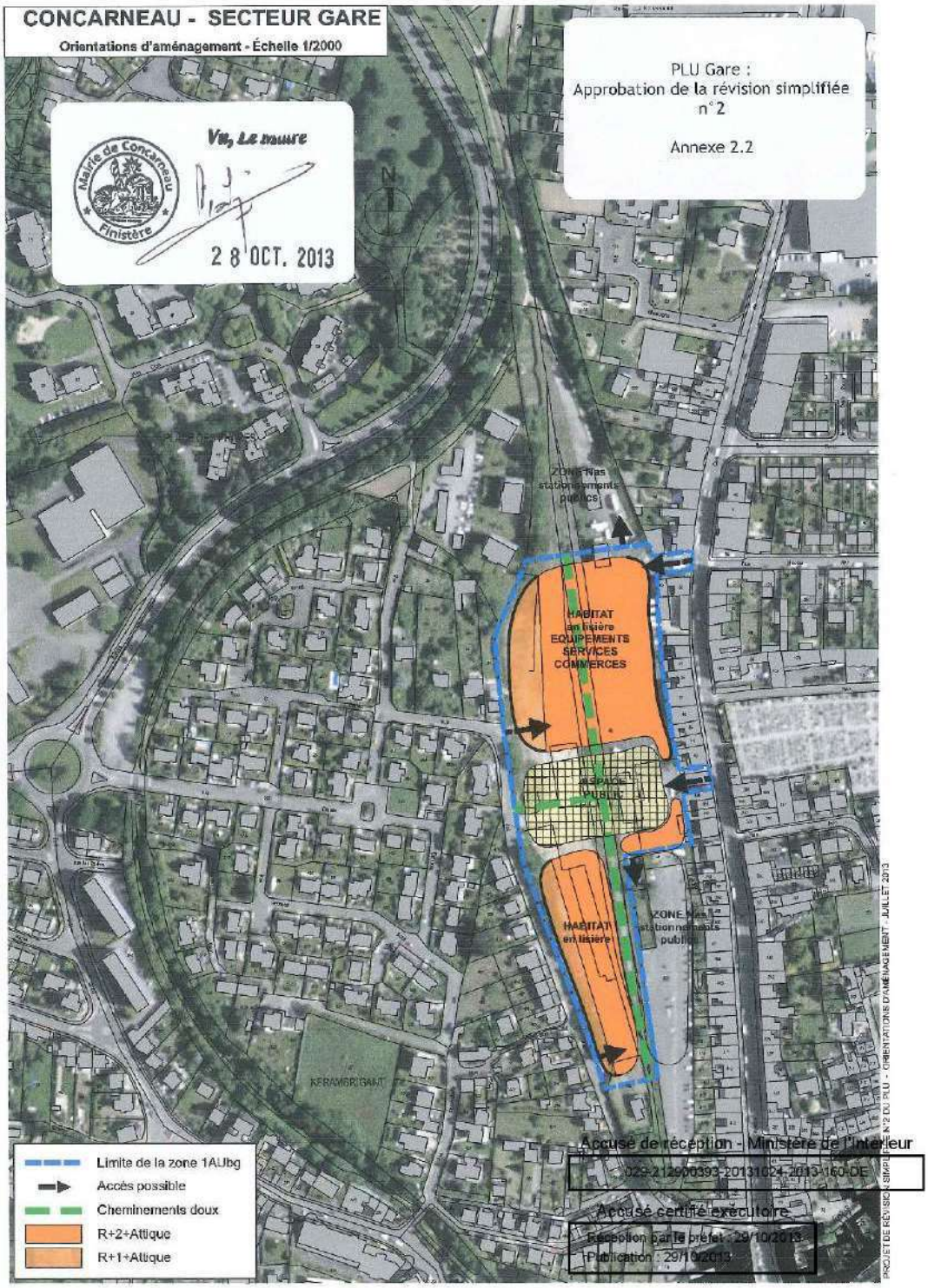
Le projet est compatible avec les orientations générales du PADD et permet même de mettre en oeuvre certaines de ces orientations (habitat, environnement paysager et naturel, infrastructures et déplacements).

EVOLUTION DU RAPPORT DE PRESENTATION

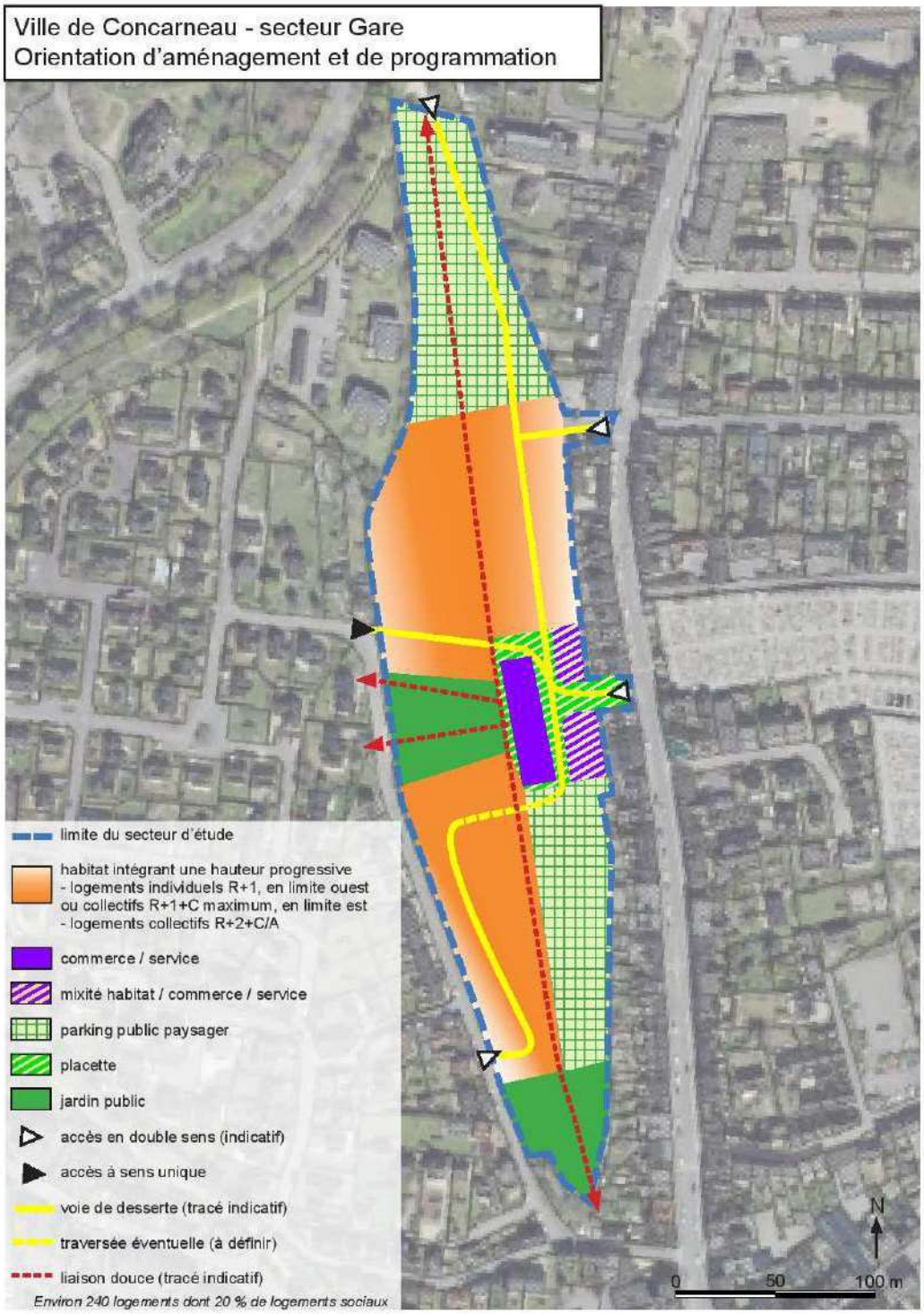
Ce présent document constitue le rapport de présentation de la mise en compatibilité n°1 du PLU, expose l'objet et les motivations de la mise en compatibilité du PLU et ses conséquences pour les différentes pièces constitutives du PLU. Ce document constitue une annexe au rapport de présentation en vigueur.

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.

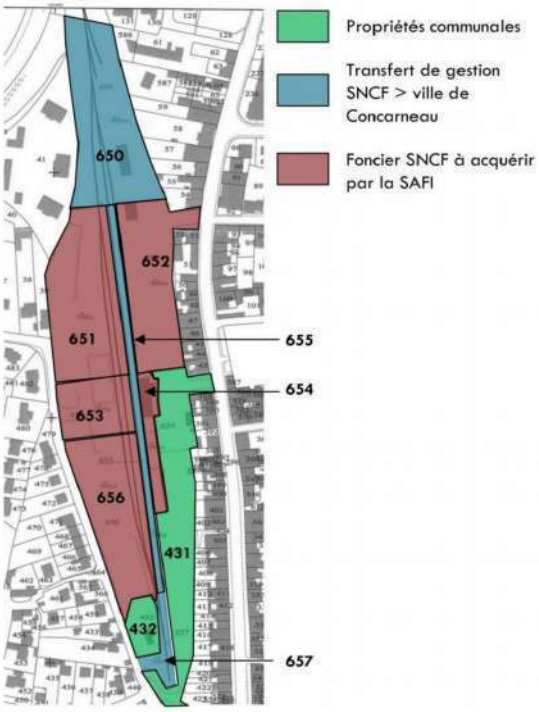
En termes de biodiversité, les enjeux (moyens à faible) du site correspondent à l'ensemble des haies arbustives ou arborées, qui sont des habitats non patrimoniaux mais constituent des supports de reproduction potentiels pour la faune (oiseaux et insectes). Une vérification de l'absence de chiroptères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

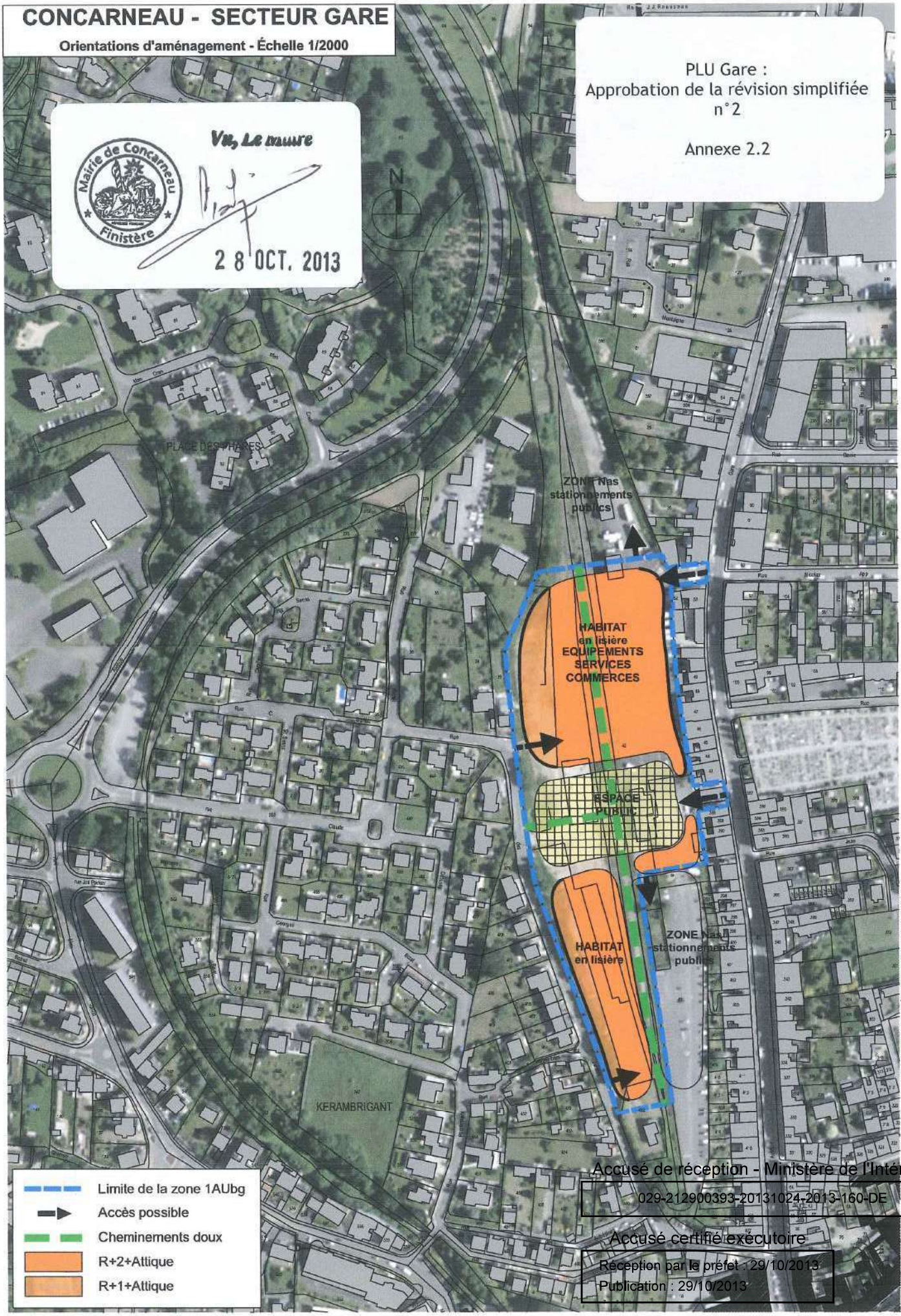
PLU Gare :
Approbation de la révision simplifiée n°2

Annexe 2.2

Vu, Le maire

Mairie de Concarneau
Finistère

28 OCT. 2013



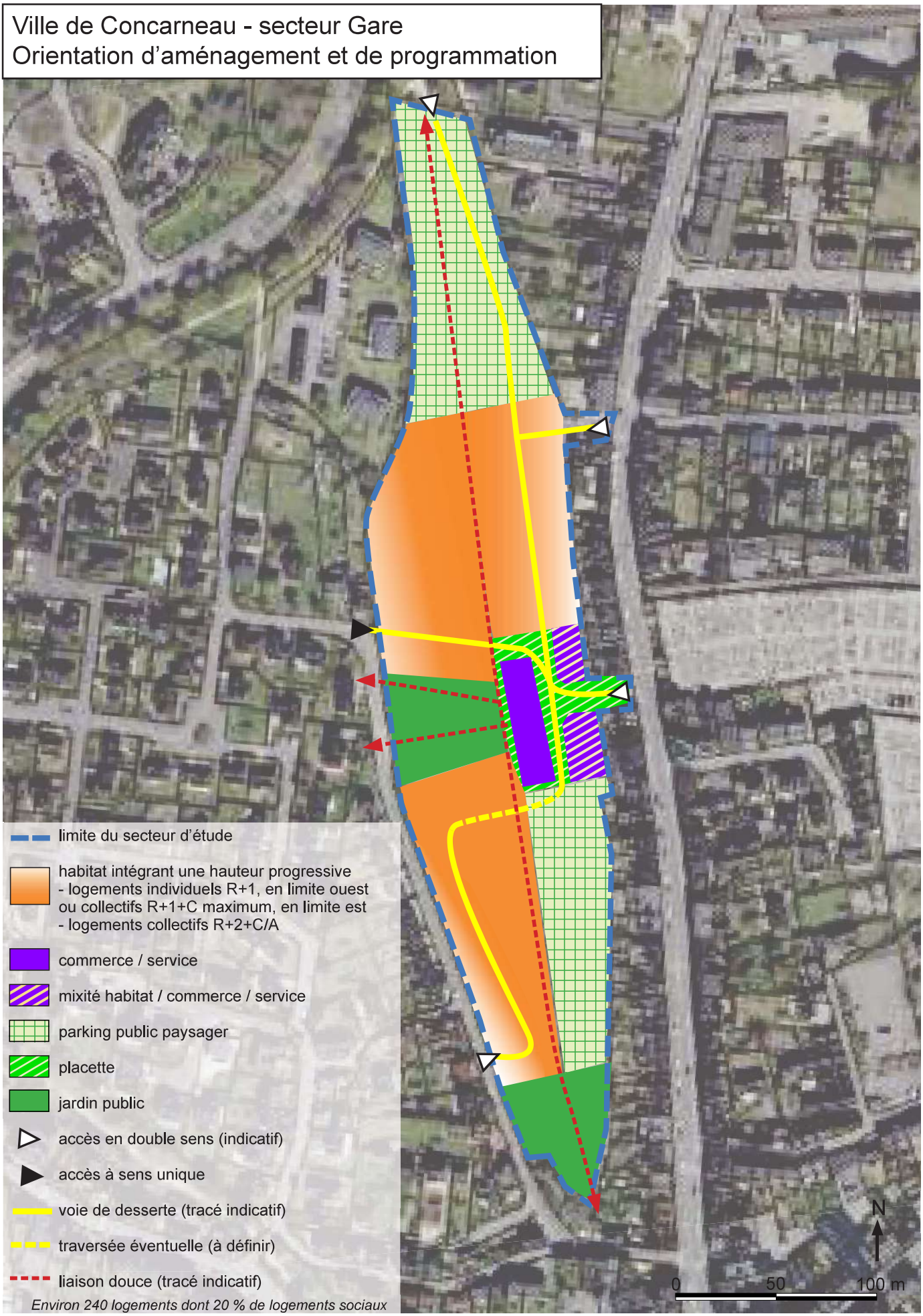
PROJET DE RÉVISION SIMPLIFIÉE N°2 DU PLU - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT - JUILLET 2013

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,

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.

article 1AU.11 suite

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

article 1AU.11 suite

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,

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.

article 1AU.11 suite

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

article 1AU.11 suite

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

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.

<u>Selon le code de l'Urbanisme, article L.121-10 :</u>

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.

<u>Selon le code de l'Environnement, article R.122-17 :</u>

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.

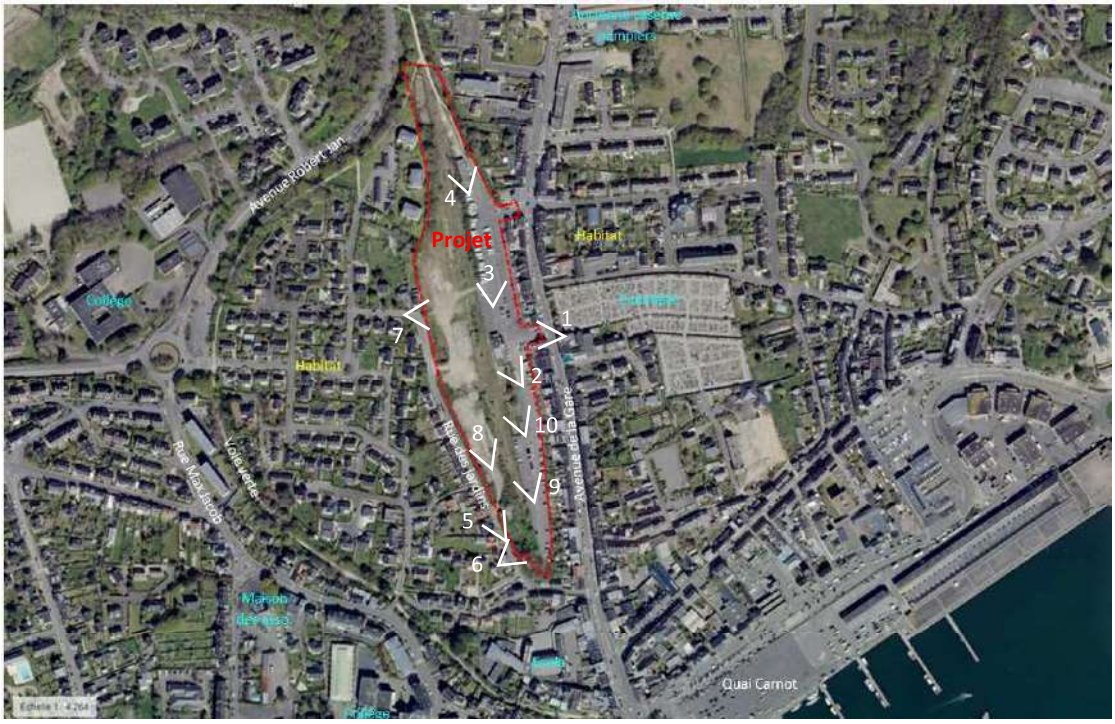


Figure 2 : Photographie aérienne annotée des abords du projet (Géoportail IGN, 2015)

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.

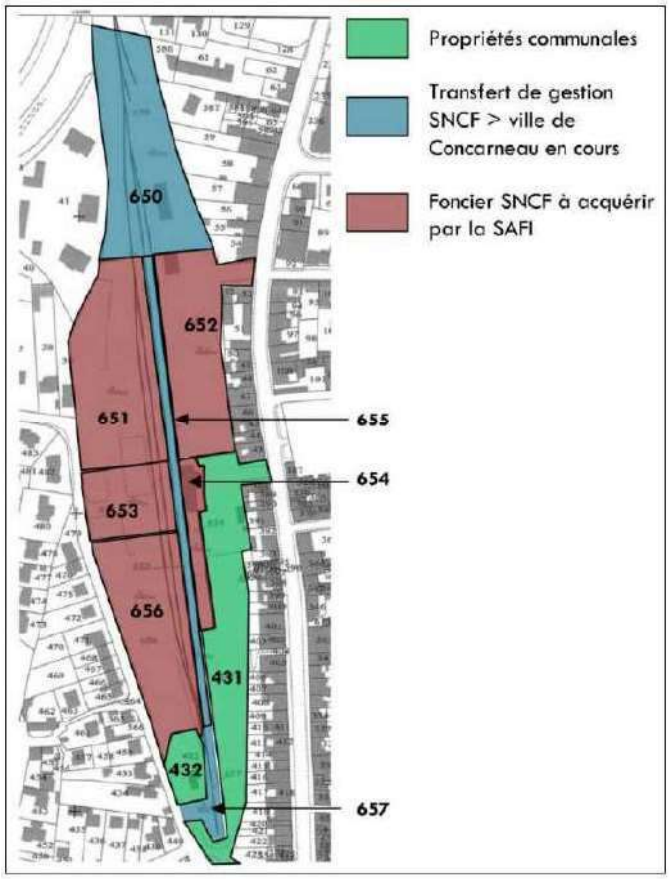


Figure 4 : Extrait cadastral de la zone de projet (SAFI)

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.

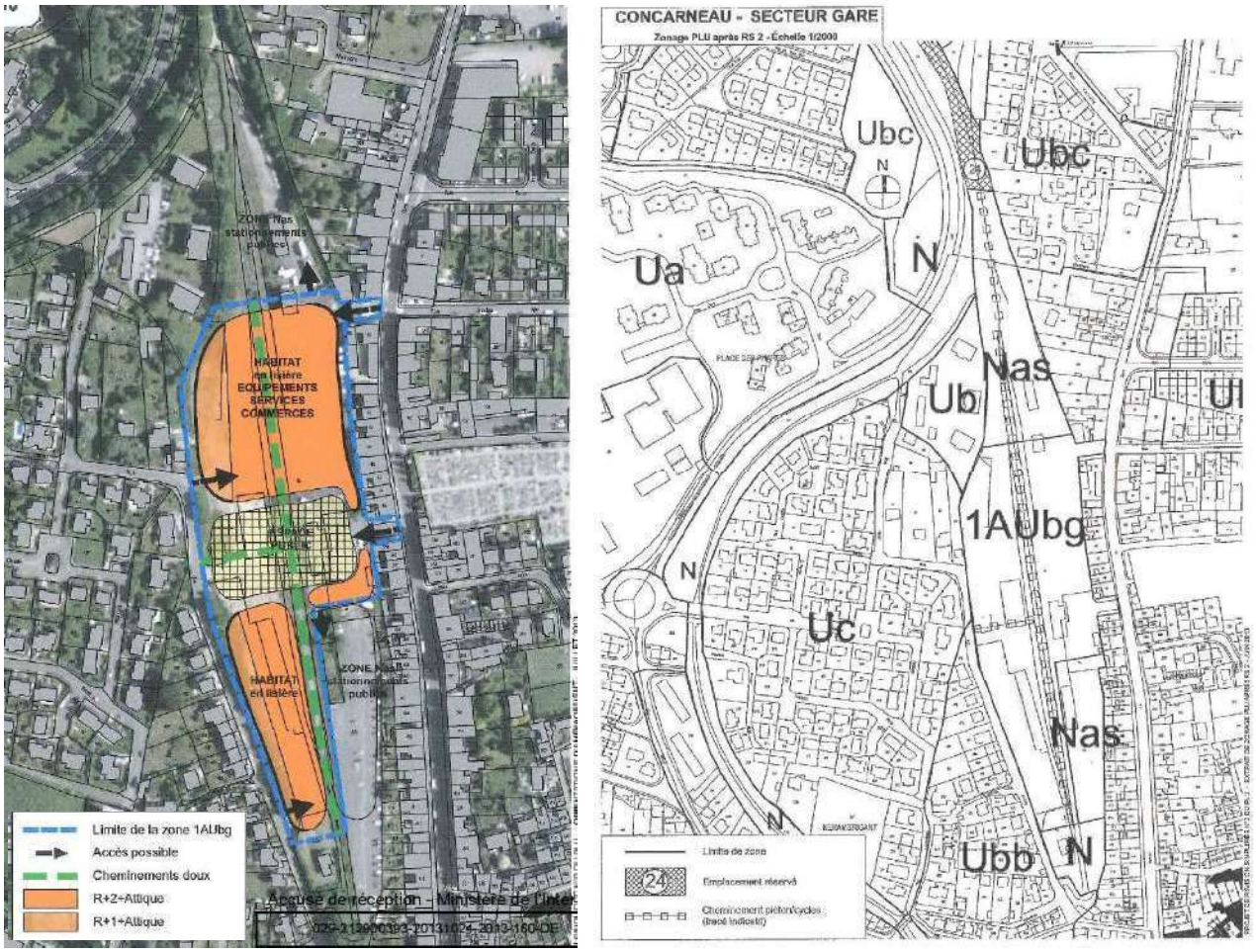


Figure 6 : Orientations d'aménagement et nouveau zonage validé dans le cadre de la révision simplifiée n°2 du PLU

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.

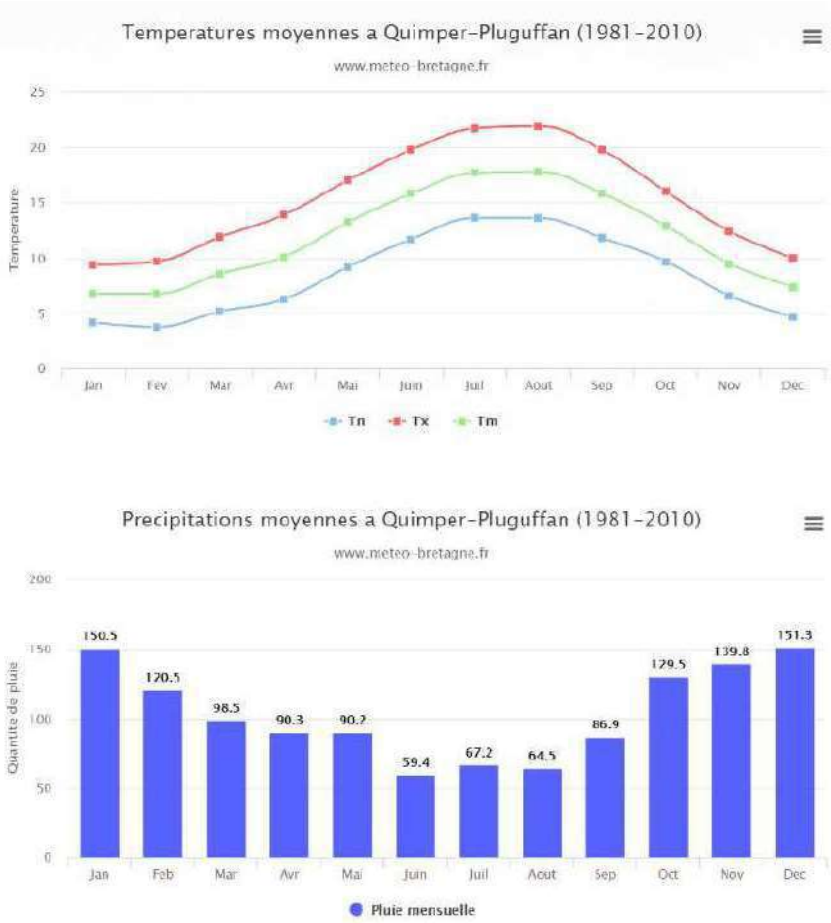


Figure 7 : Températures et précipitations annuelles moyennes à la station de Quimper-Pluguffan (Météo Bretagne)

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

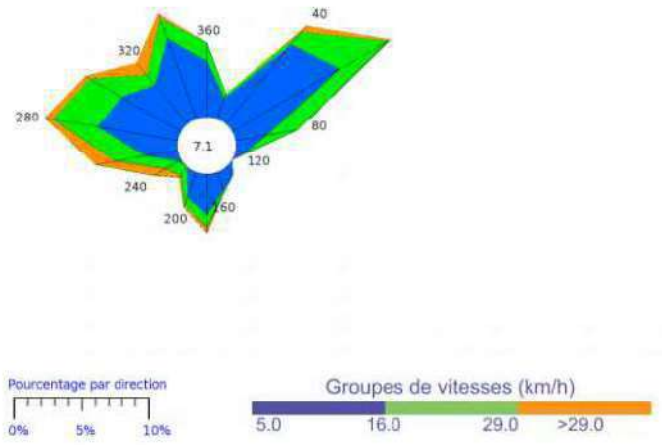


Figure 8 : Rose des vents Météo France station de Quimper Pluguffan (1991-2010)

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)

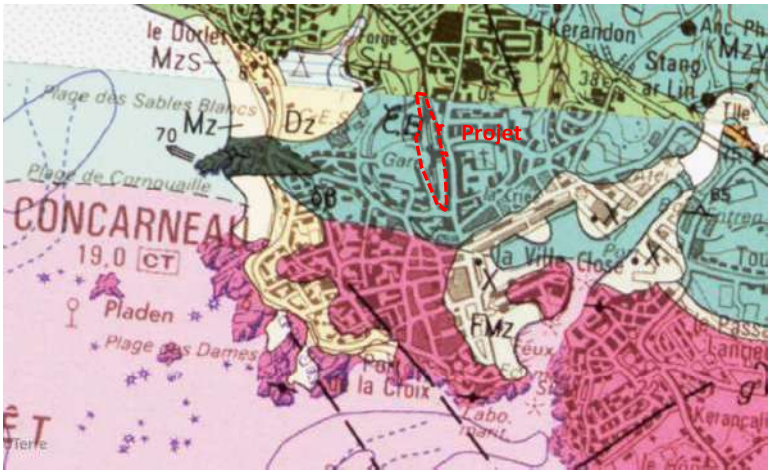


Figure 9 : Extrait de la carte géologique du BRGM 1/50 000

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.

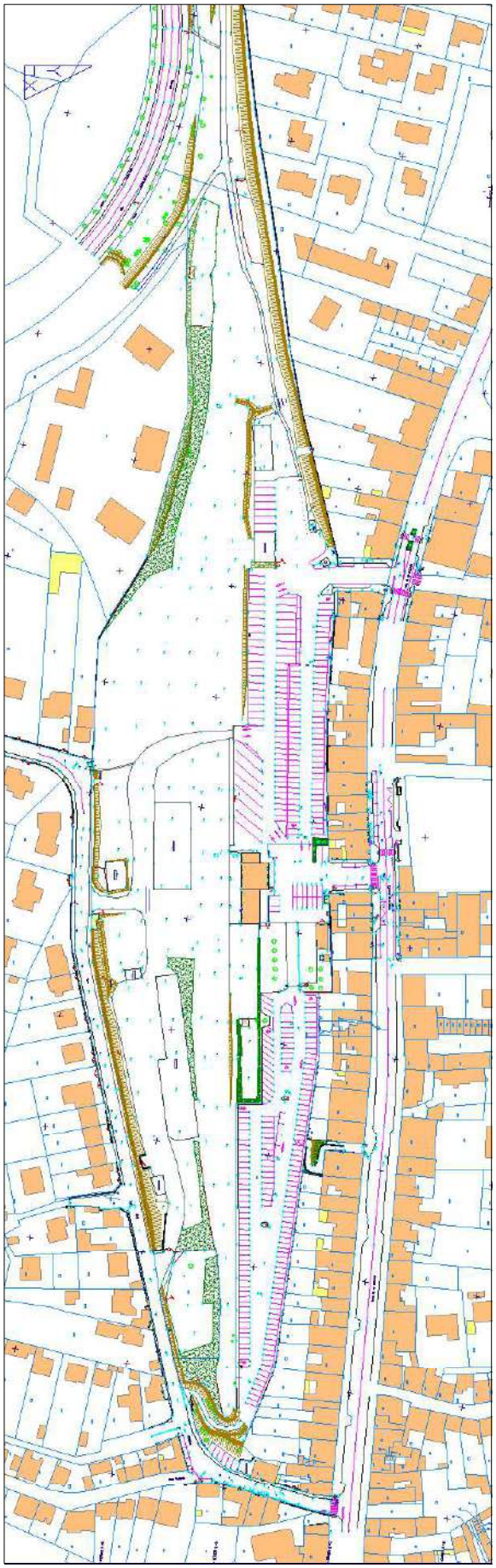


Figure 10 : Plan topograaphique de la zone d'étude (CiT janvier 2019)

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

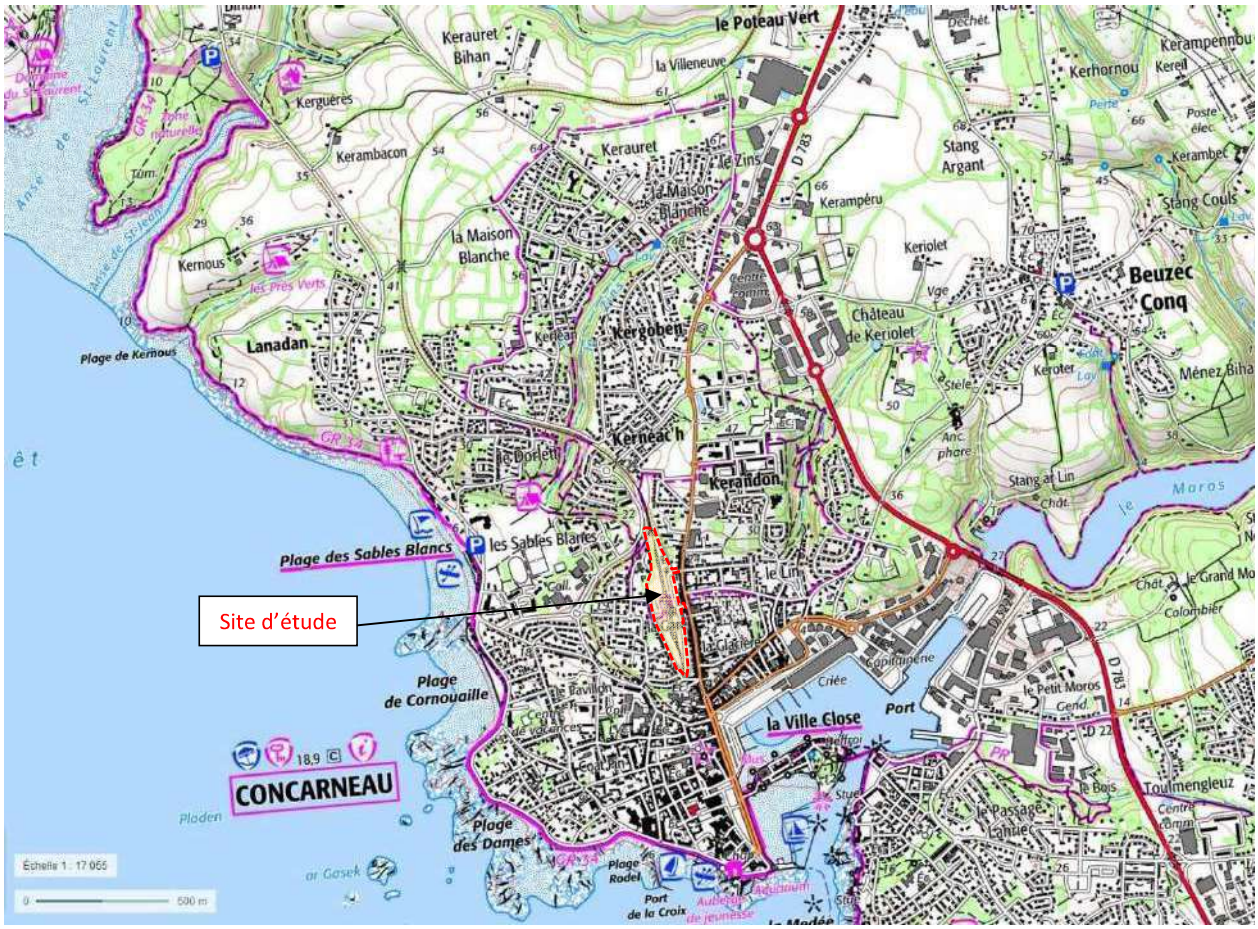


Figure 11 : Hydrographie locale (Géoportail)

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 :

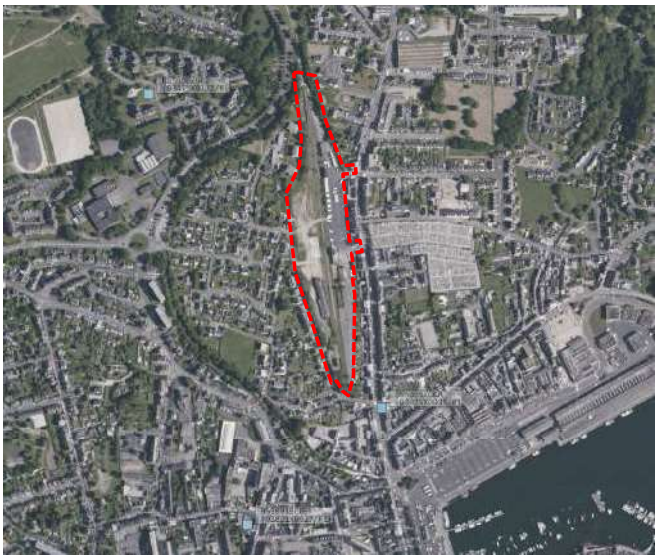


Figure 13 : Ouvrages BSS proche de la zone d'étude (Infoterre, BRGM)

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.

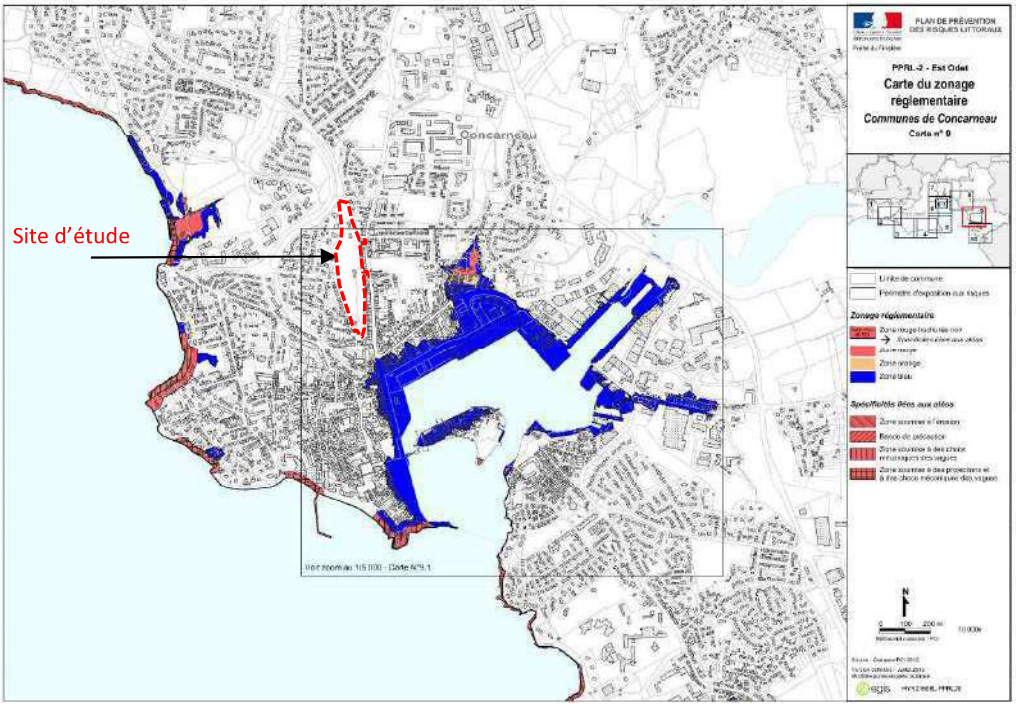


Figure 14 : Carte de zonage du PPRL

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.

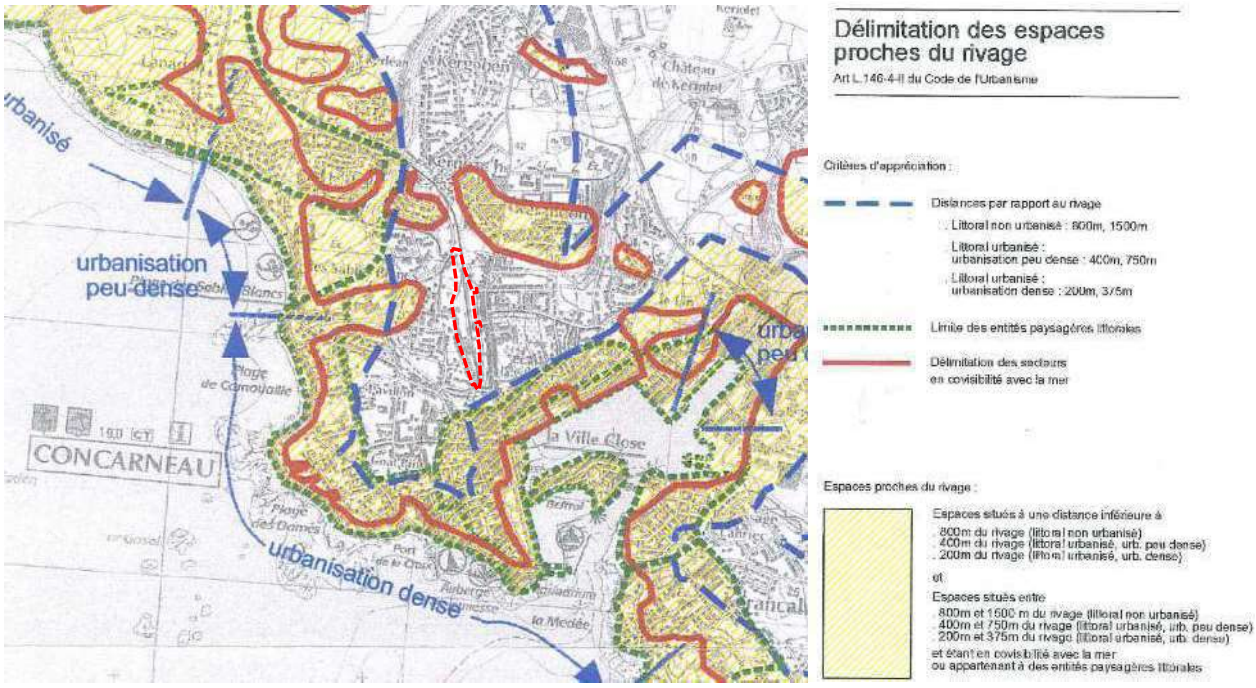


Figure 16 : Délimitation des espaces proche du rivage (rapport de présentation PLU)

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

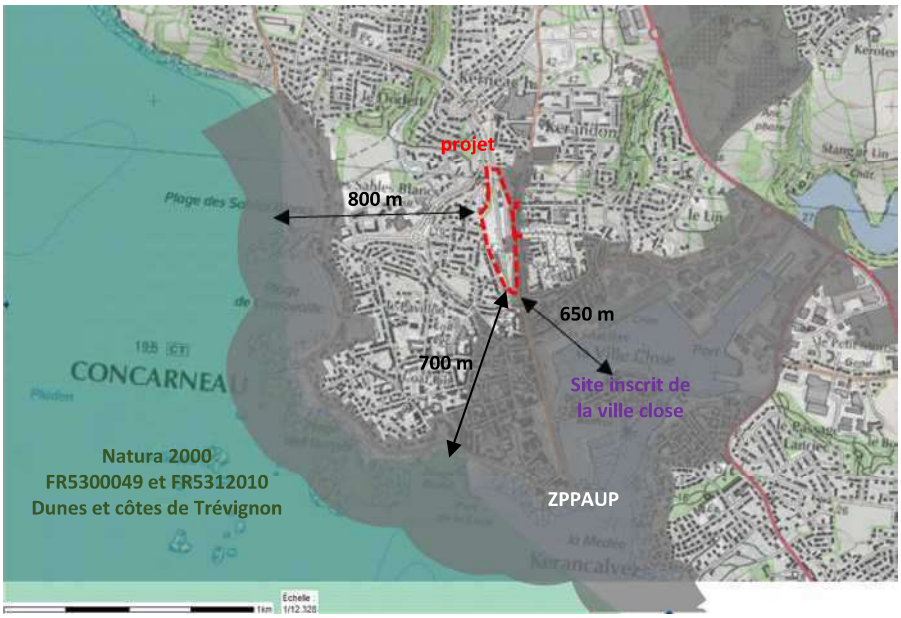


Figure 19 : Mesures de protection du patrimoine naturel à proximité du projet (Source: carmen)

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.

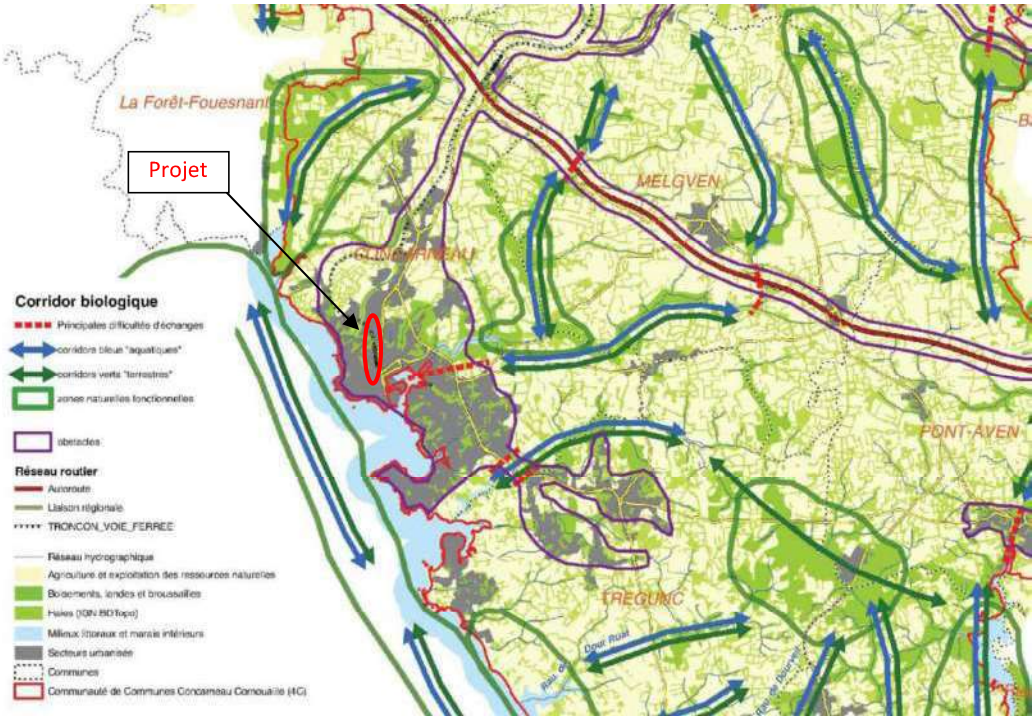


Figure 20 : Corridors biologiques du territoire (SCoT de Concarneau Cornouaille)

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.

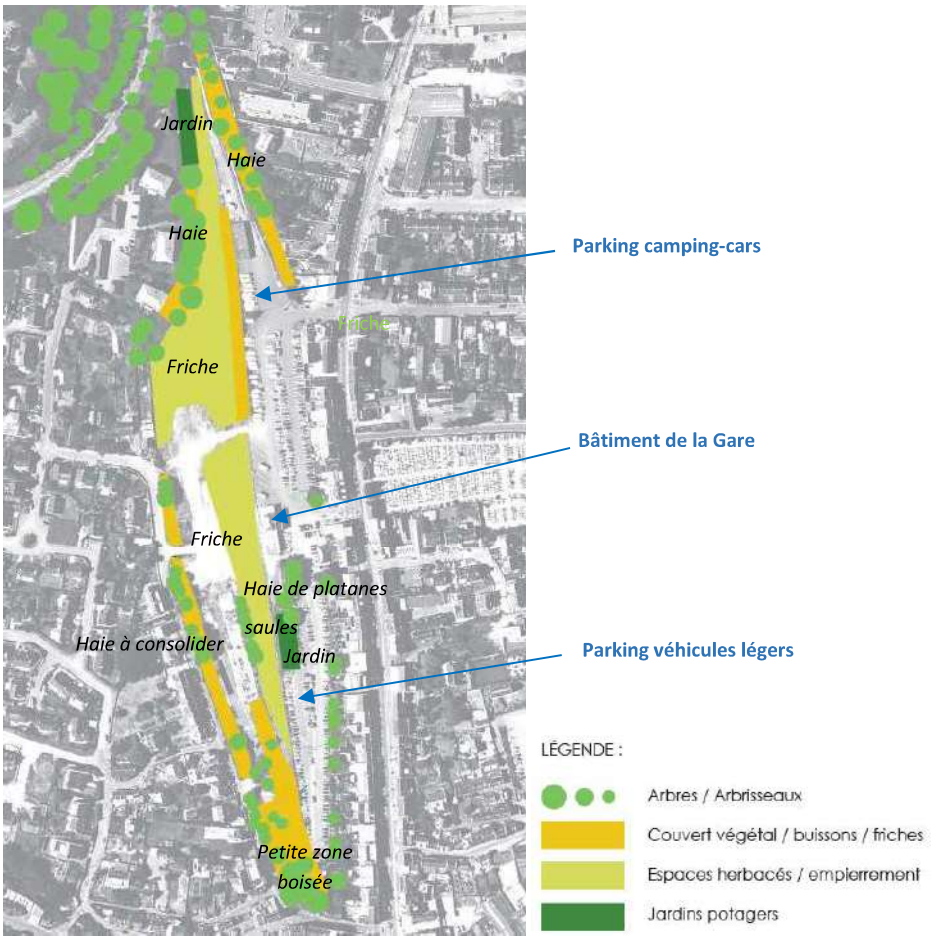


Figure 21 : Végétation présente sur le site actuellement

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 :

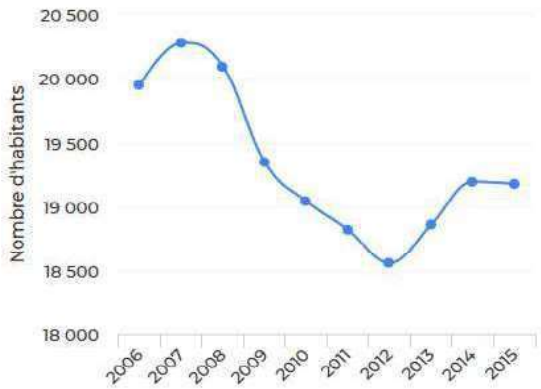


Figure 23 : Evolution démographique de Concarneau de 2006 à 2015 (Insee)

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 :

<u>Projets en cours :</u>
- "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.

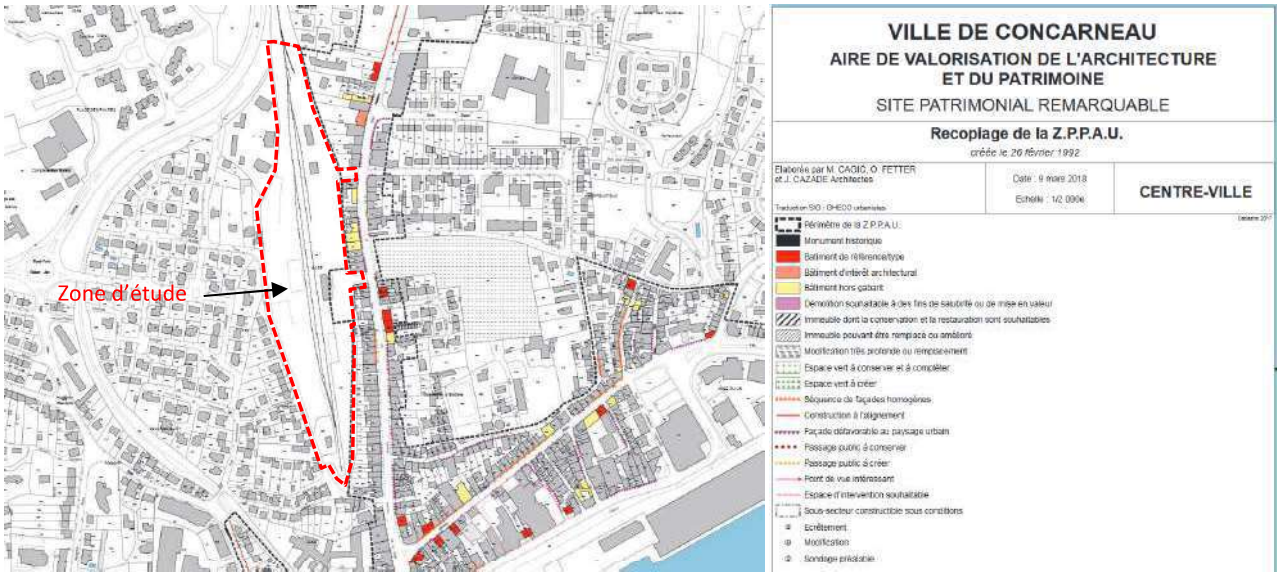


Figure 24 : Délimitation de la Z.P.P.A.U future AVAP de Concarneau

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.

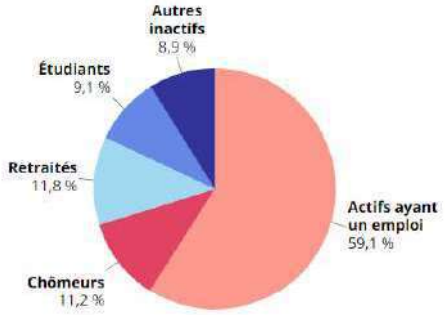


Figure 25 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2014 (INSEE)

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%).

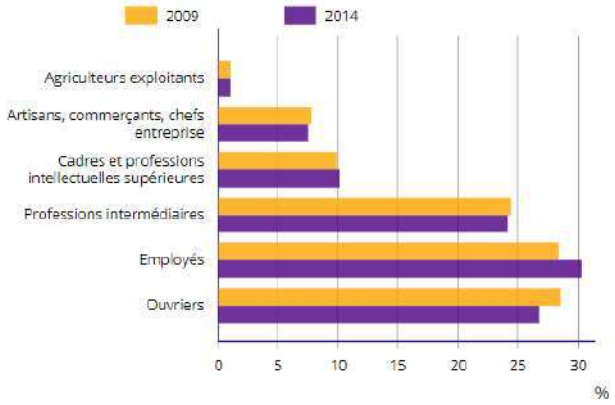


Figure 26 : Emploi par catégorie socioprofessionnelle (INSEE 2014)

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

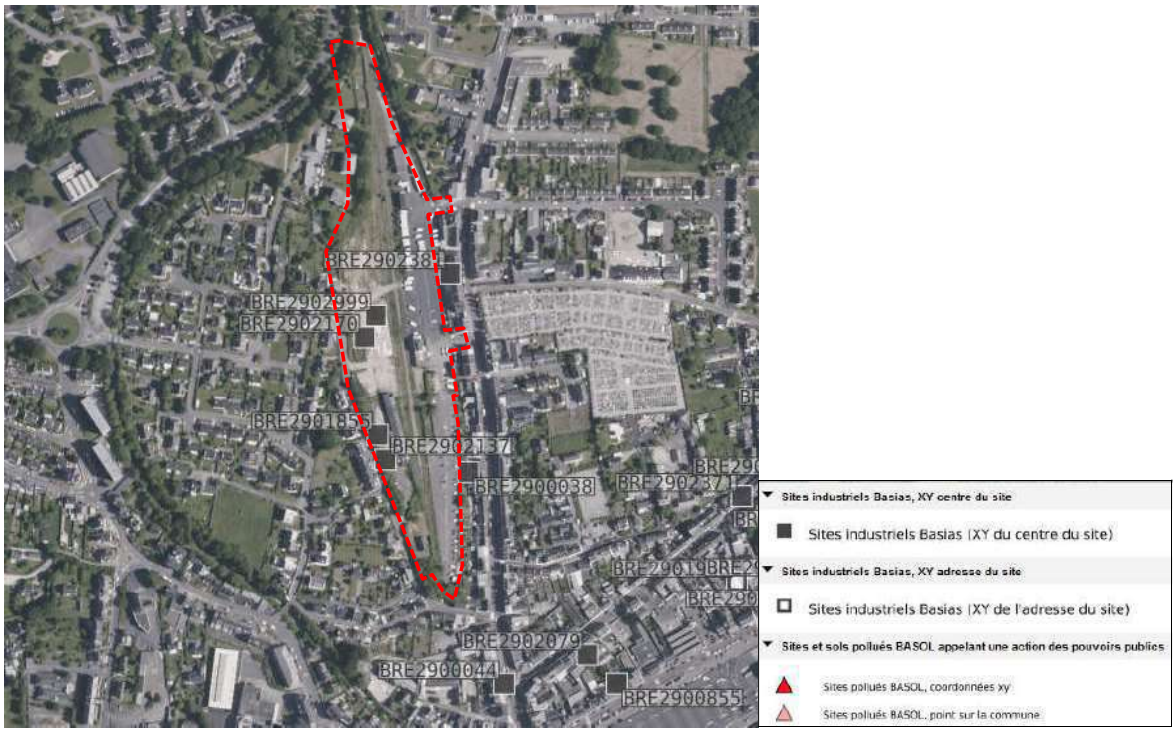


Figure 27 : Extrait de la base de données BASIAS du BRGM

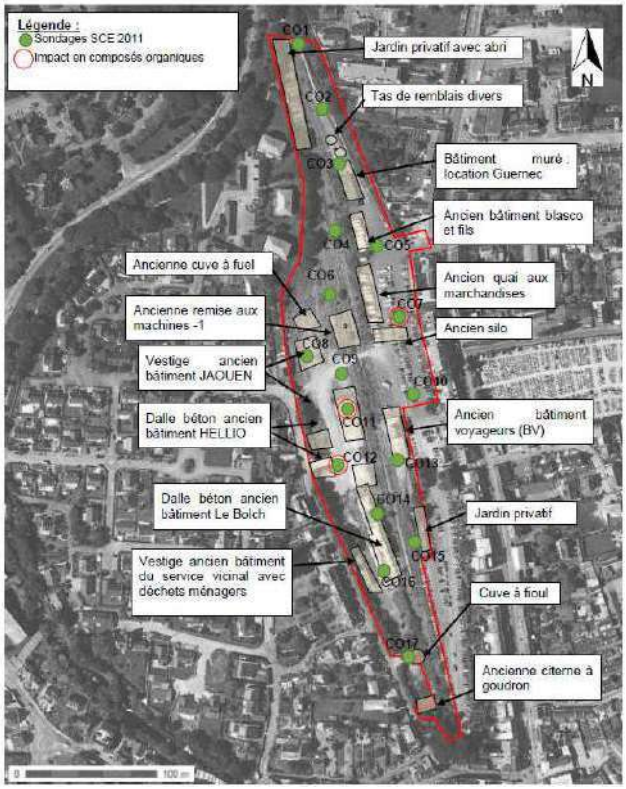
Des études de pollution des sols ont été réalisées par SNCF Immobilier préalablement à la vente des terrains :

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



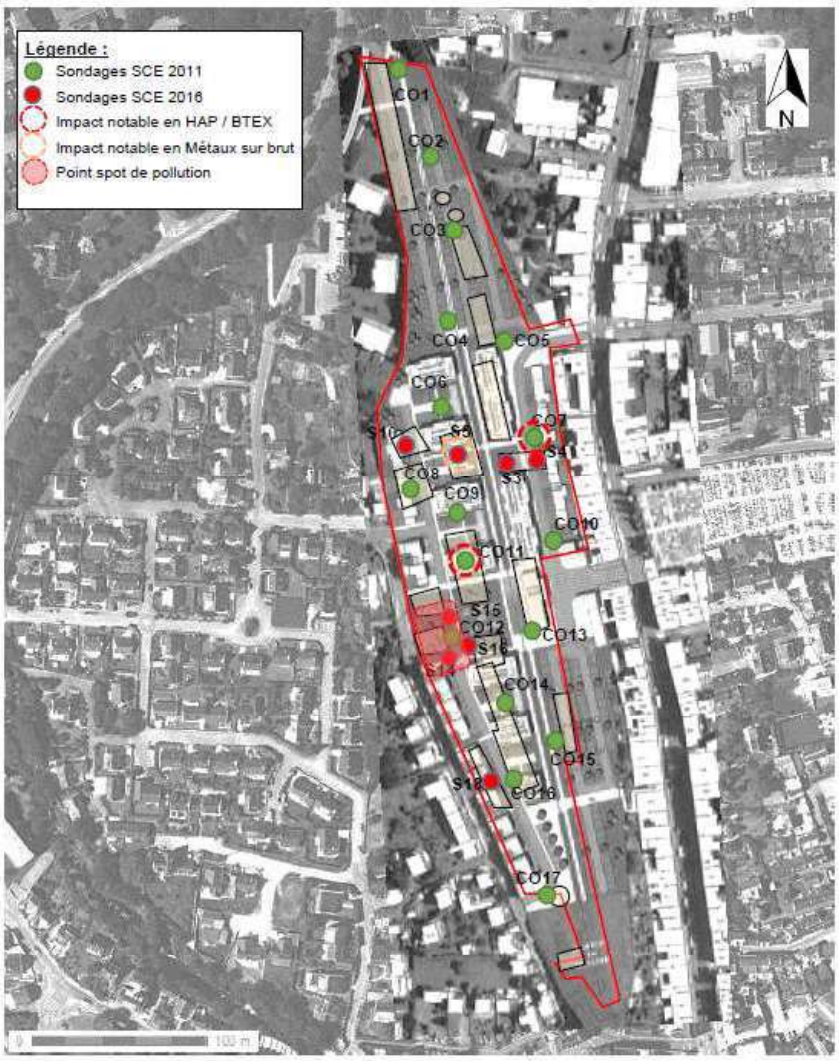


Figure 28 : Localisation des différents éléments et impacts notables identifiés (SCE 2011 et 2016)

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.

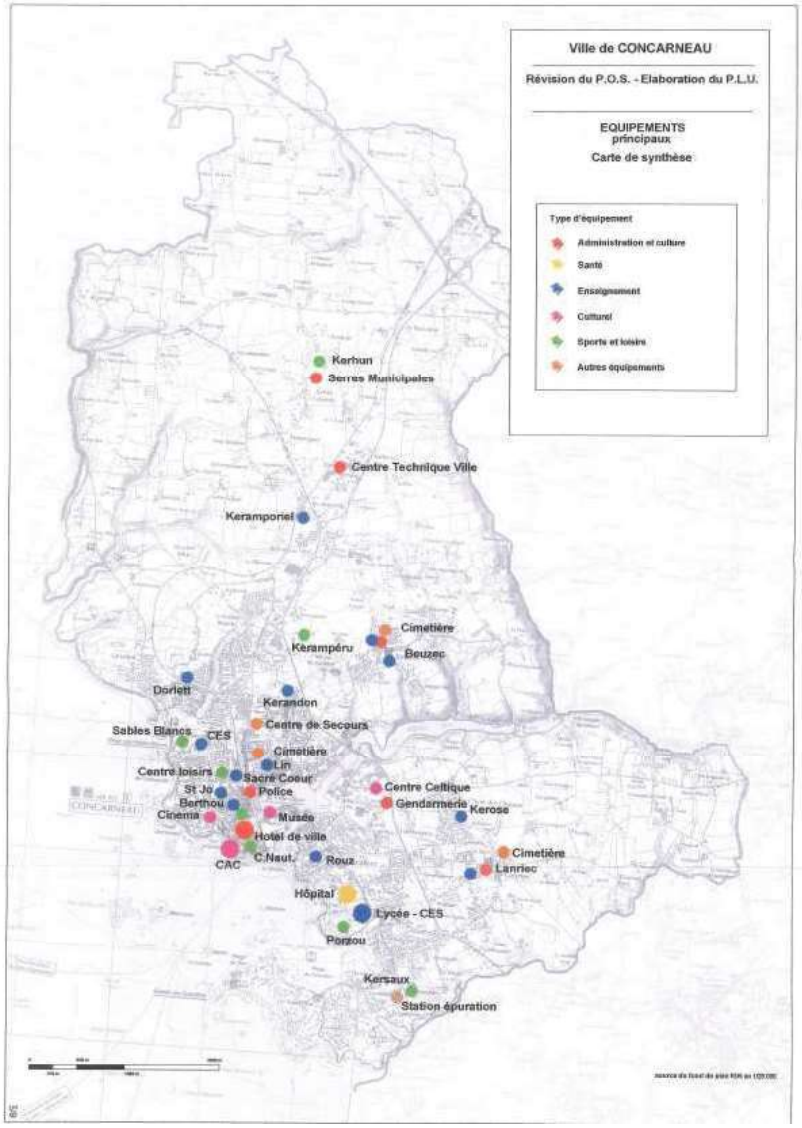


Figure 29 : Equipements publics principaux de la commune de Concarneau

Commerces

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

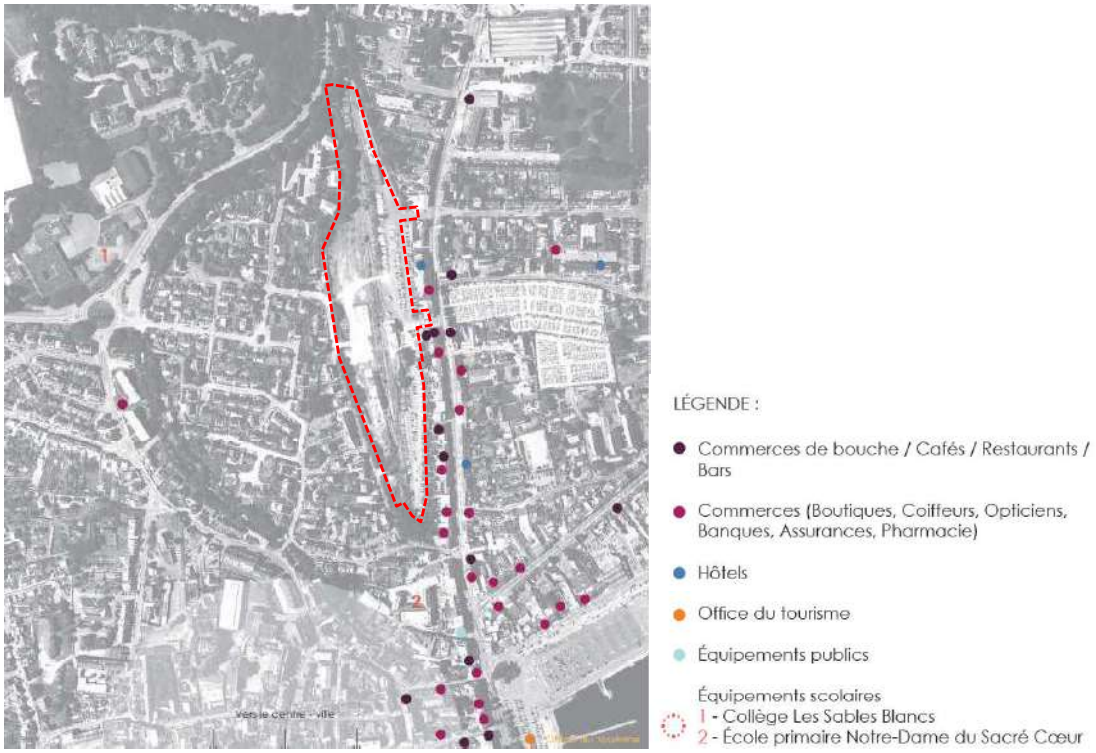


Figure 30 : Commerces à proximité du site d'étude (Diagnostic paysager, A-mar paysage)

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.

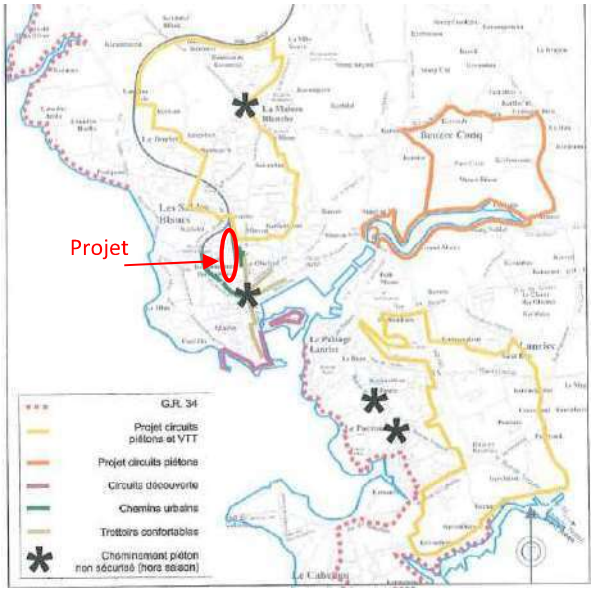


Figure 33 : Carte des liaisons douces (rapport de présentation du PLU)

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.

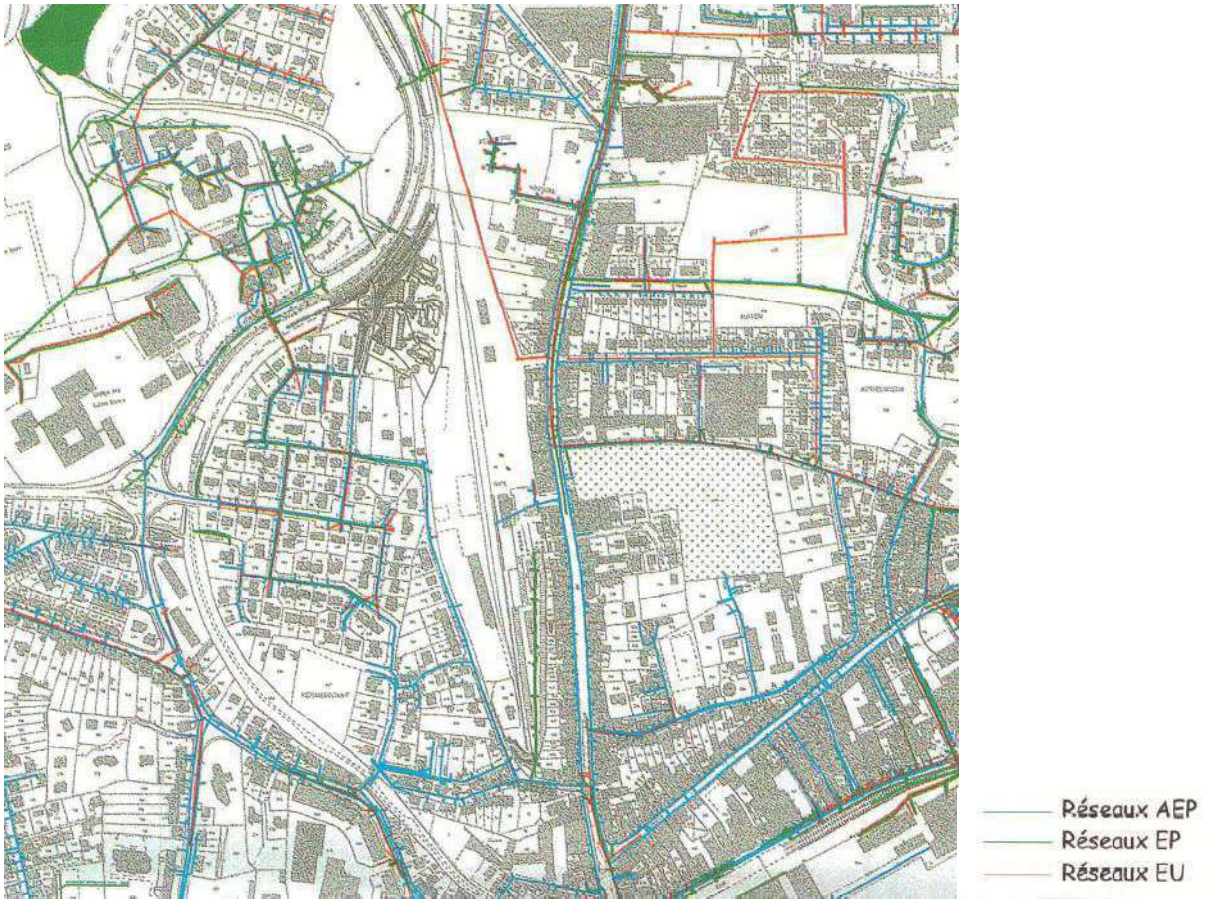


Figure 34 : Extrait du plan des réseaux AEP, EU et EP (PLU 2007)

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

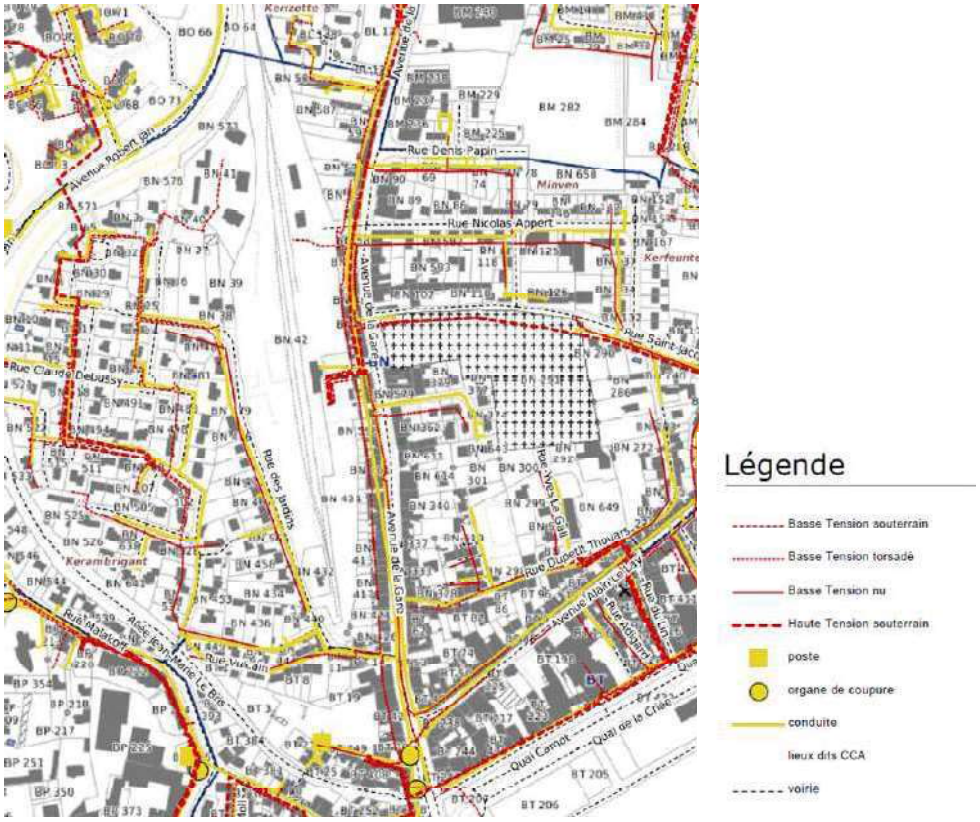


Figure 35 : Réseaux électrique et gaz à proximité (CCA)

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.

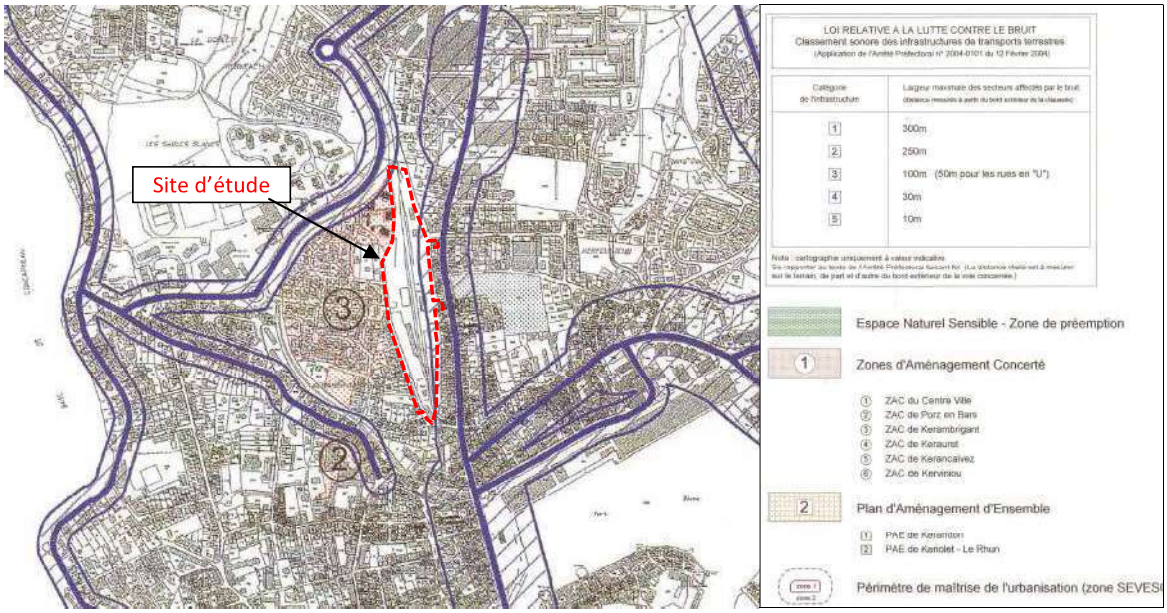


Figure 36 : Carte des secteurs affectés par le bruit (annexes du PLU)

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.