

Stage de Groupe 2011-2012

Tuteur : Cyril Blondel

Maître de Stage : Luc Mallet

Goudouneix Jean-Christophe

Ibanez Romain

Legrand Arthur

Masson Maxime

Rapport de Stage – 27 Août 2012

Etude prospective du développement des territoires Sud de l'agglomération de Quimper



Photo : QCD 2012

■ Remerciements

Nous tenons tout d'abord à remercier **Mr Ronan Marcel**, Directeur de Quimper Cornouaille Développement, l'agence d'urbanisme et de développement économique au sein de laquelle nous avons été particulièrement bien accueilli et mis dans des conditions idéales de travail.

Nous remercions aussi **Mr Luc Mallet**, directeur du service aménagement de l'agence Quimper Cornouaille Développement, qui fut notre tuteur professionnel pour ce projet. Nous le remercions pour son aide et ses conseils avisés tout au long du projet.

Nous remercions également **Mr Cyril Blondel**, qui fut notre tuteur pédagogique pour ce stage, pour son aide qui fut très précieuse et pour sa grande disponibilité.

Nous remercions tout particulièrement **Mme Jennifer Cheruel**, chef de projet en charge de cette étude au sein de l'agence pour les conseils, le soutien et la bonne humeur qu'elle a su nous apporter quotidiennement.

Un grand merci également à tous les membres de l'équipe de Quimper Cornouaille Développement pour tous les conseils et apports qu'ils nous ont fournis. Nous les remercions également pour la gaieté qui règne au sein de l'agence et l'accueil qu'ils ont su nous réserver.

Nous tenons également à gratifier et exprimer notre reconnaissance à toutes les personnes citées ci-dessous pour leur aide et chacun des conseils qu'ils nous ont fourni :

- Frédéric Maréchal, Responsable du Service Habitat et Foncier pour la Ville de Quimper.
- Yves Baron, Responsable de la Direction du Développement Urbain.
- Eliza Quinio, Chargé d'urbanisme prévisionnel au sein de la Direction du Développement Urbain de Quimper Communauté.
- Jean-Hubert Gilson, Responsable de la direction du paysage et des jardins de la ville de Quimper.
- Jean-Luc Rault, Responsable du service voirie-environnement à Quimper Communauté.
- Anne-Sophie Blanchard, Coordinatrice du Sivalodet
- Alain Gardelle, Directeur du pôle environnement de Quimper Communauté.
- Hugues Le Vaillant, animateur pédagogique de l'association Eau et Rivière de Bretagne.

Ce stage fut pour nous une première expérience professionnelle très enrichissante. La rencontre avec tous les professionnels fut toujours pédagogique et nous a permis de découvrir plus en profondeur les diverses fonctions et emplois liés à l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

■ Préambule.

Ce document présente l'étude effectuée au sein de l'agence d'urbanisme et de développement économique Quimper Cornouaille Développement par quatre stagiaires, étudiants à l'école Polytechnique Universitaire de Tours, à savoir Jean-Christophe Goudouneix, Romain Ibanez, Arthur Legrand et Maxime Masson.

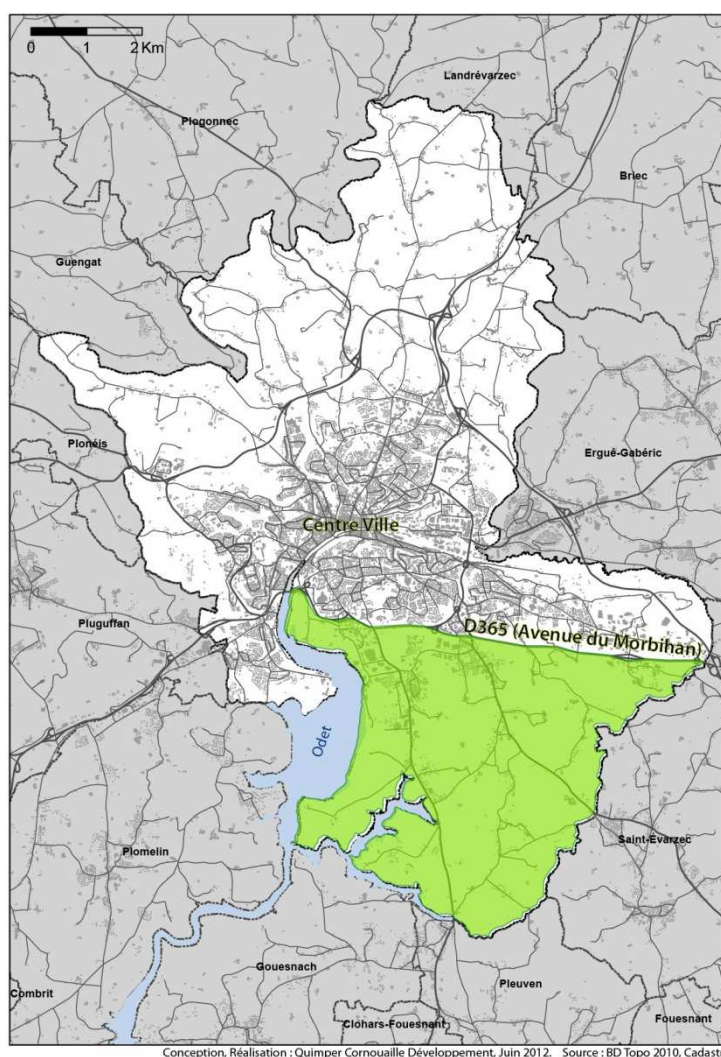
Ce rapport se veut être l'aboutissement de notre stage, et présente donc notre production et notre méthodologie tout au long de cette étude durant ces trois mois de stage (du 23 Avril 2012 au 13 Juillet 2012).

Ce stage fut encadré par Monsieur Luc Mallet, directeur du service aménagement du territoire, au sein de l'agence Quimper Cornouaille Développement, Madame Jennifer Cheruel, chef de projet en charge de cette étude et Monsieur Cyril Blondel, professeur au département Aménagement de l'école Polytechnique Universitaire de Tours.

Carte 1 : Présentation du site d'étude

Suite aux réflexions préliminaires engagées, l'agence Quimper Cornouaille Développement accompagne Quimper Communauté dans sa réflexion sur le devenir du Sud de son territoire. Cette étude prospective, urbaine, vise à anticiper et définir les conditions d'une extension de l'agglomération en continuité de la ville centre vers le Sud. Ce territoire est délimité au Sud et à l'Est par les limites communales, à l'Ouest par l'Odé et enfin au Nord par la D365, plus connue sous le nom d'Avenue du Morbihan ; et représente une superficie de 2350 Ha.

Notre étude visera à identifier et définir le potentiel, les enjeux et les limites du développement du territoire Sud dans sa totalité ; sans se limiter au Nord du site. Actuellement, la problématique du développement Sud du territoire de l'agglomération n'est traitée que dans sa partie Nord, partiellement urbanisée, et exclut les parties Sud propices à l'agriculture.



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Source : BD Topo 2010, Cadastre

Le projet de l'agence vise tout d'abord à mettre en perspective le développement des territoires du Sud au regard du développement de l'agglomération et des territoires voisins. Ensuite, il identifie des hypothèses de développement (basées sur la réalisation d'un certain nombre de conditions d'urbanisation) et leurs réalisations dans le temps ; puis à faire émerger une vision/un projet pour ce territoire et enfin à proposer des orientations d'aménagement et de programmation. L'objectif d'ensemble est de dessiner une stratégie globale d'aménagement permettant de garantir un développement cohérent dans le temps.

Le projet s'organise en trois phases, que sont le diagnostic, les hypothèses de développement et l'élaboration d'un plan guide. A l'intérieur de ce projet, notre étude consistera à engager la phase diagnostic afin d'analyser les forces et faiblesses de ce territoire de manière transversale et pluridisciplinaire, afin de dégager une vision globale des enjeux et du développement potentiel de ce site, jusqu'à l'identification des enjeux de l'urbanisation de la zone.

■ Sommaire

■ Remerciements.....	3
■ Préambule.....	4
■ Sommaire	6
■ Introduction	10
1) Organisation spatiale du territoire.....	10
2) Développement de Quimper	12
a) Développement historique	12
b) Les grands projets de développement de l'agglomération de Quimper	15
3) Documents encadrant l'urbanisme.	16
a) Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux	16
b) SCoT de l'Odet.....	16
c) Programme Local d'Habitat	16
d) Plan d'Occupation des Sols et Plan Local d'Urbanisme.	17
e) Schéma Directeur d'Aménagement Paysager.....	17
f) Document d'Aménagement Commercial.....	17
■ Méthodologie de l'étude	18
■ Portrait du territoire et perspective d'ensemble.....	21
■ Portrait du territoire et perspective d'ensemble.....	22
1) La population locale et les migrations résidentielles	22
a) Une population Cornouaillaise et Quimpéroise en croissance	22
b) Des migrations résidentielles à maîtriser.	25
c) Une offre et une demande de logement social à harmoniser.	29
2) Habitat et foncier.	33

a) Une consommation foncière à restreindre malgré une production de logements à conforter	33
b) Synthèse des projets en cours et programmés.....	36
3) Economie	38
a) L'économie cornouaillaise portée par l'agroalimentaire et le tertiaire.	38
b) Le bassin quimpérois, cœur économique de Cornouaille.....	43
c) Les zones d'activités économiques, part importante de l'emploi local.	52
d) Une activité commerciale en plein essor à contrôler.....	54
4) Transports et déplacements	64
a) De grandes infrastructures qui œuvrent au désenclavement de la Cornouaille.	64
b) Une augmentation du parc automobile contrasté par une diminution de la part modale de celle-ci.	69
c) Une voirie structurante étoilée sur Quimper	71
d) Des transports en commun en mutation.	81
e) Le vélo un mode encore peu développé.....	87
5) Environnement	89
a) Un air de qualité provenant du littoral.....	89
b) Des documents pour la protection de l'eau	91
c) Une Trame Verte et Bleue très présente sur le territoire.....	93
■ Éléments de diagnostic urbain.....	96
■ Éléments de diagnostic urbain.....	97
1) Une population résidante vieillissante	97
2) Un territoire rural marqué par un riche patrimoine naturel.....	99
3) Un patrimoine bâti reflétant une identité agricole.	102
4) Des éléments remarquables sur le territoire	104
5) Une trame viaire dense et un réseau routier à adapter	111
6) Une desserte qui devra s'adapter à l'urbanisation future	114
a) Les transports collectifs desservent le site selon les axes principaux	114
b) Une continuité du réseau cyclable à assurer.....	123

7)	Des territoires actuellement marqués par l'agriculture et les espaces naturels.....	126
8)	Le Nord du territoire divisé en une multitude de centralités hiérarchisées.....	128
9)	Un environnement local riche et préservé.....	132
a)	Des risques technologiques faibles.....	132
b)	Utilisation et gestion des eaux : eau potable et assainissement.....	133
c)	De nombreuses mesures de protection.	137
d)	Une biodiversité abondante	143
10)	Les contraintes de constructibilités à prendre en compte.	144
a)	Contraintes physiques.....	144
b)	Contraintes environnementales	146
c)	Contraintes réglementaires.....	149
d)	Servitudes d'utilité publique.....	153
e)	Synthèse des zones inconstructibles	155
11)	Un potentiel foncier malgré d'importantes contraintes.	157
12)	Une maîtrise foncière anticipée.	159
■	Bilan des enjeux liés à l'urbanisation du Sud de l'agglomération Quimpéroise	161
■	Bilan des enjeux liés à l'urbanisation du Sud de l'agglomération Quimpéroise	162
■	Annexes.....	166
a)	Compte rendu des entretiens avec les techniciens.....	166
b)	Divers.....	181
■	Glossaire des sigles	214
■	Bibliographie	215
1)	Documents	215
2)	Sites internet.....	216

■	Table des iconographies	217
1)	Cartes.....	217
2)	Tableaux.....	218
3)	Diagrammes.....	219
■	Table des matières	220

■ Introduction

1) Organisation spatiale du territoire

Le pays de Cornouaille, avec une superficie de 2 484 km², est considéré comme le deuxième pays de la Bretagne après celui du Centre-Ouest-Bretagne. Il est composé de 95 communes et compte une population de 331 300 habitants en Cornouaille en 2009 soit 10,4 % de la population bretonne. Le territoire de la Cornouaille est également un grand territoire maritime possédant plus de 300 kilomètres de côtes. Sa localisation entre Lorient et Brest lui permet de bénéficier d'un bon réseau de transport aussi bien routier que ferroviaire où la principale gare TGV est située à Quimper, suivi ensuite par les gares de Quimperlé et Rosporden.

Le territoire se structure autour d'une ville centrale, Quimper, soutenue par quatre autres aires urbaines¹, Concarneau, Douarnenez, Pont l'abbé, Quimperlé, venant équilibrer le territoire.

Concernant la topographie du pays, le territoire se compose d'un relief plus marqué au Nord et notamment au Nord-Est atteignant près de 320 mètres, et de plus en plus faible en se rapprochant du littoral Ouest et Sud.

Le Pays de Cornouaille présente un réseau hydrographique dense et marqué par de nombreux cours d'eau et par le passage du fleuve de l'Odét dans la ville de Quimper, prenant sa source dans les Montagnes Noires à Saint Goazec et dont les principaux affluents sont le Steïr et le jet. Le fleuve se jette dans l'océan Atlantique où l'estuaire se situe entre Bénodet et Sainte-Marine. Le réseau hydrographique situé au niveau de l'agglomération quimpéroise constitue le bassin versant de l'Odét et s'étend sur une surface de 715 km².

Le passage de l'Odét à Quimper est un point essentiel pour l'organisation et l'aménagement de celle-ci. Cependant, son franchissement constitue aujourd'hui un problème majeur pour l'ensemble du territoire cornouaillais.

Le pays bénéficie d'une desserte routière satisfaisante et en particulier à l'Est et au centre, l'Ouest étant moins bien desservi par les voies de communication.

La ville de Quimper est bien reliée aux quatre autres grandes aires urbaines du pays. La principale gare TGV située à Quimper constitue un point central du réseau ferroviaire présent dans le pays.

¹ Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. (Source INSEE)

Carte 2 : Organisation spatiale du Pays de Cornouaille



En 1532, Quimper et la région Bretagne sont rattachés à la France. A partir de 1690, les premières faïenceries apparaissent dans le quartier de Locmaria qui, aujourd'hui, font la renommée de Quimper.

La question de l'aménagement urbain n'est véritablement abordée qu'à la suite de l'incendie des 17 et 18 juin 1762.

A la suite de la révolution, la ville devient le chef-lieu du département puis préfecture et accueille de nouveaux bâtiments administratifs. L'Odet devient l'axe de développement de Quimper, mais l'arrivée du chemin de fer en 1864 entraîne d'autres aménagements ainsi que des mutations technologiques.

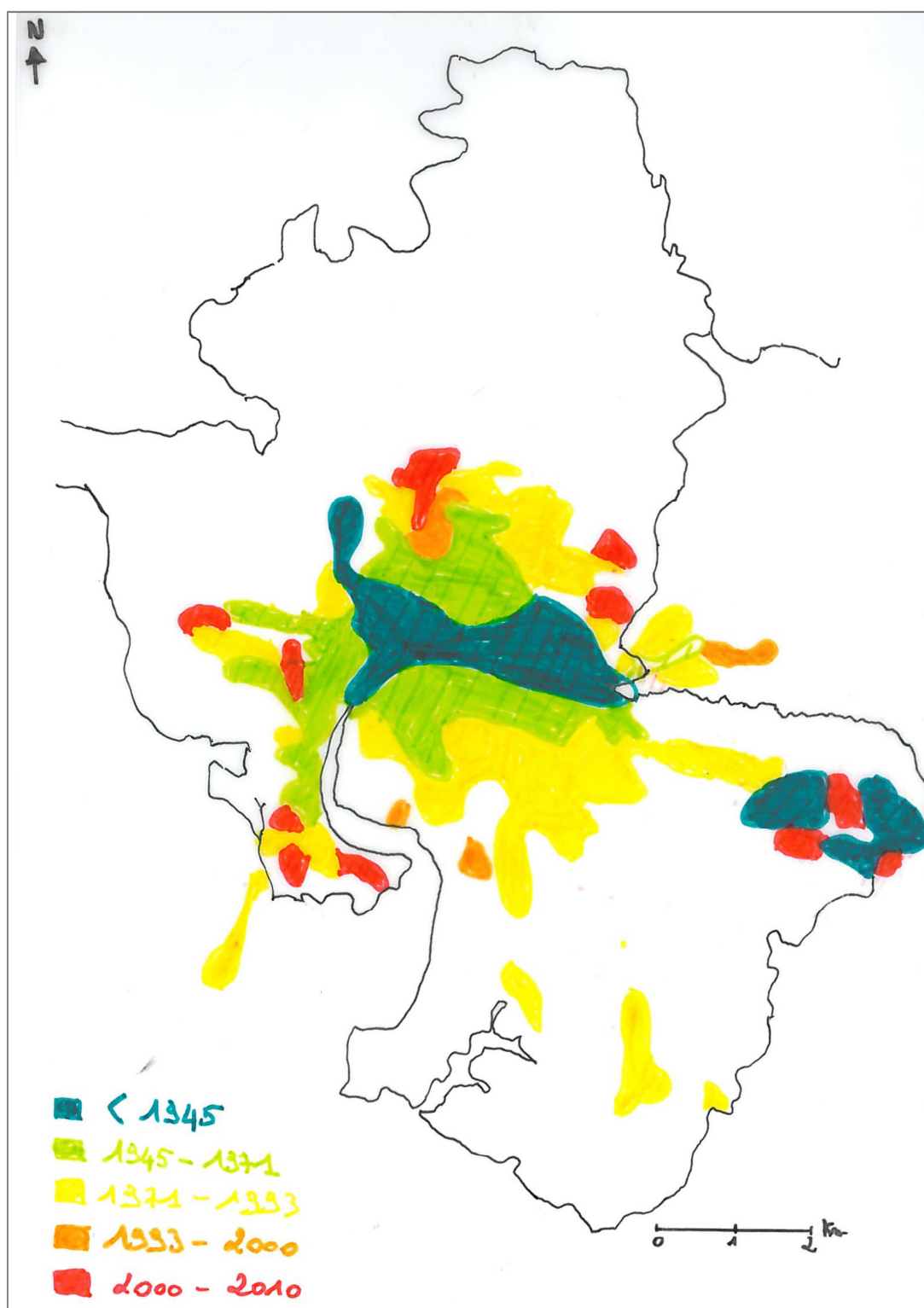
Au cours du XXème siècle, les premières industries ouvrent le long de la rivière, et des lotissements ouvriers sont construits dans le quartier du Cap-Horn. L'aménagement de l'aéroport, l'agrandissement des faïenceries, le développement des sociétés de transports, la naissance des universités et des industries de pointe contribuent à l'essor de la capitale cornouaillaise. Celle-ci voit en 1960 sa population tripler suite à son association avec les communes voisines d'Ergué-Armuel, de Kerfeunteun et de Penhars.

L'ancienne commune d'Ergué-Armel constitue l'essentiel de notre territoire d'étude, il est alors intéressant de comprendre comment cette ancienne commune s'est formée.

A l'époque où Ergué-Armel était une commune, seul le centre-bourg, les quartiers de Locmaria et de Prat Maria à l'ouest, ainsi que ceux de Kervir et de Kergoat à l'est, étaient urbanisés. Le reste de la commune était alors composé de champs de culture et du bois de Kéradenec.

Entre 1945 et 1971, et plus particulièrement entre 1960 et 1970, ce sont principalement les quartiers autour du centre-ville qui se sont développés. Ces aménagements se poursuivent au Sud de la commune à partir des années 1970 sous forme de hameaux. Parallèlement les quartiers du Braden et du Bourdonnel commencent à être urbanisés. Environ la moitié des logements du Braden ont été construits pendant les années 1990. Plus récemment, entre 1993 et 2010, l'urbanisation d'Ergué-Armel s'est faite de manière fragmentée, à proximité des zones d'habitat plus anciennes.

Carte 4 : Evolution de la tâche urbain quimpéroise



Réalisation : QCD Juin 2012 - Source : Histoire de Quimper, KERHERVE Jean (1995)

b) Les grands projets de développement de l'agglomération de Quimper

Les grands projets urbains de l'agglomération quimpéroise reflètent son dynamisme et les ambitions qu'elle souhaite développer pour devenir un territoire, davantage fonctionnel et attractif. Voici une liste des grands projets urbains de l'agglomération :

Tableau 1 : Grands projets de l'agglomération quimpéroise

Projet	Description	Budget/Financement	Calendrier
Rénovation du parc des expositions et création d'un centre des congrès	Rénovation du Parc des expositions Volonté d'améliorer la fonction économique : construction d'un hall d'exposition de 4000 m² et rénovation du Pavillon Parc des expositions • Développer le tourisme d'affaires • Renforcer l'attractivité	• 10 M€ HT pour la rénovation du parc des expositions • 6 M€ HT pour le centre des congrès Pour chaque projet : • Contrat de pays : 21 % • Contrat de territoire : 9 %	L'objectif est de mettre en place un ensemble cohérent pour l'accueil de séminaires et d'événements d'envergure à l'horizon 2014.
Pôle d'échange multimodal de la gare de Quimper	• Anticiper une augmentation du nombre de voyageurs • Assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite • Développer l'inter-modalité	30 à 40 M€ selon les options	Le réaménagement du pôle d'échange pour accompagner la LGV annoncée fin 2016.
Pôle Max Jacob	• Un projet culturel et artistique qui est réalisé en deux phases avec : • une première phase de réhabilitation • une deuxième phase de réhabilitation		• Phase 1 : travaux prévus de janvier 2013 à février 2014 • Phase 2 : travaux prévus de 2014 à 2015.

Source : Quimper Communauté

3) Documents encadrant l'urbanisme.

a) Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le SAGE de l'Odét est un document de planification de la gestion des eaux du bassin versant de l'Odét. Ce document fixe les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau du bassin versant. Ce dernier est géré par le Sivalodet qui a élaboré et s'attache à faire appliquer, ce SAGE approuvé en Février 2007.

Six grands enjeux ont été identifiés sur le territoire du bassin versant de l'Odét :

- Transversal : promouvoir une approche globale à l'échelle du bassin versant.
- Inondations : réduire les risques liés aux inondations.
- Qualité de l'eau : poursuivre les efforts d'amélioration de qualité de l'eau.
- Besoins et ressources en eau : sécuriser l'approvisionnement en eau et raisonner son usage
- Milieux aquatiques : protéger et gérer les milieux naturels aquatiques.
- Estuaire : concilier les usages de l'estuaire, permettre leur développement et préserver un milieu naturel riche.

b) SCoT de l'Odét

Le SCoT de l'Odét rassemble trois EPCI : Le Pays Glazik, Quimper Communauté et enfin le Pays Fouesnantais, ce qui représente vingt communes (huit pour Quimper Communauté, sept pour le Pays Fouesnantais et cinq pour le Pays Glazik).

Le SCoT a été approuvé définitivement le 6 Juin 2012. Ce document sera la référence locale pour les vingt prochaines années en termes d'aménagement du territoire. Il engage ainsi les communes concernées à suivre ses diverses prescriptions et recommandations en termes d'habitat, de protection de l'environnement, d'économie, de prévention des risques et d'organisation des transports.

L'ensemble des PLU et des PLH communaux devront être mis en conformité avec ce document.

c) Programme Local d'Habitat

Ce document régit la politique du logement et de l'habitat à une échelle locale. Il s'agit d'une déclinaison du volet Habitat du SCoT.

Le PLH local a été établi à l'échelle de Quimper Communauté. L'objet du PLH est de préciser les orientations du SCOT en matière de logement. Il s'agit de définir les types, et statut d'occupation, de logements à construire et de les répartir par commune.

Il accompagne l'objectif du SCoT de maîtriser la consommation foncière. Dans le cas du PLH de Quimper Communauté, ce dernier a été établi pour la période 2011-2016.

d) Plan d'Occupation des Sols et Plan Local d'Urbanisme.

L'urbanisation de la ville de Quimper est régie par un POS, depuis 1980, qui a depuis été modifié et révisé à plusieurs reprises.

Ce POS va cependant être remplacé très prochainement par un PLU comme il en a été décidé en décembre 2010. Ce dernier est en cours d'élaboration au sein des services de l'urbanisme de Quimper.

Ce document régit l'occupation du sol sur le territoire communal par le biais d'une carte de zonages et de règles propres à ces zones qui fixent les règles d'urbanisation.

e) Schéma Directeur d'Aménagement Paysager

Le SDAP a été élaboré par la direction des parcs et jardins avec l'assistance technique d'un paysagiste, d'un bureau d'étude et d'une ethno-sociologue. Ce schéma permet de connaître le patrimoine paysager et environnemental du territoire et son fonctionnement afin de proposer des actions à mener pour le préserver, l'améliorer et le pérenniser.

Une première phase (diagnostic) a été actée en Septembre 2008 avant l'approbation de la seconde phase, à savoir la proposition du schéma directeur qui date d'avril 2009.

f) Document d'Aménagement Commercial

Le DAC est un document réglementant le développement commercial. Ce dernier est réalisé à l'échelle du SCoT dont il fait partie. Ce document analyse l'offre et la demande en matière de commerce et impose donc des réglementations à respecter notamment dans les ZACOM qu'il définit. Le DAC issu du SCoT de l'Odéa a été établi en 2010.

■ Méthodologie de l'étude

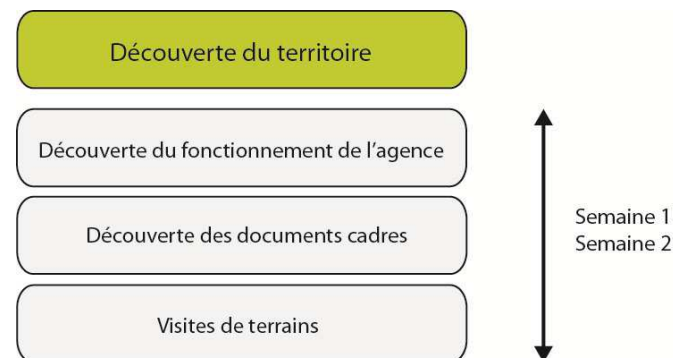
Comme cela est expliqué dans le préambule de ce rapport, l'objectif de la commande était l'étude du développement potentiel des territoires du Sud de l'agglomération Quimpéroise. Notre stage a eu lieu du 23 Avril au 13 Juillet 2012 soit 12 semaines.

Découverte du territoire :

Les premiers jours de notre stage furent consacrés à la découverte du fonctionnement de l'agence, la présentation des différents membres de l'équipe la composant et la présentation des différents services et documents régissant l'urbanisme et l'aménagement de l'agglomération.

Nous nous sommes ensuite consacrés à la lecture de ces divers documents cadres, ce qui nous a donc permis de comprendre plus précisément l'organisation du système local d'aménagement et d'urbanisme, les politiques et visions du territoire d'étude, les diverses personnes que nous avons dû ensuite rencontrer et enfin, les études qui avaient été entreprises auparavant et qui concernaient notre périmètre d'étude. Nous avons également entrepris diverses visites de terrain sur le site d'étude durant cette première phase de découverte du territoire. Cette phase nous a notamment permis d'observer les nombreuses contraintes, notamment naturelles, qui étaient présentes sur le site.

Si cette étape fut nécessaire et nous a permis de bien comprendre le territoire, nous regrettons un léger manque d'organisation dans la lecture des documents cadres, certains n'étant plus vraiment d'actualités et d'autres plus ou moins importants. Cependant, cette étape nous a permis de voir toute l'importance de nous organiser pour les diverses étapes suivantes et nous a notamment permis de découvrir la hiérarchie existante entre les divers documents cadres.



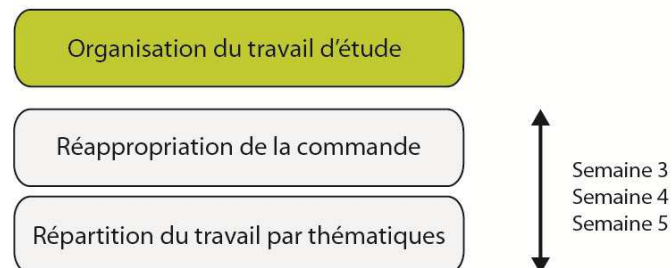
Problématisation et organisation du travail d'étude :

Un bilan « d'étape » réalisé avec Madame Jennifer Cheruel,, nous a permis de se réapproprier la commande et de dégager 3 échelles de travail. Nous avons donc décidé d'organiser notre travail, suite à cette rencontre, autour de l'échelle Cornouaillaise, l'échelle des territoires Sud du SCoT de l'Odet et enfin l'échelle du site d'étude. L'objectif de cette organisation interscalaire était d'inscrire notre diagnostic et le développement du Sud de l'agglomération quimpéroise dans une réflexion à plus grande échelle qui prend en compte le développement Cornouaillais.

Nous avons par ailleurs décidé de travailler de manière interdisciplinaire en se répartissant le travail de recherche et de diagnostic selon diverses thématiques et par groupe de deux. Chacun d'entre nous travaillait donc sur 3 thématiques d'étude et avec chacun des autres membres du groupe. Cette organisation par binômes permettait ainsi de confronter nos diverses visions, d'acquérir des connaissances dans divers problématiques et enfin de réduire les pertes et oublis d'informations.

Echelle d'étude
Echelle Cornouaillaise
Echelle du territoire du SCoT de l'Odet
Echelle du site d'étude

Thématique d'étude
Organisation spatiale du territoire
Socio-démographie
Economie
Habitat et foncier
Environnement
Transports et déplacement
Grands projets



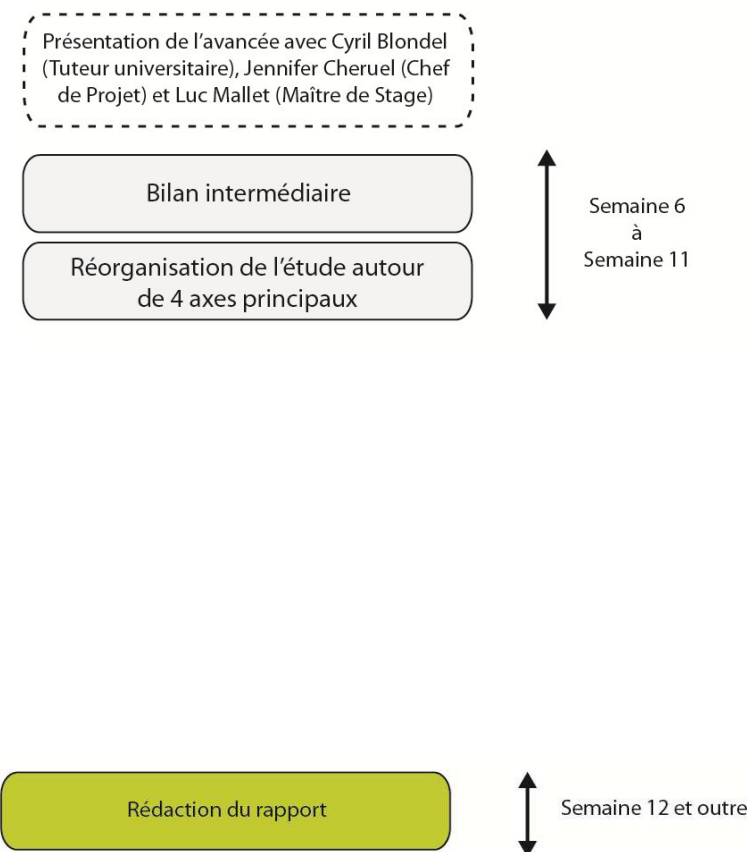
Nous avons alors établi un planning de travail (CF Annexe « Planning de travail ») afin de se fixer des dates limites pour les diverses étapes d'avancée de notre projet.

Un bilan avec notre tuteur universitaire, notre chef de projet et notre maître de stage nous a permis de faire le point sur notre avancée entre la 5ème et la 6ème semaine, soit aux environs du milieu de l'étude. Cette concertation nous a permis de recadrer notre étude. Face à l'étendue de l'étude et le temps qui nous était imparti, nous avons décidé de se recentrer autour de 4 grandes thématiques : contraintes de constructibilité, économie, transport et déplacements et enfin habitat et maîtrise foncière. Nous avons donc accentué notre étude sur ces axes même si les précédentes thématiques ont aussi été étudiées tout au long de notre stage. Enfin nous avons décidé de répartir notre rendu en 2 diagnostics : une perspective d'ensemble à l'échelle cornouaillaise et à l'échelle du territoire du SCoT de l'Odé et enfin un diagnostic urbain à l'échelle du territoire d'étude.

Tout au long de cette étude, nous avons rencontré divers techniciens et divers acteurs locaux afin d'obtenir des informations et surtout connaître la vision des choses et les attentes de chacun liées à l'urbanisation du Sud de l'agglomération. Les bilans de ces entretiens peuvent être retrouvés en annexe, à la fin de ce rapport.

Rédaction du rapport de stage :

Nous avons également suivi cette organisation pour la réalisation de ce rapport qui se présente donc en deux parties de diagnostic : l'une intitulé « Portrait du territoire et Perspectives d'ensemble » qui cible l'échelle du Pays de Cornouaille et du Scot de l'Odé et enfin un diagnostic urbain pour cibler les enjeux liés plus précisément à l'urbanisation du site d'étude. Ce rapport se termine enfin par une partie qui établit un bilan des enjeux dégagés via une analyse AFOM (Atouts/Faiblesses/Opportunités/Menaces).



■ Portrait du territoire et perspective d'ensemble

■ Portrait du territoire et perspective d'ensemble

1) La population locale et les migrations résidentielles

a) Une population Cornouaillaise et Quimpéroise en croissance

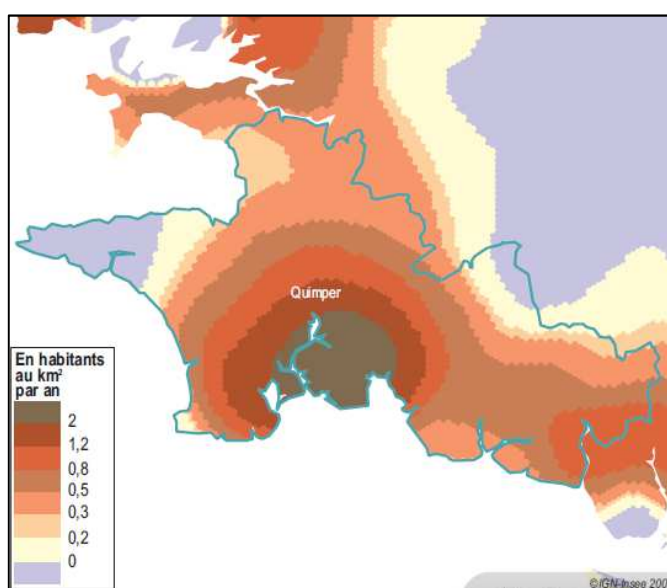
Le pays de Cornouaille est actuellement peuplé de près de 330 000 habitants (327 768 en 2006). Cette population est en constante augmentation d'après les chiffres de l'INSEE et le premier recensement de 1968. Le solde naturel du pays est faiblement négatif (-0,1% entre 1999 et 2006) du fait d'une population vieillissante. En revanche le pays jouit d'une attractivité qui engendre donc un solde migratoire positif (+0.8% pour la même période).

A cette population résidente s'ajoute un afflux important d'estivants, chaque année, qui viennent découvrir le cœur historique et culturel de la Bretagne. On comptabilise ainsi près de 540 000 nuitées touristiques chaque saison.

La carte ci-contre montre que la Cornouaille est majoritairement en croissance démographique. Les territoires où l'évolution est la plus forte sont donc le Pays Fouesnantais, le Pays Bigouden et Quimper. Il apparaît donc nécessaire d'envisager le développement de Quimper et l'accroissement de sa population dans les prochaines décennies.

Au jour d'aujourd'hui, la population Quimpéroise s'élève à environ 65 000 habitants (63 929 au recensement de population INSEE de 2008). Les chiffres des recensements de l'INSEE montrent également pour Quimper une croissance de la population depuis 1968.

Carte 5 : Variations de densité annuelle moyenne de population entre 1999 et 2005



Source : Insee, recensement de la population 1999, estimations démographiques

Carte 6 : Evolution moyenne annuelle de population par commune entre 1999 et 2007.



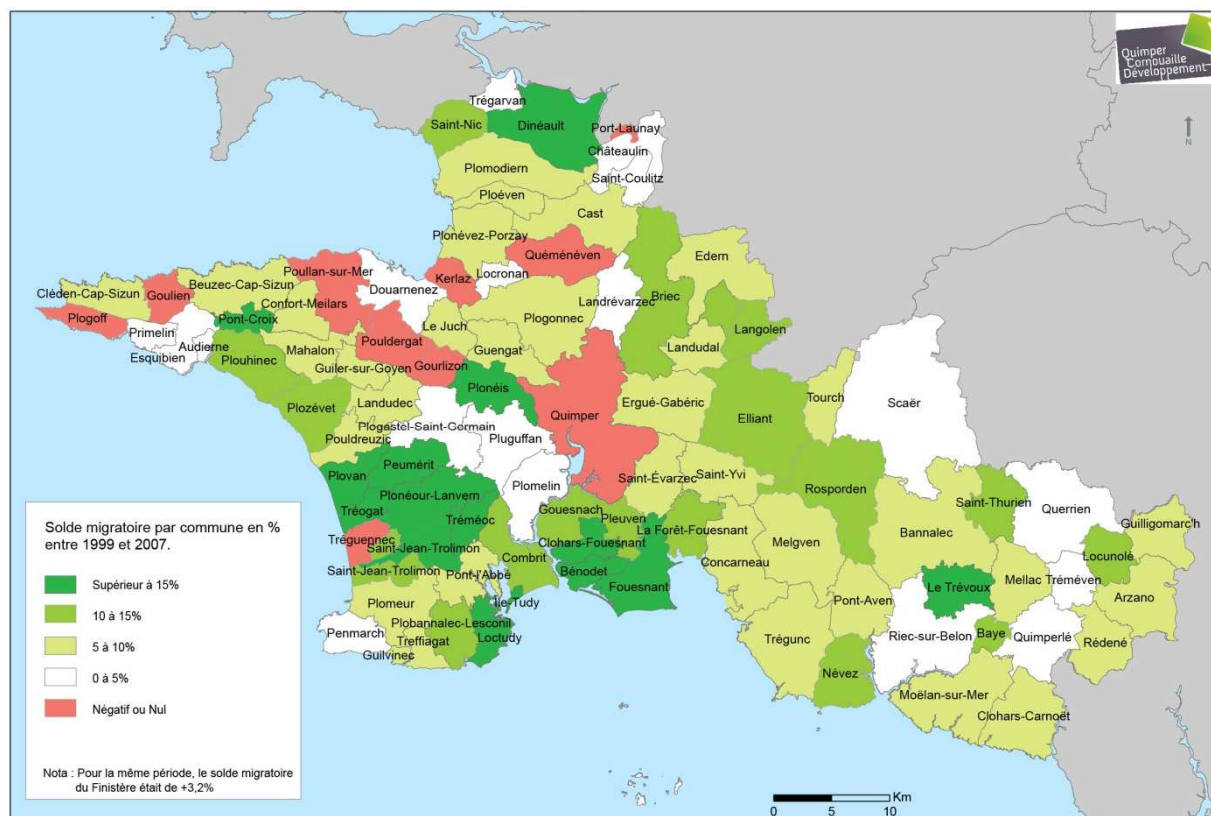
Enjeux :

- Actuellement, la population quimpéroise présente une croissance faible. Cependant, les prévisions et objectifs laissent tout à penser que cette croissance va se prolonger lors des prochaines années. L'enjeu est donc d'**anticiper les besoins liés à la croissance de la ville et son urbanisation future**, notamment sur le territoire Sud de la ville puisque l'urbanisation est limitée au Nord par le Contournement Nord-Ouest.

b) Des migrations résidentielles à maîtriser.

Le pays de Cornouaille était en croissance démographique au cours des dernières années. Cette croissance n'était pas due au solde naturel étant donné le vieillissement de la population cornouaillaise mais au solde migratoire. Le territoire présente donc une certaine attractivité qui cependant n'est pas uniforme comme le montre la carte suivante.

Carte 7 : Solde migratoire par commune en % entre 1999 et 2007



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Mai 2012. Source : RGP 2007 INSEE - BD Topo 2010 IGN.

Cette carte montre bien les disparités migratoires du territoire. On y constate que des régions comme Douarnenez ou encore Cap Sizun ont globalement un solde migratoire négatif ou neutre. A l'inverse on constate que l'est quimpérois est attractif. Le Pays Fouesnantais ainsi que le Pays Bigouden sont très attractifs. Cette attractivité est probablement due au cadre de vie qu'offre le littoral.

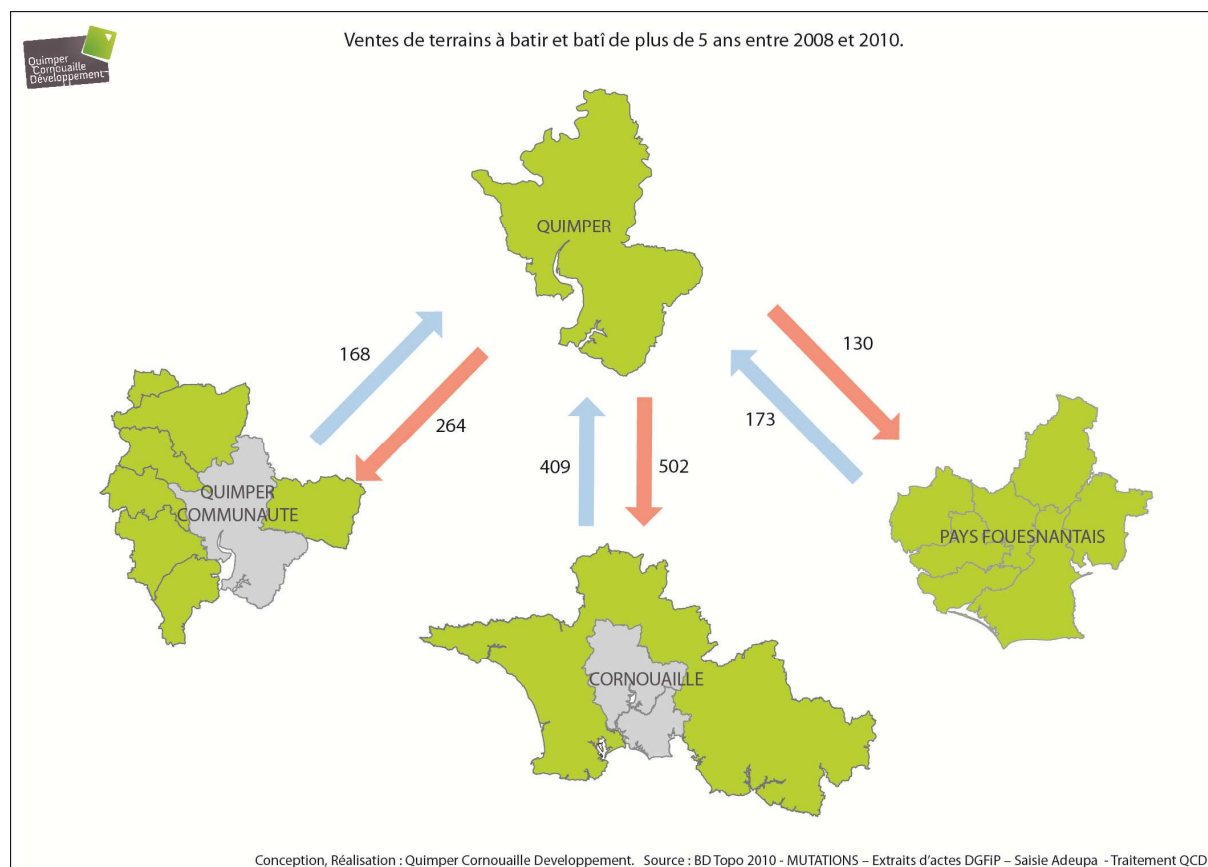
Quimper semble souffrir de cet attrait pour le littoral et pour sa périphérie notamment Est. La ville de Quimper est en effet en déficit migratoire (de l'ordre de -1% sur la période 99-07). Cependant comme le montre la carte des évolutions moyennes annuelles de population par commune présentée précédemment, ce déficit se compense du fait du solde naturel, ce qui permet à la population quimpéroise de croître d'environ 0,3% par an lors des dernières années.

Globalement, il est à noter la croissance générale de la population sur le territoire du SCoT de l'Odet.

Bilan des achats de terrain, maisons et appartement à l'échelle du Finistère :

Le diagramme ci-dessous présente un bilan des achats de terrains et maisons ou appartements de plus de 5 ans, en fonction de l'origine des acquéreurs, sur les différents territoires autour de Quimper entre 2008 et 2010.

Diagramme 1 : Ventes de terrains et bâtis de plus de 5 ans entre 2008 et 2010



Ce diagramme offre une idée des migrations résidentielles locales « issus de » et « vers » Quimper. Il en ressort donc que Quimper est attractif vis-à-vis du Pays Fouesnantais mais souffre de l'attractivité des accédants par rapport au reste de Quimper Communauté et de la Cornouaille.

D'après le diagnostic du PLH, l'agglomération quimpéroise souffre d'une perte d'attractivité essentiellement pour deux types de populations :

- Les primo-accédants sont souvent attirés par le dynamisme Quimpérois mais font face à des prix élevés notamment en centre-ville mais aussi en ce qui concerne les terrains à bâtir dont les prix sont proches de ceux observables sur le territoire du Pays Fouesnantais. Les primo-accédants doivent donc bien souvent se tourner vers les autres communes de l'agglomération Quimpéroise dont l'offre est plus accessible.

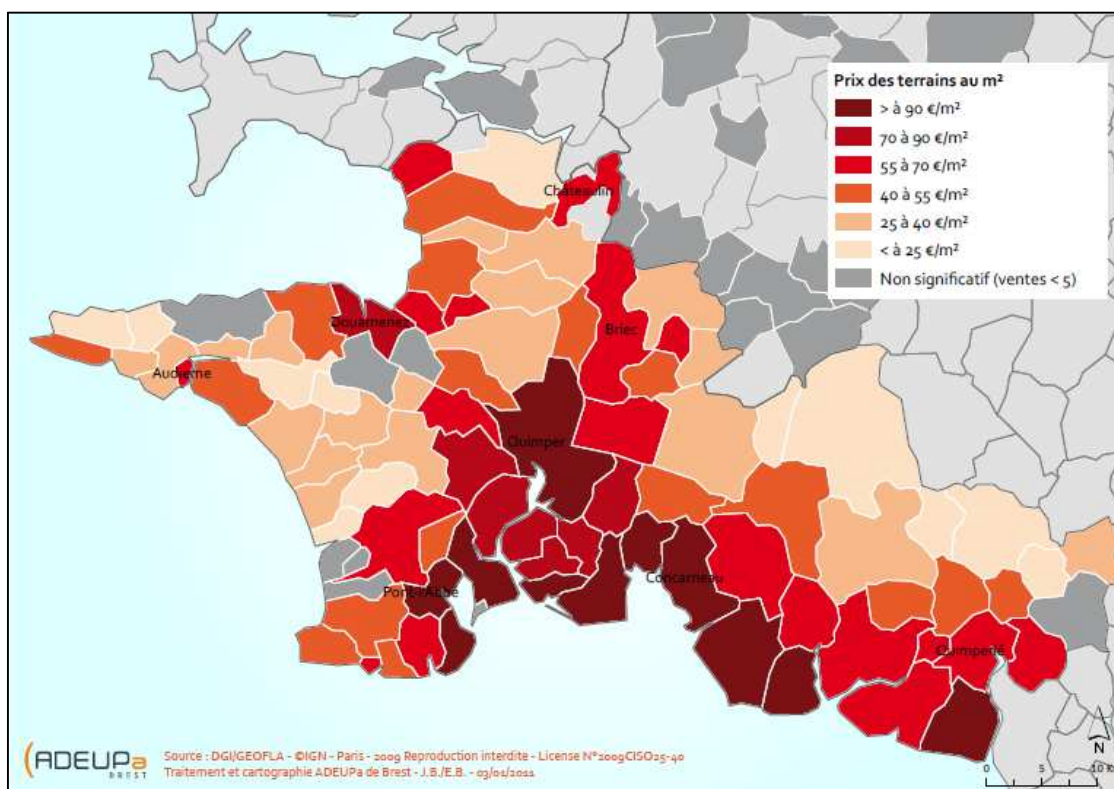
Tableau 2 : Répartition des migrations de population par âge

	Sortants (5 ans et +)		Habitants de Quimper (5 ans et +)	
Moins de 15 ans	1 509	12,7%	12 403	11,2%
15-29 ans	2 863	24,1%	23 740	21,4%
30-44 ans	4 635	39,1%	21 957	19,7%
45-59 ans	1 956	16,5%	25 994	23,4%
60-75 ans	613	5,2%	15 024	13,5%
75 ans et +	285	2,4%	12 073	10,9%

Source : INSEE, recensement de population 2008

- Les ménages les plus aisés sont quant à eux souvent attirés par le cadre de vie offert par le littoral du Pays Fouesnantais ou du Pays Bigouden. Les prix des biens immobiliers et des terrains sont approximativement du même ordre que ceux de Quimper comme le montre la carte suivante. La différence de prix n'est donc pas suffisante pour retenir ces ménages.

Carte 8 : Moyenne des prix TTC au m² des terrains à bâtir en 2007-2008.



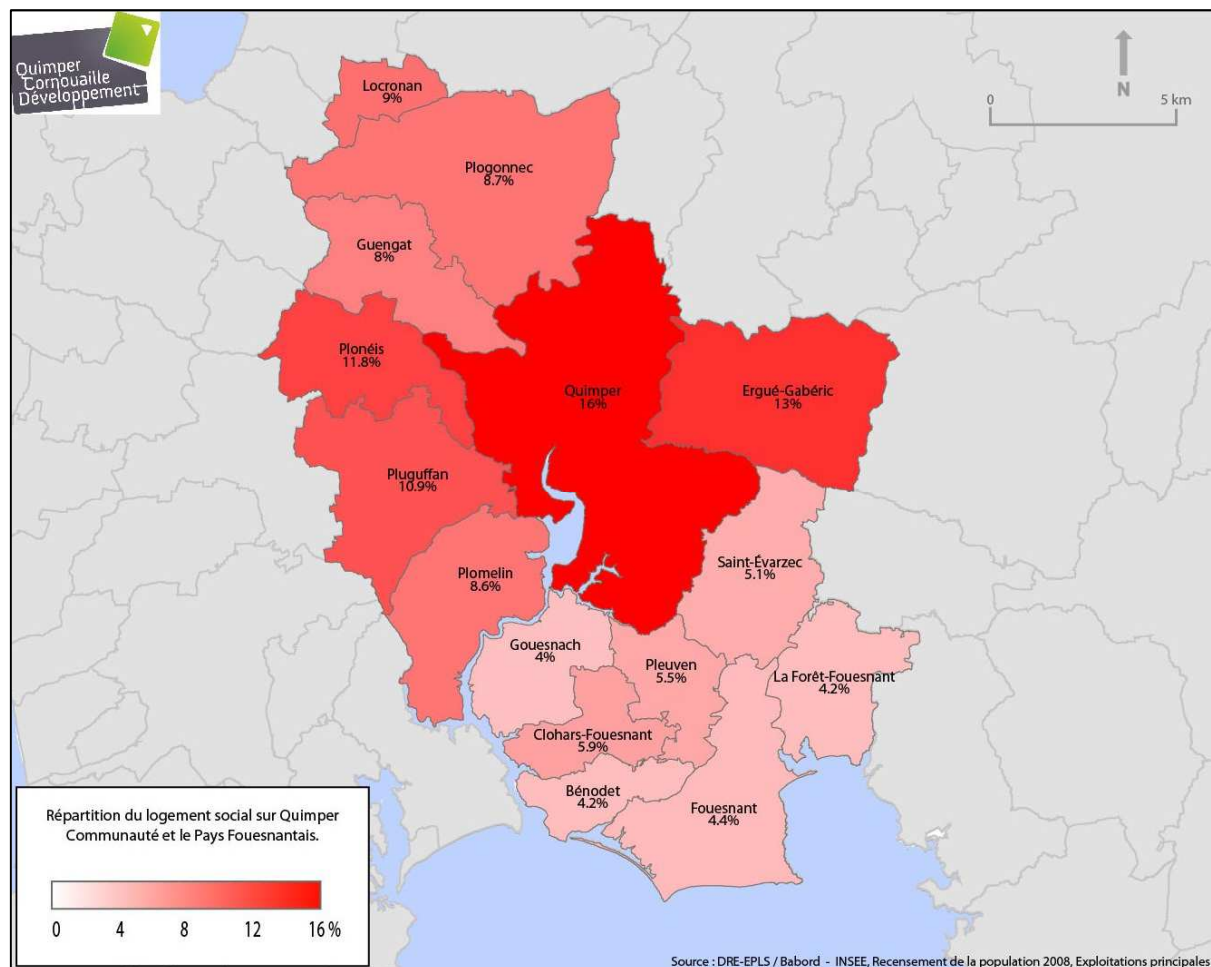
Enjeux :

- **Retenir les primo-accédants, notamment en assurant une offre foncière abordable.** Comme le montre le solde migratoire, Quimper n'est pas très attractive et plus particulièrement auprès des Cornouaillais. Ce défaut d'attractivité est en partie dû aux primo-accédants et aux jeunes qui représentent les principales migrations résidentielles et qui sont donc les catégories à reconquérir. La cause principale de ces migrations semble être le prix du foncier, qui est plus important en moyenne que ceux observables sur le reste de l'agglomération.
- **Attirer les ménages les plus aisés, notamment en offrant une qualité de vie.** Le cadre de vie séduisant et attractif du littoral est l'autre cause principale des migrations résidentielles issues de Quimper et de son agglomération. Il s'agit donc, si le territoire veut combler ce défaut d'attractivité, de cibler également (comme cela ressort dans le PLH de Quimper Communauté) les ménages les plus aisés, ce qui permettrait par ailleurs de favoriser la mixité sociale sur le territoire.

c) Une offre et une demande de logement social à harmoniser.

En tant que ville principale du pays de Cornouaille, Quimper enregistre un taux important de logement social sur son territoire avec près de 16% de logements sociaux (plus de 19% au sens SRU). Ce n'est bien évidemment pas le cas dans toutes les EPCI du pays de Cornouaille, notamment sur le territoire Fouesnantais qui accuse un fort retard en terme de logements sociaux.

Carte 9 : Répartition du logement locatif social sur Quimper Communauté et le Pays Fouesnantais



Sur le territoire quimerois, on note tout de même de grandes disparités en terme de répartition du logement social. Le logement social se concentrant ainsi sur quelques IRIS notamment sur le quartier de Kermoisan qui présente la plus grande concentration de logements sociaux, le quartier du Braden (Croaz Ar Plouz 43% et Saint Laurent 22% au Sud). Des concentrations relativement importantes sont également observables sur les quartiers de Prat Ar Rouz, Ty Rouz, Kermabeuzen et Penvillers avec des concentrations entre 15 et 20%.

Un des enjeux du développement de cette zone sera donc de contribuer à une répartition plus homogène des logements locatifs sociaux sur les territoires Sud de Quimper.

Liste des IRIS :

0101	Quimper Centre
0102	Providence-Saint Mathieu
0103	Gare-Coteau du Frugy
0104	Guerlache-Pen Ar Run
0106	Kermoguer-Kerroue
0107	La Forêt-Cuzon
0108	Kervir-Rozolen
0109	La Tourelle-Kergoat Al Lez
0110	L'Eau Blanche-Kerlaeron
0111	Kervillou-Quistridal
0112	Kerambellec-Ty Bos-Bourdonnel
0113	Braden-St Laurent
0114	Braden-Croas Ar Plouz
0115	Frugy-Pen Ar Stang
0116	Locmaria-Creac'h Cadic
0117	Coz Maner-Kernoter
0118	Paludec-Kervilien-Kerlagatu
0119	Place d'Ecosse-Rue du Limousin
0120	Kermoisian
0121	Rue de Vendée-Bd de Bretagne
0122	Cap Horn-Penanguer-Merdy
0123	Rosmadec-Kergos
0129	Sud Ergue Armel
0130	Penvillers-Metairie Neuve
0131	Penhars-Kergestin
0132	Prat Ar Rouz-Terre Noire
0133	Cosquer-Kermabeuzen
0134	Coat Ty Dreux-Moulin Vert
0135	Nord Kerfeunteun-Penhars

Pourcentage de logement locatifs sociaux par IRIS

0 % 82 %

0 1 2 Km

FOUESNANT

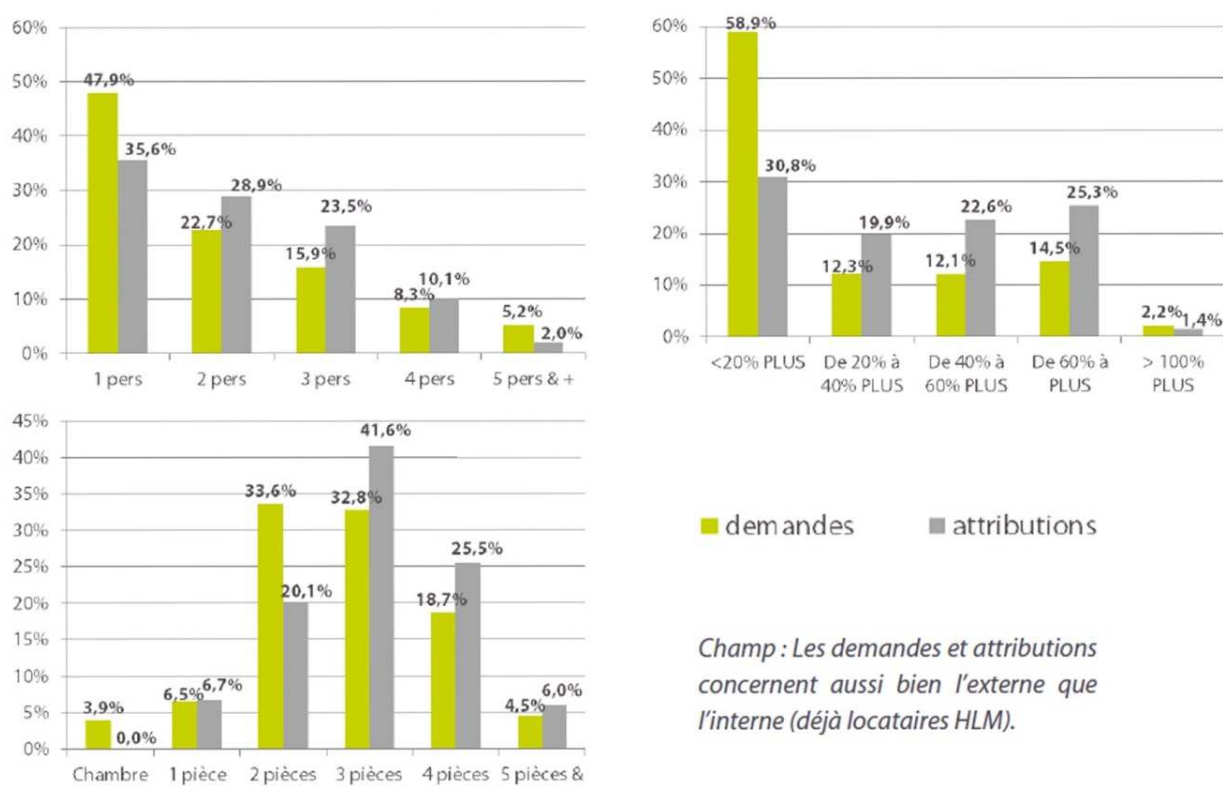
Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. **Sources :** BDTopo 2010, BDCarto 2010, IRIS INSEE

En termes de demandes et d'attributions, les chiffres de l'Observatoire de l'Habitat de Quimper Cornouaille Développement montrent un décalage entre l'offre et la demande d'HLM pour 1 seule personne. De même, on note une demande plus importante que l'offre en termes de logements 2 pièces (environ 33% des demandes et seulement 20% de l'offre). La plus grande disparité entre offre et demande concerne les logements présentant un plafond de ressource de 20% des PLUS puisque l'on comptabilise près de 61% de demandes pour 31% d'offres.

Ce sont les petits logements et surtout les logements à très faible loyers qui sont les plus recherchés et sont donc à développer.

Diagramme 2 : Demandes et attributions de logements HLM sur Quimper Communauté

Demandes enregistrées au 1er Janvier 2012 et attributions en flux entre Avril et Décembre 2011.



Source : Observatoire de l'habitat QCD 2012

Enjeux :

- **Produire 30% de logements locatifs sociaux répartis sur le territoire communal.** La ville de Quimper n'est que peu en retard en terme d'offre de logement social notamment par rapport à la loi SRU. Cependant la ville doit intégrer au maximum son développement dans ses futurs projets. Comme prescrit dans le SCoT de l'Odet, l'objectif est de construire 30% de logements locatifs sociaux. Ces 30% devront être intégrés au projet pour compenser le manque actuel de logements sociaux sur le Sud de la ville et offrir ainsi une meilleure répartition.
- **L'offre devra par ailleurs se rapprocher de la demande.** Comme les chiffres précédents le montrent la demande est forte en terme de logements locatifs sociaux de petite taille et donc à faible coût. Ce type de logements sera donc à privilégier.

2) Habitat et foncier.

a) Une consommation foncière à restreindre malgré une production de logements à conforter

(i) Synthèse des productions de logements et consommation foncière au cours des dernières années

Les chiffres de consommation foncière (issus des permis de construire) montrent une consommation foncière de 152 Ha sur les 10 dernières années (2002-2011), sur le territoire Quimpérois. La consommation foncière annuelle moyenne est donc de 15,2 Ha/an.

En respectant les objectifs fixés par le SCoT, qui prescrivent une diminution de 30% de la consommation foncière, on arrive à une consommation annuelle maximale de 10,6 Ha/an pour les futurs projets quimpérois.

Tableau 3: Constructions de logements entre 2001 et 2011.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mises en Chantiers sur Quimper	365	283	499	498	464	676	407	525	168	139	259
Total	4 024										
Moyenne / an	402,4										

Source : DREAL/Sit@del2

La moyenne de constructions annuelle sur Quimper et sur les 10 dernières années était donc de 402 logements/an entre 2001 et 2010.

Les prévisions du PLH 2011-2016 sont beaucoup plus fortes que les productions récentes qui viennent d'être citées. La production fixée par le PLH est ainsi de 450 à 500 log/an. Seulement 259 logements ont été mis en chantier en 2011, ce qui est donc très inférieur aux objectifs du PLH.

(ii) **Des objectifs en termes d'habitat et de consommation foncière à respecter.**

Tableau 4 : Objectifs de construction et consommation foncière fixés par le PLH et le SCoT

Echelle	Nombre de logements à produire sur période 2011-2016	Moyenne annuelle de production	Nombre de logements à produire en extension sur période 2011-2016	Moyenne annuelle en extension	Nombre de logements à produire en renouvellement sur période 2011-2016	Moyenne annuelle en renouvellement
Quimper Co.	4200	700	3023	505	1177	196
Quimper	2830	450-500	1930	322	900	150

	Prévisions en extension	
	sur 6 ans	par an
Logements à produire	1930	322
Densité minimale moyenne brute ¹	35	
Conso foncière maximale fixée	59	9,8
Conso foncière maximale calculée	55,1	9,2

Source : SCoT de l'Odet et PLH de Quimper

Les consommations foncières maximales fixées par le PLH pour Quimper sont de 71 Ha. Les objectifs du SCoT en termes de consommation foncière ayant diminué (par rapport au PLH) de 27%, cela donne une consommation foncière maximale fixée de 59 Ha, soit 9,8 Ha par an. Pour Quimper et 25 Ha par an pour Quimper Communauté.

La consommation foncière maximale calculée est quant à elle égale au nombre de logements à produire divisé par la densité brute minimale fixé par le PLH et le SCOT.

Prescription du SCOT : Le développement urbain, par extension ou renouvellement, se fait prioritairement dans les secteurs desservis par les transports collectifs existants ou envisageables à terme.

² **Densité brute** : Prend en compte les équipements, espaces verts et voiries aménagés pour répondre au besoin de la population habitant les logements concernés.

Enjeux :

- Un des enjeux du développement de l'habitat sur le territoire sera une consommation foncière aussi économe que possible. Le développement devra se faire en conformité notamment avec le SCoT qui fixe une **densité minimale brute en extension de 35 logements par hectare**. Une densité supérieure serait malgré tout appréciable dans un souci d'économie du foncier comme cela est recommandé une nouvelle fois dans le SCoT de l'Odet.

b) Synthèse des projets en cours et programmés.

Tableau 5 : Constructions de logements programmées

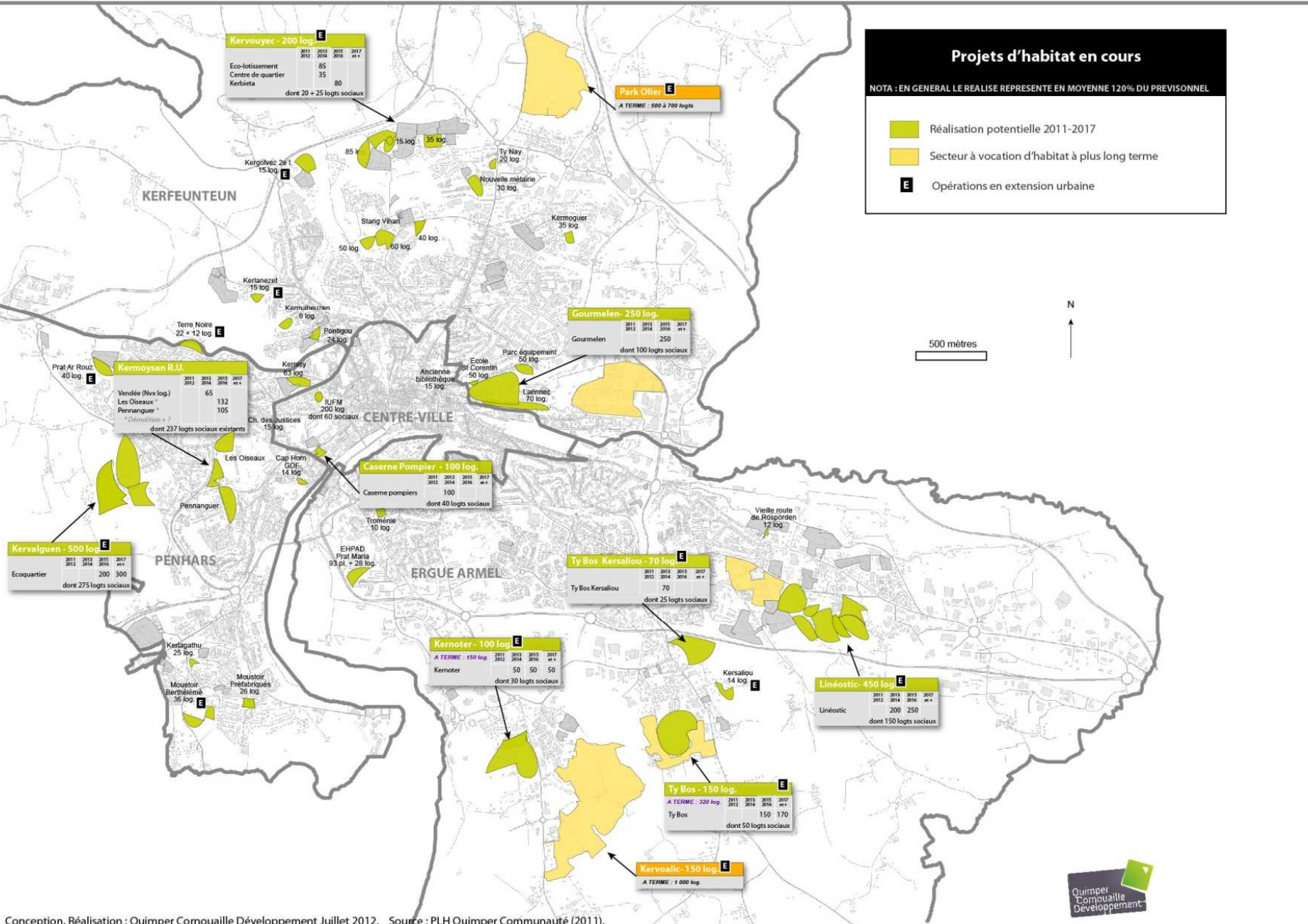
	Projet	Logements programmés par le PLH 2011-2016	Densité brute moyenne minimale en Log/Ha	Conso foncière nécessaire en Ha
Extension	Kervouyec	200	35	5,7
	Kervalguen	500		14,3
	Kersaliou	70		2,0
	Lineostic	450		12,9
	Ty Bos	150		4,3
	Kernoter	100		2,9
	Divers	154		4,4
Sous-Total :		1624	Sous-Total :	46,4
Moyenne / an :		271	Moyenne / an :	7,7
Renouvellement	Gourmelen	250	80	3,1
	Kermoysan	302		3,8
	Caserne Pompier	100		1,3
	Divers	751		9,4
Sous-Total :		1403	Sous-Total :	17,5
Moyenne / an :		234	Moyenne / an :	2,9
TOTAL :		3027	TOTAL :	63,9
Moyenne / an :		505	Moyenne / an :	10,7

Source : SCoT de l'Odet et PLH de Quimper

A plus long terme, le PLH évoque le développement de :

- 300 logements supplémentaires à Kervalguen.
- 50 logements supplémentaires à Kernoter
- 170 logements supplémentaires à Ty Bos
- 1000 logements au Sud dans la ZAD de Kervoalic (incluse dans le territoire d'étude)
- 500 à 700 logements au Nord dans la ZAD de Park Olier.

Carte 11 : Projets d'habitat en cours et secteurs à vocation d'habitat à plus long terme



3) Economie

a) L'économie cornouaillaise portée par l'agroalimentaire et le tertiaire.

(i) La base économique du Pays de Cornouaille.

Tableau 6 : Part des emplois dans les grands secteurs d'activité

Secteur	Part de l'emploi (en %)	Part de l'emploi en Bretagne
Agriculture	3.6%	3%
Halieutique	8.5%	N.C.
Agroalimentaire	Environ 10%	6.5%
Services	Environ 19%	12.1%

Sources : « Panorama économique de Cornouaille » CCI Quimper Cornouaille (2009) - COCEB d'après INSEE et MSA Bretagne – données au 01/01/2008 et données au 01/01/2009 (agriculture et pêche)

L'économie du pays de Cornouaille dépend principalement de 4 grands secteurs phares que sont :

- L'agriculture, secteur historique de la région Bretagne. Ce secteur représentait 3,6% des emplois Cornouaillais en 2009 et est basé sur le territoire cornouaillais principalement sur la production de lait, de viande porcine et de volailles.
L'enjeu pour l'agriculture cornouaillaise est de maintenir son activité face à une pression urbaine et foncière importante sur le territoire.
- La pêche, qui représente 8,5% des emplois du pays de Cornouaille et près de 25% de la pêche fraîche française. Cette filière représente l'image de marque du territoire qui a une forte relation à la mer.
- L'agroalimentaire, secteur porté par la pêche et l'agriculture, qui a toujours eu une grande place sur le territoire. Le secteur est en constante expansion et innovation et tire notamment sa force des grandes entreprises nationales et internationales installées sur le territoire et de sa diversité de productions.
Le secteur est cependant en pleine évolution face à l'ouverture de la filière à l'internationale. Les entreprises doivent donc proposer de nouveaux produits et des innovations pour rester compétitives.
- Les services aux entreprises et à la personne qui, combinés représentent 19% des emplois, sont en pleine expansion.

Outres ces secteurs dominants, le territoire peut s'enorgueillir d'un tissu industriel fort (dont fait partie l'agroalimentaire qui représente près de 50% des emplois de l'industrie) et diversifié sur le territoire, avec des entreprises phares telles que Bolloré ou Armor Lux par exemple. L'économie locale se doit de rester diversifiée pour assurer sa pérennité.

(ii) Les grandes entreprises locales

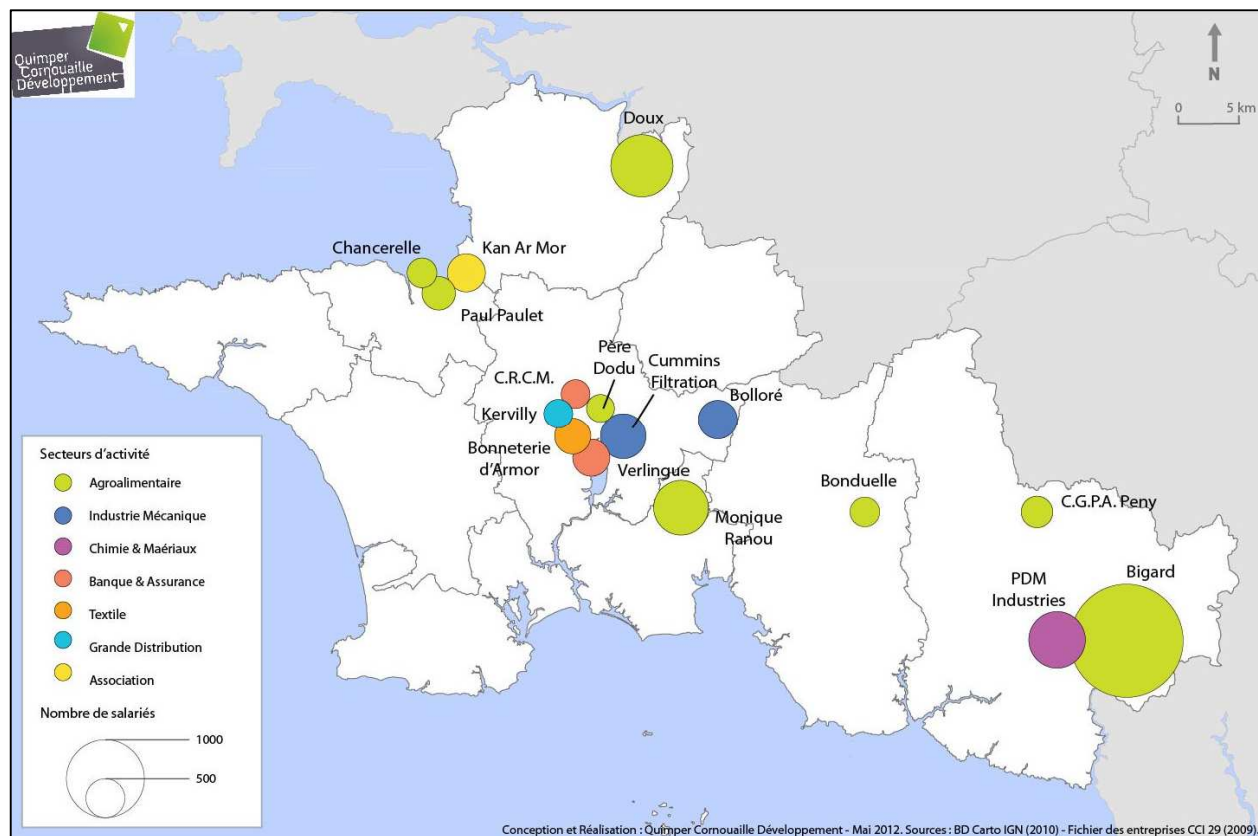
Les 16 plus grandes entreprises du pays de Cornouaille en 2009 (entreprises de plus de 300 employés) :

Tableau 7 : Liste des 16 plus grands employeurs privés de Cornouaille

Société	Secteur d'activité	Localisation	Effectif
SA Groupe Bigard	Agroalimentaire	Quimperlé	1223
Doux	Agroalimentaire	Châteaulin	672
PDM Industries	Chimie et Matériaux	Quimperlé	612
SAS Monique Ranou	Agroalimentaire	Saint-Evarzec	591
Cummins Filtration	Industrie Mécanique	Quimper	490
Bolloré	Industrie Mécanique	Ergué-Gabéric	424
Association Kan Ar Mor	Association	Douarnenez	412
SAS Verlingue	Banque & Assurance	Quimper	401
SAS Bonneterie d'Armor	Industrie Textile	Quimper	389
SAS Ets Paul Paulet	Agroalimentaire	Douarnenez	358
SAS Gen. Produits Alimentaires Peny	Agroalimentaire	Saint-Thurien	344
Chancerelle	Agroalimentaire	Douarnenez	325
Bonduelle Traiteur International	Agroalimentaire	Rosporden	325
Kervilly	Grande Distribution	Quimper	313
Caisse Régionale de Crédit Maritime	Banque & Assurance	Quimper	313
SAS Doux Père Dodu	Agroalimentaire	Quimper	305

Source : CCI 29 (2009)

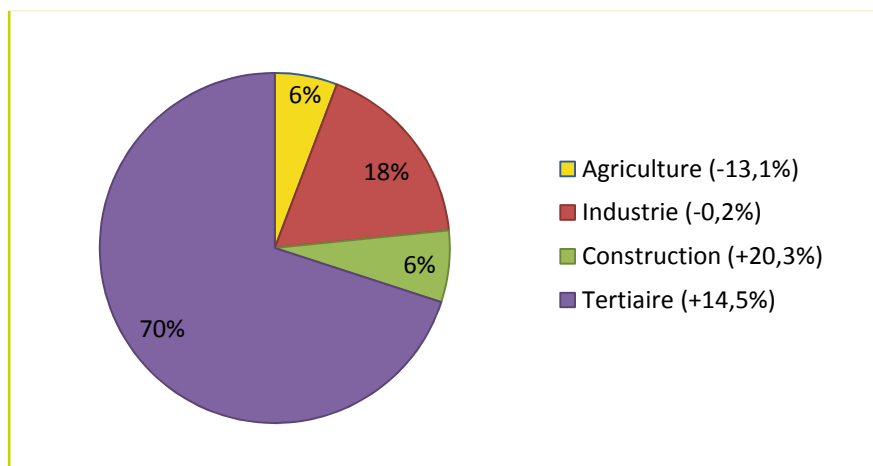
Carte 12 : Répartition des 16 plus grandes entreprises de Cornouaille



L'agroalimentaire représente la part la plus importante du tissu des grandes entreprises locales. Cette filière est par ailleurs bien répartie sur le territoire. A l'inverse, la plupart des grandes entreprises locales se concentrent sur le bassin quimpérois, qui représente le bassin économique du pays de Cornouaille. Les grandes entreprises locales quimpéroises sont très diversifiées, ce qui assure une certaine pérennité de l'activité économique de Quimper.

(iii) La dynamique économique sur le territoire du SCoT de l'Odet :

Diagramme 3 : Secteurs d'activité du Pays de Cornouaille (évolution 99-06)

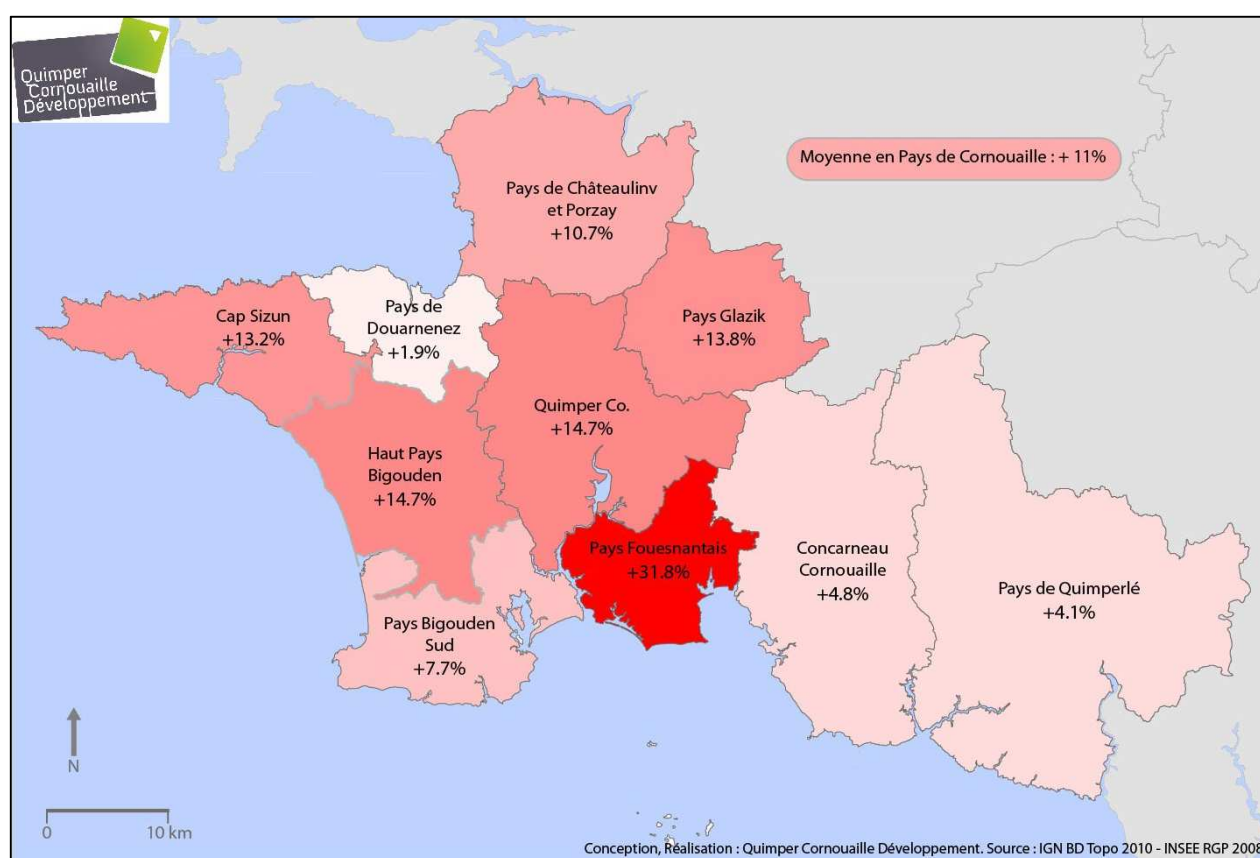


Source : INSEE RP 99-06

Le secteur du tertiaire est le secteur dominant, qui plus est en expansion (+14.5% entre 1999 et 2008). L'agriculture est quant à elle en net recul avec -13.1% d'emplois sur la même période. Quant à la croissance du secteur de la construction, cette dernière s'explique par la période de boom qu'a connu l'immobilier avant 2008.

D'un point de vue général, on note la croissance du nombre d'emploi sur le territoire Cornouaillais avec +11% d'emplois entre 1999 et 2008. Cette croissance est cependant légèrement plus faible qu'à l'échelle bretonne (+16,7%) et nationale (+12.6%).

Carte 13 : Evolution du nombre d'emplois par EPCI entre 1999 et 2008



Quimper Communauté comme le Pays Fouesnantais ont connu une croissance du nombre d'emplois entre 1999 et 2008, bien supérieure à la moyenne cornouaillaise.

Enjeux :

- A l'échelle cornouaillaise, le **maintien de l'agriculture et de la filière halieutique** sont des enjeux essentiels afin de maintenir et pérenniser la filière agroalimentaire. L'agriculture fait notamment face à une pression immobilière importante sur le territoire et perd incontestablement des emplois. Ces filières sont très liées et l'importante concentration des entreprises de l'agroalimentaire en Cornouaille n'est pas anodine. Ces entreprises recherchent la proximité avec les producteurs, gage de qualité.

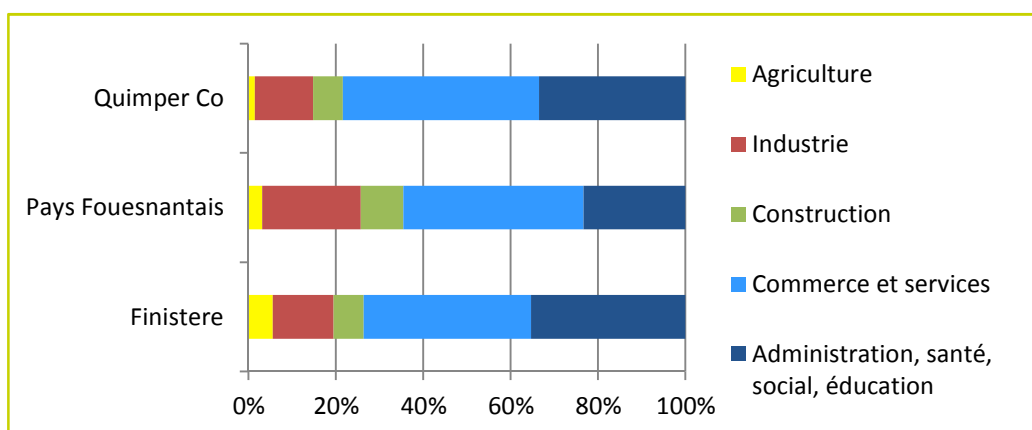
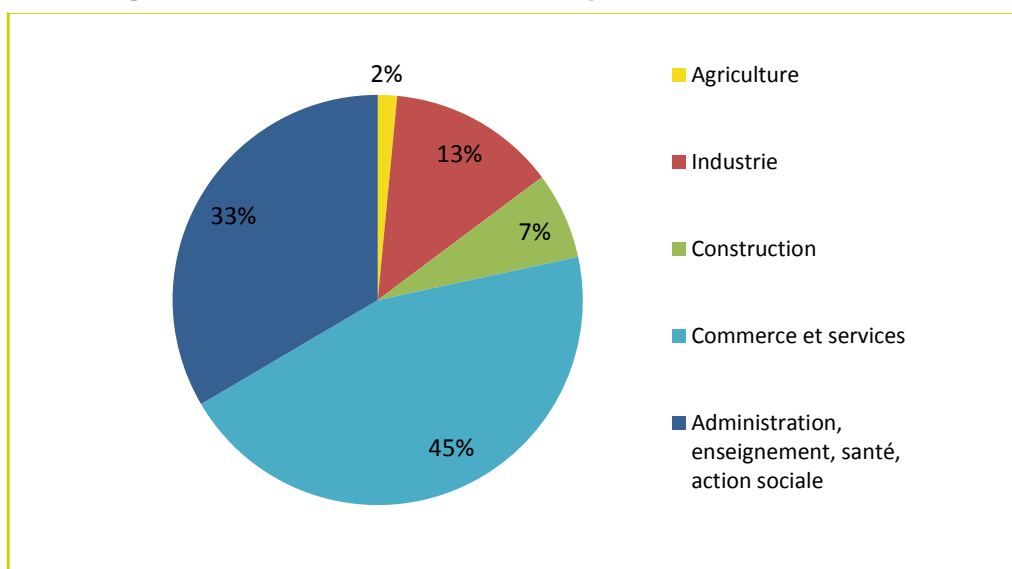
b) Le bassin quimpérois, cœur économique de Cornouaille.

(i) Des secteurs d'activité en évolution

Quimper est indéniablement le bassin économique du pays de Cornouaille. La ville et son agglomération regroupe donc de grandes entreprises phares et leurs sièges sociaux ainsi que de grandes enseignes commerciales comme H&M, Castorama ou encore Décathlon. L'agglomération quimpéroise regroupe ainsi près de 40% de l'emploi Cornouaillais.

Répartition des emplois de Quimper Communauté par secteur d'activité :

Diagramme 4 : Secteurs d'activité de Quimper Co. (évolution 99-08 en %)



Source : INSEE RGP 2008

En termes d'évolution entre 1999 et 2008 en % :

Tableau 8 : Evolution du nombre d'emploi par secteur d'activité entre 1999 et 2008

EPCI	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce et Services	Administration, enseignement, santé, social
Finistere	-16,0	-5,6	29,2	17,0	14,7
Pays Fouesnantais	-1,6	17,7	25,0	19,8	61,9
Quimper Co	-14,1	-1,8	39,8	21,6	4,7

Source : INSEE RP 1999 et 2008.

Comme dans toute grande ville ou ville moyenne, on constate que le secteur tertiaire est le secteur principal. Il est de plus en plein développement notamment en termes de services aux entreprises ou à la personne.

L'agriculture est en net recul avec une perte de 14% de ses emplois entre 1999 et 2008 sur le territoire de Quimper Communauté.

Le secteur de la construction a connu une très forte croissance durant cette période avec près de 40% de hausse du nombre d'emplois. Ceci s'explique notamment par la forte croissance des mises en chantiers entre 2003 et 2008, en déclin depuis 2009.

Malgré une légère baisse du nombre d'emplois, l'industrie reste un secteur fort, tout comme pour le pays de Cornouaille. Concernant l'agriculture, la répartition est sensiblement la même pour Quimper et pour l'ensemble du pays de Cornouaille.

(ii) Une place importante des moyennes et grandes entreprises

Les données ci-jointes présentent la répartition des emplois et des entreprises en fonction du nombre d'employés.

Tableau 9 : Répartition des tranches d'effectifs salariés

	1 à 4 salariés		5 à 9 salariés		10 à 19 salariés		20 à 49 salariés	
	effectif	% d'emplois	effectif	% d'emplois	effectif	% d'emplois	effectif	% d'emplois
Quimper	3138	8,0	3317	8,5	3938	10,1	6561	16,8
Finistère	30834	11,2	29184	10,6	33356	12,1	48664	17,7
Bretagne	110844	10,8	105773	10,3	121980	11,9	181831	17,7
France	2322669	10,3	2249566	10,0	2468272	10,9	3604715	15,9
	TPE				PE			
	50 à 99 salariés		100 à 199 salariés		200 à 499 salariés		plus de 500 salariés	
	effectif	% d'emplois	effectif	% d'emplois	effectif	% d'emplois	effectif	% d'emplois
Quimper	5918	15,1	3590	9,2	6138	15,7	6507	16,6
Finistère	37537	13,7	29230	10,6	28561	10,4	37490	13,6
Bretagne	141608	13,8	115885	11,3	114247	11,1	135583	13,2
France	2844600	12,6	2488076	11,0	2656738	11,8	3972814	17,6
	ME						GE	

Source : INSEE Connaissance locale de l'appareil productif au

La majorité des emplois est donc portée par les moyennes et grandes entreprises locales. A l'inverse, la très grande majorité des entreprises locales concerne des entreprises de moins de 5 salariés mais ne représente cependant que 8% des emplois de Quimper.

Les chiffres de l'immatriculation et de radiations des entreprises fournis par la CCI sur les dernières années montrent une augmentation constante du nombre d'entreprises sur Quimper Communauté. Cette croissance est principalement due à la création importante d'entreprises liées aux services et commerce.

(iii) L'agriculture, un secteur phare à préserver.

Emploi Exploitation et Production

Pour mesurer la place de l'agriculture sur le territoire, l'unité utilisée est la Surface Agricole Utile (SAU). Celle-ci contient à la fois les terres arables, y compris les jachères, les surfaces toujours en herbes et les cultures pérennes.

Sur le SCoT de l'Odét, la SAU représente 56% du territoire soit 8,4% du Finistère, contrairement à 68 % en 1979. L'ensemble de cette surface est répartie entre les exploitations agricoles qui doivent répondre à trois critères pour en avoir la dénomination.

Tout d'abord, elles doivent fournir des produits agricoles, avoir une gestion indépendante et des moyens de production propres. Selon ces critères, on compte en 2005, 780 exploitations sur le territoire qui sont majoritairement localisées à Quimper Communauté (47%). S'ajoute à cela, 555 exploitations professionnelles qui doivent répondre également à un critère économique et d'emploi. Afin d'assurer le fonctionnement de ces exploitations, il est estimé une Surface Agricole Utile moyenne de 45 ha et de 65 ha pour les exploitations professionnelles.

Les principales unités de productions de l'agriculture du SCoT sont celles de la viande de gros bovins (29%), de la viande porcine (27%), des œufs (15%) et du lait avec 11%.

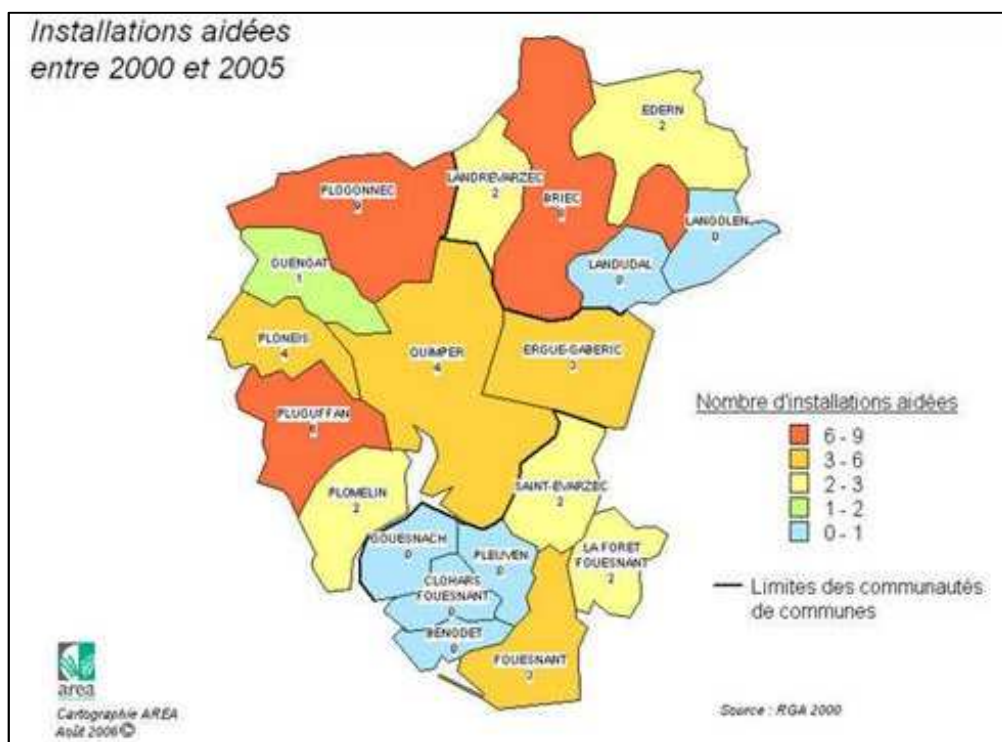
L'ensemble de cette production se chiffre à 97 millions d'euro en 2005 représentant ainsi 5% de valeur agricole du Finistère.

Plusieurs facteurs peuvent justifier ce résultat. Tout d'abord, la proximité de la population de Quimper Communauté et du Pays Fouesnantais avec la vente de produits et les services des agriculteurs, permet de remplacer le circuit de vente traditionnel par le circuit court. Ensuite, la densité de la production laitière et des frais de collecte réduit constitue un atout, grâce à la fusion d'Entremont-Unicopa.

Le renouvellement des actifs en agriculture

Un des points vulnérables de l'agriculture sur le territoire concerne les enjeux de la transmission des exploitations agricoles.

Carte 14 : Nombre d'exploitation aidées par commune sur le territoire du SCoT de



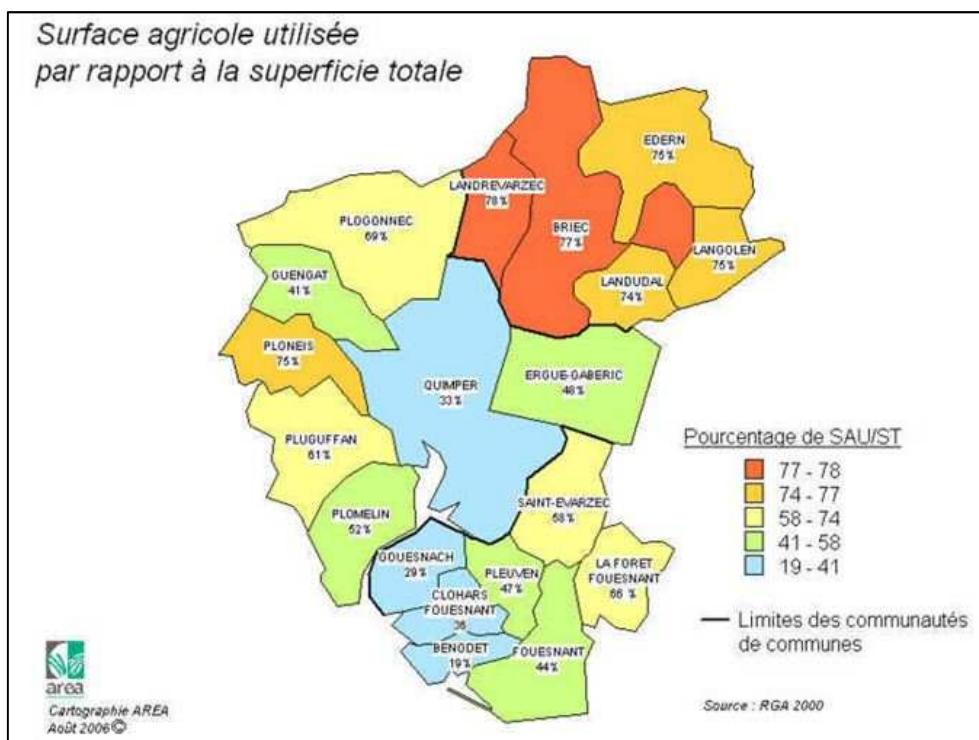
Entre 2000 et 2005, il y a eu une absence d'installations professionnelles aidées dans le Sud du territoire. Ceci se traduit par des exploitations vieillissantes qui ne seront pas nécessairement renouvelées à cause du manque d'aides publiques. Cet enjeu se pose notamment dans le Sud du SCoT au Pays Fouesnantais où 100% des producteurs de lait sont âgés de 55 ans et plus.

A l'inverse, ce sont les communes agricoles les plus dynamiques au Nord comme Briec et Plogonnec qui profitent le plus de ce renouvellement des exploitants sur le SCoT de l'Odet avec respectivement 9 et 8 installations aidées en 5 ans.

Le foncier agricole

Si l'on calcule en 2000 le rapport entre la SAU et la superficie totale, il en résulte que le foncier agricole n'est plus majoritaire dans tout le territoire. Effectivement, ce rapport est de 44 % dans le Pays Fouesnantais et atteint juste la moyenne à Quimper Communauté avec 51%. Seule l'EPCI du Pays Glazik confirme sa dominance agricole avec 76% de foncier. A une échelle plus précise, celle des communes, les résultats sont les suivants.

Carte 15 : Part de Surfaces utilisées comme surfaces agricoles par commune sur le territoire du SCoT



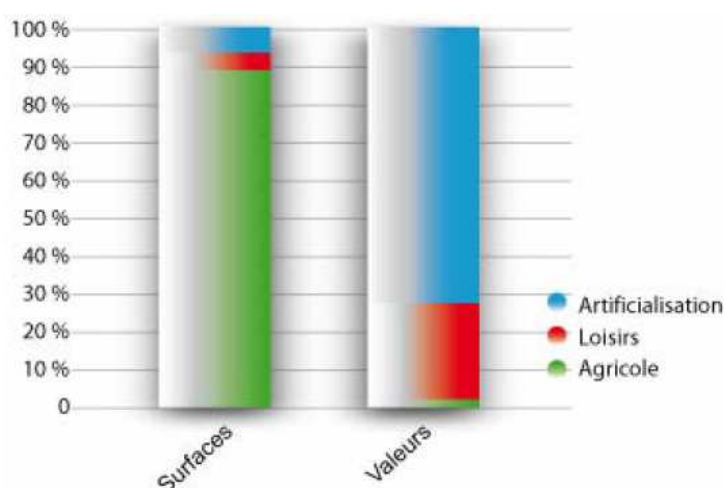
La commune de Quimper possède donc l'un des fonciers agricoles les plus faibles avec 33%, même si les minimums sont encore atteints par les communes du Pays Fouesnantais avec 29% pour Gouesnach et 19% pour Bénodet.

La dominance urbaine de la commune de Quimper s'explique par l'urbanisation qu'elle abrite. Cependant son foncier agricole reste important à l'échelle d'une ville moyenne. Ces résultats sont le reflet d'une consommation foncière importante sur le territoire du SCOT qui est le double de la moyenne départementale entre 1979 et 2000. Cette tendance se poursuit entre 2000 et 2004, puisque la communauté d'agglomération consomme 100 Ha de foncier annuel en moyenne. La croissance démographique participe également à nourrir ce besoin de foncier.

Tout ceci est la conséquence de la croissance de logement et de l'étalement résidentiel vers le milieu rural qui nécessite de plus en plus de prélèvements de réserves foncières. La pression foncière augmente donc face à la conjoncture économique actuelle, qui tend à reprendre les surfaces les moins productives en vue d'une urbanisation.

Ce phénomène risque de s'intensifier en vue des projections de la consommation d'espace, qui à l'horizon 2021, prévoit de doubler la superficie des zones urbaines à vocation d'habitat en Cornouaille. Dans ce contexte, la question du maintien de l'agriculture se pose quand on sait que les terres agricoles peuvent représenter un attrait financier pour les propriétaires.

Diagramme 5 : Répartition des destinations des ventes sur le Pays de Cornouaille - Cumul 1996-2006



Source : SAFER 2007

Ce graphique montre la répartition des différentes catégories de surfaces mises en ventes ainsi que leurs valeurs. Par exemple, l'artificialisation et les loisirs représentent une surface de vente de 10% alors qu'elles correspondent à une valeur de plus de 95%.

En résumé, la pression foncière et l'ouverture à l'urbanisme ont de multiples effets sur la gestion du territoire et donc de l'agriculture. Elles engendrent une hausse massive du foncier (124% entre 1998 et 2006 en Cornouaille), une spéculation foncière qui bloque les marchés agricoles et rend difficile l'accès à du foncier ou à un logement. La nécessité de desservir ces nouveaux territoires par des réseaux et de la voirie, grignotent également des surfaces anciennement agricoles.

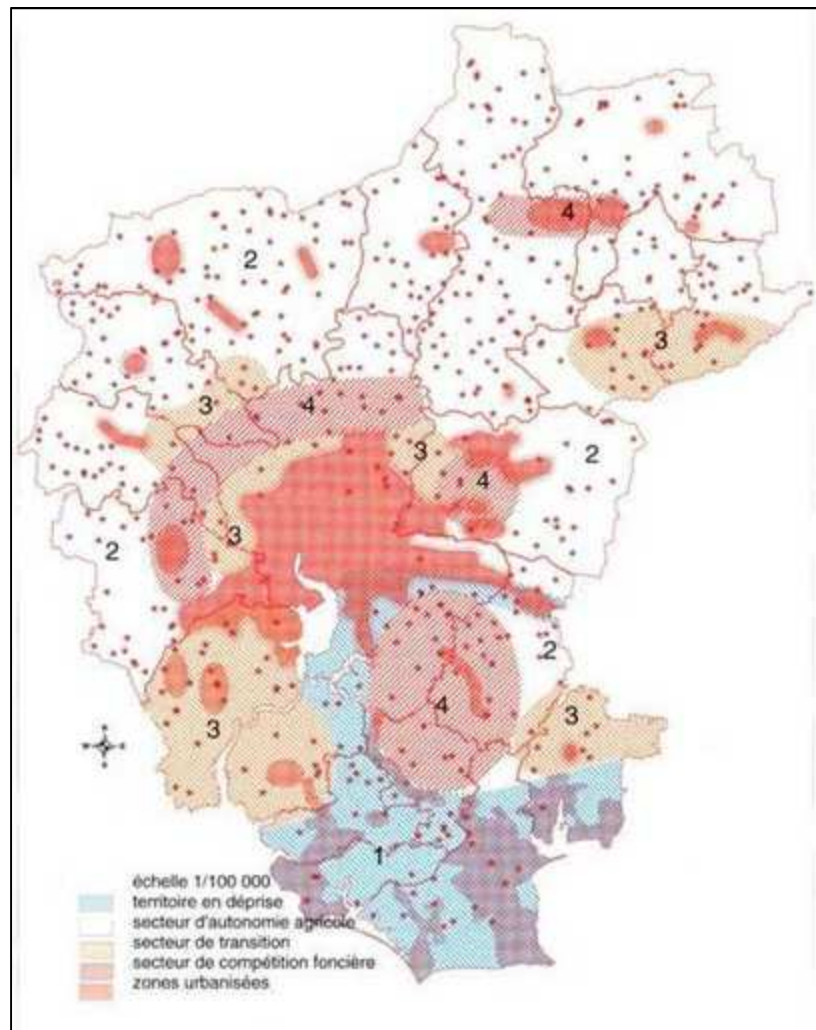
Un autre constat qui s'oppose à cette évolution est, qu'à volume de production constant, les besoins de terres des exploitations progressent pour des raisons normatives de respect de plafonds d'épandage des effluents animaux.

Dans le but de maintenir et d'organiser l'activité agricole, un zonage des espaces à enjeux stratégiques fonciers forts, a été réalisé.

La carte ci-dessous identifie quatre types de territoires :

- Les territoires en déprise agricole qui sont soumis à une pression urbaine grandissante. Ils participent à l'éclatement des structures foncières suite à l'augmentation des prix et réduisent ainsi les structures pour les jeunes agriculteurs.
- Les territoires d'autonomie agricole qui ne sont pas victimes de la conjoncture actuelle.
- Les territoires en transition, situés à proximité d'urbanisation latente qui sont sujets à la concurrence et aux comportements des propriétaires.
- Les territoires à forte concurrence foncière qui sont exploités sur du foncier instable.

Carte 16 : Enjeux agricole du territoire du SCoT de l'Odet



Source: Etude prospective de l'agriculture 2006

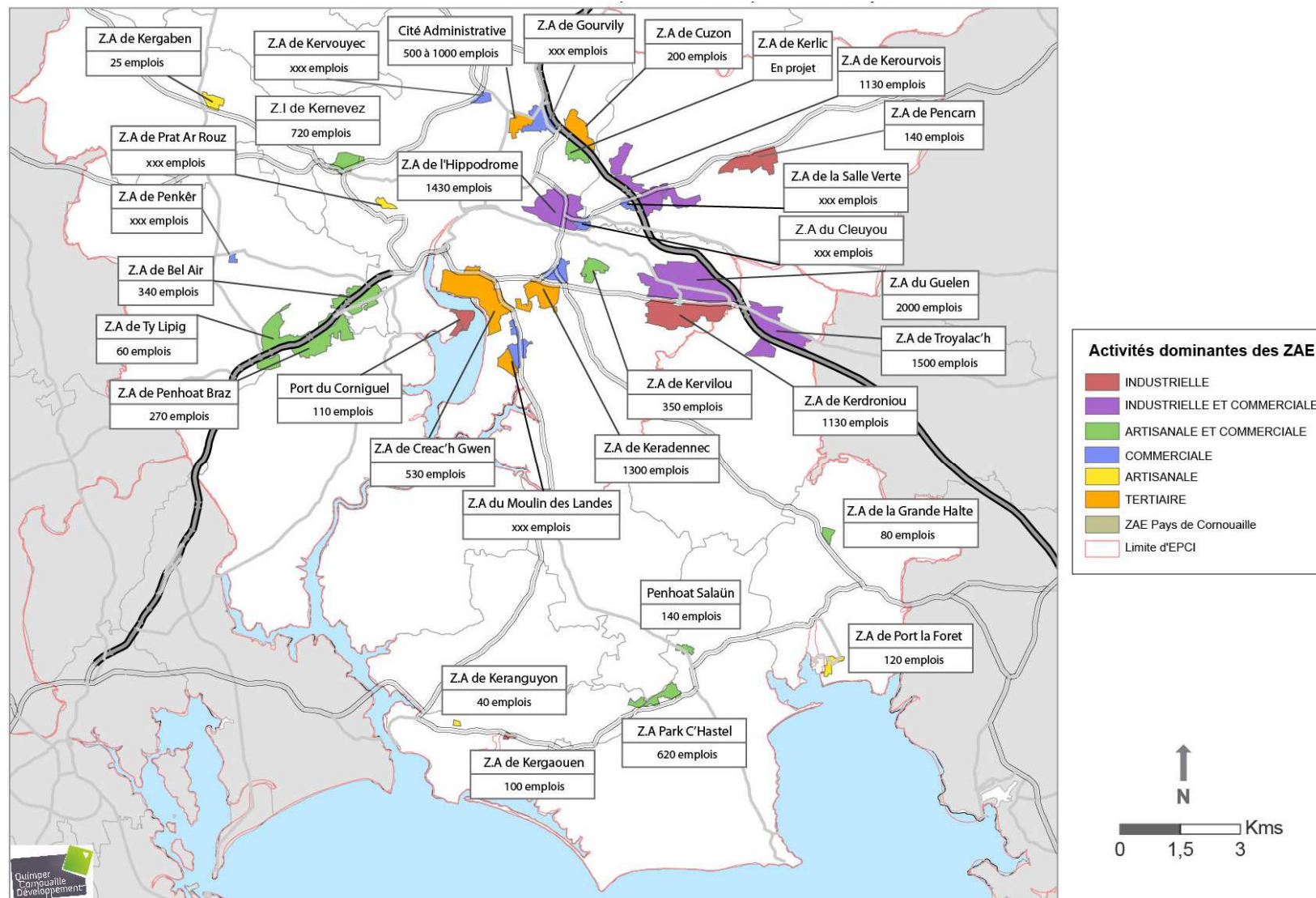
Il émane de cette carte, que le secteur Sud du SCoT est soumis à de nombreux enjeux. La déprise agricole qui menace une grande partie du territoire s'explique par sa proximité avec la rive Est de l'Odet et le littoral Atlantique soumis à une pression urbaine importante. De plus, les territoires frontaliers comme le Sud de Quimper et le Nord du Pays Fouesnantais participent à créer des secteurs de compétition foncière.

Enjeux :

- Depuis les années 2000, Quimper communauté consomme 100 Ha de foncier annuel en moyenne. L'enjeu est donc une **réduction de la consommation foncière de 30% par rapport à cette moyenne annuelle**. Une façon d'y parvenir est de promouvoir de nouvelles formes de développement urbain en privilégiant la densification à la dispersion et à l'étalement.
- Pour préserver l'agriculture, un des enjeux peut également être **d'améliorer et d'entretenir la proximité de la population et des agriculteurs**, notamment grâce aux initiatives individuelles favorisant le circuit-court.
- Le Sud du territoire est fortement concerné par la déprise agricole du fait de sa position géographique. L'enjeu est donc **d'analyser les besoins fonciers nécessaires à l'urbanisation** pour tenir compte de son impact sur les terres agricoles.
- A plus grande échelle, **un des enjeux sera de protéger l'agriculture sur le territoire afin d'assurer la pérennité du secteur**. Pour ce faire, il semblerait peut être intéressant de renoncer à certaines terres agricoles quimpéroises, où les densités d'habitat imposées sont plus importantes qu'ailleurs. Pour un même nombre de logements produits sur Quimper, les terres consommées sont ainsi bien moindres que sur n'importe quelle autre commune du SCoT.

c) Les zones d'activités économiques, part importante de l'emploi local.

Carte 17 : Zones d'activité économique du Sud quimpérois et du Pays fouesnantais



Creation : Quimper Cornouaille développement Juin 2012 Source : Données Quimper Cornouaille Développement - RCS 2011 - BD Topo 2010.

Cette carte permet d'observer la part importante de ZAE présente sur Quimper. La stratégie utilisée par les services locaux tend à spécialiser chacune des ZAE vers une dominante précise afin d'adapter au mieux les besoins de chacun.

Le site d'étude comprend et est borné par quelques ZAE comme la zone commerciale de Moulin des Landes qui tend à attirer désormais des activités tertiaires, la zone tertiaire de Creac'h Gwen qui atteindra prochainement ses limites de développement et surtout à l'Est le « poumon » économique de Cornouaille, à savoir les zones du Guelen, du Kerdroniou et de Troyalac'h. Ce secteur rassemble près de 5000 emplois et est toujours en développement.

Les ZAE ont une place importante dans l'économie locale puisque selon un document, réalisé par la CCI de Cornouaille, la Chambre d'agriculture du Finistère et la Chambre des métiers et de l'artisanat du Finistère en 2008, intitulé « Le foncier économique en Cornouaille », les ZAE cornouaillaises représentent 45% de l'emploi et 17% des entreprises. Les ZAE Quimpéroises semblent bénéficier d'une bonne dynamique puisqu'elles sont en développement. Seuls les ZAE de l'Hippodrome et Kervilou semblent en déclin mais ceci s'explique par la migration des entreprises vers d'autres ZAE suite au développement de la ville autour de ces dernières.

Enjeux :

- L'un des enjeux économiques sera **de pérenniser l'attractivité de ces zones et d'assurer leur développement**, notamment sur le site où deux ZAD à vocation économique ont été créées afin de poursuivre le développement des zones de Kerdroniou et de Moulin des Landes. Le SCOT indique des espaces privilégiés pour les activités susceptibles de générer des nuisances telles que les activités industrielles et n'identifie pas de localisation pour les activités tertiaires. Il vise à développer une mixité fonctionnelle.

d) Une activité commerciale en plein essor à contrôler.

(i) Une évolution récente de l'offre commerciale

En 2010, le Pays de Cornouaille comptait 2869 commerces traditionnels et 1602 cafés, hôtels, restaurants (CHR) soit au total 4471 commerces. L'ensemble de ces commerces représentait en 2006 un taux d'emploi de 14.4 % sur l'aire urbaine de Quimper soit un taux supérieur aux aires urbaines bretonnes (13,4%) et notamment à celui de Brest (11,9%).

D'une manière globale, en Cornouaille, la part de commerce alimentaire et non alimentaire ont respectivement augmenté de 10% et 15% entre 2002 et 2010 alors que les commerces de types CHR enregistrent une faible baisse de 1%. Plus précisément, c'est à l'échelle du SCOT de l'ODET que l'on note la plus forte croissance de l'offre commerciale traditionnelle. Ce phénomène est renforcé par la présence de la capitale de la Cornouaille, Quimper, qui agit comme le principal pôle économique sur le territoire du SCoT.

Tableau 10 : Evolution de l'offre commerciale par secteur d'activité sur le SCoT de l'Odet

	2002	2010	Evolution 2002/2010
Alimentaire	235	261	11,1%
Equipement de la personne	220	262	19,1%
Equipement de la maison	140	148	5,7%
Hygiène/santé	188	226	20,2%
Culture/ loisirs	193	159	-17,6%
Nautisme	16	8	-50%
Café Hôtellerie Restauration	520	542	4,2%

Source: Diagnostic du DAC du Pays de Cornouaille 2010

Contrairement au recul de 1%, l'offre commerciale en CHR est en augmentation de 4,2% sur le SCOT de l'ODET. La reprise et la création d'unités commerciales ainsi que le développement de la restauration rapide explique ce résultat. La croissance de ce secteur ainsi que des secteurs anomaux de l'équipement à la personne et de l'équipement de la maison, enregistrent une augmentation respective de 19.1 % et 5.7,; témoin du dynamisme économique du pôle de Quimper.

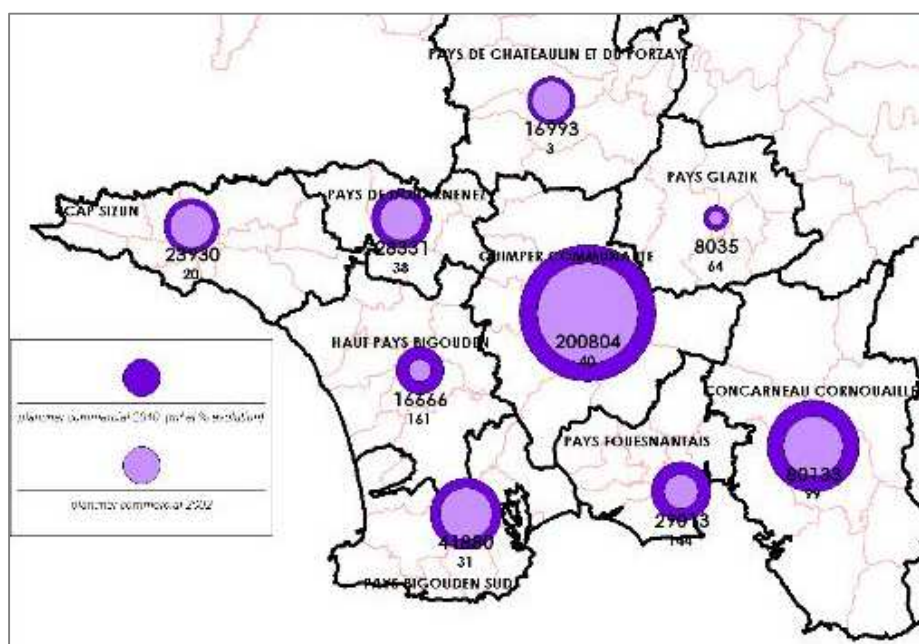
Concernant la culture et les loisirs, cette baisse s'explique par le développement de l'offre sur internet et des grandes surfaces spécialisées qui proposent aujourd'hui ce type de produits. Elles participent aussi de l'évolution positive du secteur alimentaire.

L'évolution des planchers :

Cette croissance peut être mise en parallèle avec l'évolution du plancher des Grandes et Moyennes Surfaces qui ont augmenté de 55,4% sur le territoire du SCOT entre 2002 et 2010. Cette appellation regroupe les supermarchés et les hypermarchés qui ont respectivement une surface de vente comprise entre 400 et 2 500m² et supérieure à 2 500m². Avec plus précisément : 47,4% pour Quimper Communauté, 64,9% pour la Communauté de Commune du Pays Glazik et 148,2% pour la Communauté de Commune du Pays Fouesnantais. Par exemple, le secteur alimentaire enregistre à lui seul une augmentation de 47% grâce à la croissance des enseignes de grandes distribution. Les autres secteurs comme le bricolage et les cultures/loisirs connaissent également une expansion de l'ordre de 58,4% à l'échelle du SCoT de l'Odet.

Outre les commerces traditionnels, les grandes enseignes voient, elles aussi, leur offre commerciale s'accroître grâce à une augmentation des surfaces de plancher sur le territoire du SCoT.

Carte 18 : Evolution du Plancher des Grandes et Moyennes Surfaces



Source : DAC 2010

Cette croissance est surtout marquée par l'explosion des Grandes et Moyennes Surfaces au Sud. La communauté de communes du Pays Fouesnantais a effectivement presque triplé sa surface entre 2002 et 2010 passant ainsi de 11 870 à 29 457 m². Quimper Communauté reste tout de même le pôle majeur qui domine le territoire du SCOT avec 200 804 m² de surface. Cependant, le Pays Glazik, malgré son augmentation de 64%, reste en marge de l'activité commerciale du territoire avec 8 035m² de surface de plancher.

Si l'on veut regarder plus précisément la typologie des surfaces, on peut les classer en deux catégories : alimentaire et non alimentaire.

Tableau 11 : Evolution des GMS entre 2002 et 2010 sur le SCoT de l'Odet

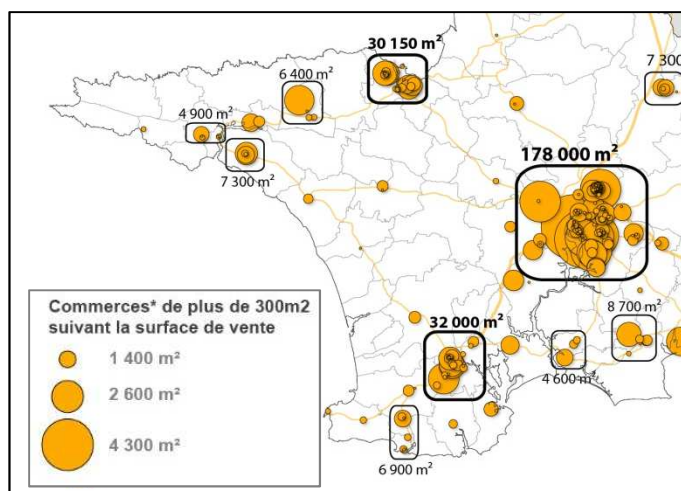
	Quimper Communauté			CC Pays Glazik			CC Pays Fouesnantais			SCoT de l'Odet
Alimentaire	32 728	43 148	31,80%	2 023	3 398	68,00%	5 250	12 098	130,40%	47%
Non Alimentaire	109 687	166 775	52,05%	2 850	4 637	62,70%	6 620	17 359	162,22%	58%
Total	142 415	209 923	47,40%	4 873	8 035	64,90%	11 870	29 457	148,20%	55%

Source : DAC du Pays de Cornouaille 2010

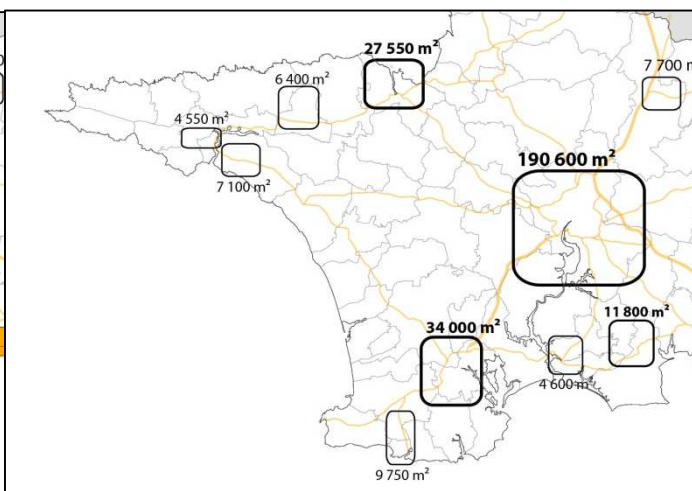
La croissance des structures commerciales est donc notable pour le Pays Glazik et le Pays Fouesnantais qui ont augmenté leurs surfaces commerciales, dépassant ainsi le seuil des 1000m² pour 1000 habitants. Même si seul Quimper Communauté jouit d'une densité commerciale de plus de 2 000 m² pour 1 000 habitants. Cette croissance n'est pas sans conséquence, puisque l'on estime à 15,7 hectares la surface consommée par le commerce sur le SCoT de l'Odet entre 2002 et 2010. Cela représente quasiment la moitié de la consommation foncière du pays de Cornouaille qui s'élève à 34,9 hectares.

Après ces huit années d'évolution positive, la tendance pour 2011 confirme l'important développement des surfaces de vente.

Carte 20 : Surfaces de vente pour les commerces de plus de 300m² en 2009



Carte 19 : Estimation des surfaces de vente pour les commerces de plus de 300m² en 2011



Source: QCD 2011

Tableau 12 : Surfaces commerciales par commune en 2009 et 2011 (estimation)

	Briec	Quimper	Bénodet	Fouesnant/Pleuven
2009 (en m²)	7 300	178 000	4 600	8 700
estimation 2011 (en m²)	7 700	190 600	4 600	11 800
Evolution	5%	7%	0%	36%

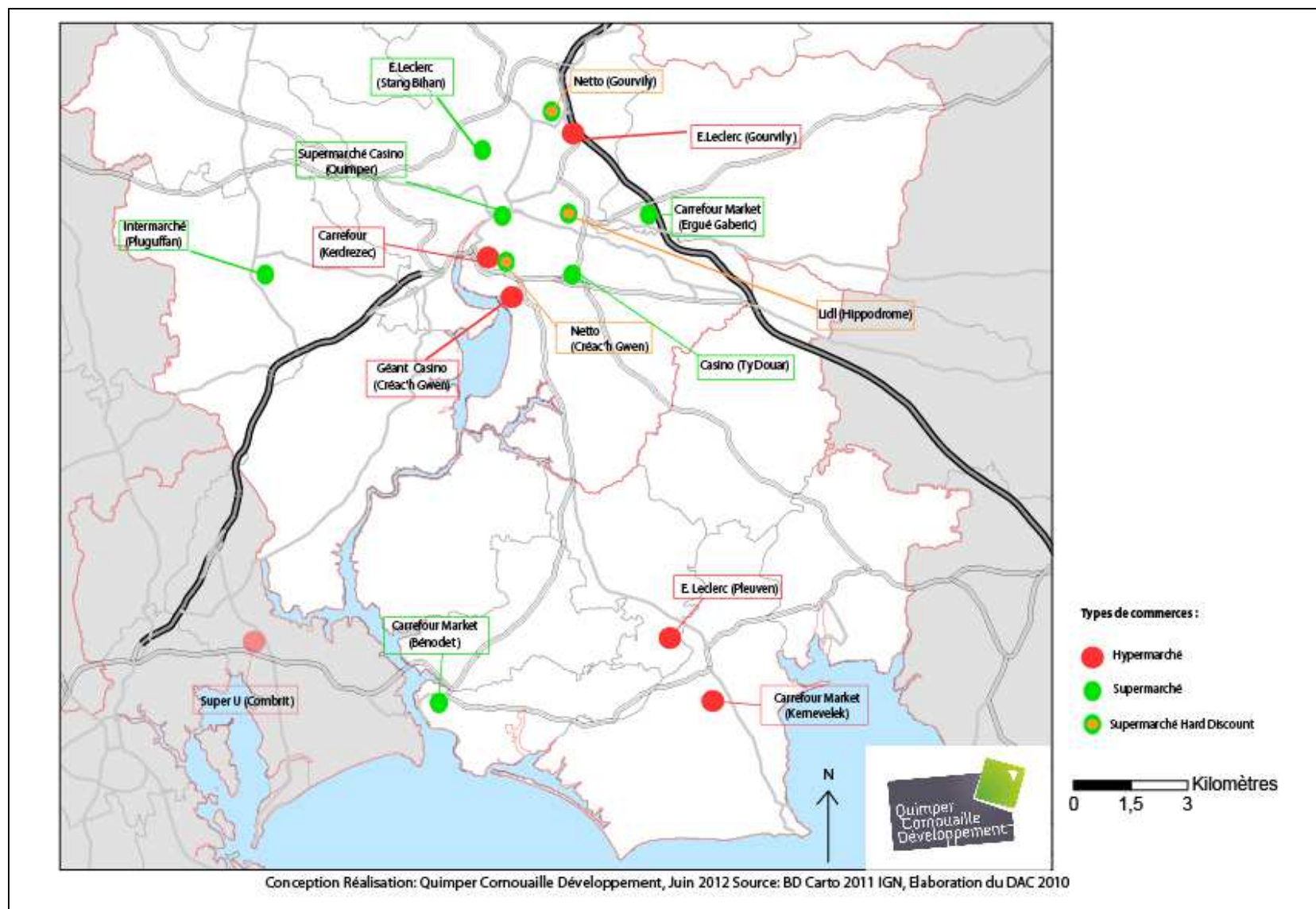
Source: QCD 2011

Le Pays Glazik et Quimper Communauté poursuivent l'intensification de leurs surfaces de vente grâce aux pôles de Briec et de Quimper avec 5% et 7% de croissance estimés en deux ans. Le Pays Fouesnantais, quant à lui, continue d'accroître ses surfaces avec 3 100 nouveaux mètres carrés soit une évolution de 36%. Il est important de noter que ce développement profite uniquement à la commune de Fouesnant/Pleuven.

Relation centralité et périphérie.

La progression du développement des grandes et moyennes surfaces sur le SCoT de l'Odéa se traduit par la réduction progressive de l'influence des commerces traditionnels. Pour preuve, la croissance de 47% du plancher commercial des GMS entre 2002-2010 a réduit de 4.7 points la part de marché du circuit traditionnel alors qu'il a permis un bénéfice de 3.3 points au profit des GMS. Ce phénomène s'explique par de nouveaux comportements d'achat de la part des consommateurs. Par exemple, les supermarchés sont passés de 50 à 45 alors que les hypermarchés ont doublé dans la même période dans le Pays de Cornouaille.

Carte 21 : Localisation des hypermarchés et supermarchés sur le territoire du SCoT



(ii) **Un développement commercial à maîtriser**

Face à cet accroissement des GMS qui réduisent l'influence des centralités et qui dans certains cas les détruisent, le SCoT utilise de nouvelles composantes qui réglementent leurs ouvertures.

Effectivement, de nouveaux règlements visent au renforcement de celles-ci pour y conforter et y améliorer un lieu de vie et de cohésion social. Elles sont définies comme des zones ayant une possibilité d'implantation de tous types de commerces sans limite de surface en centre-ville, centre de quartiers et centre-bourg. Ceci dans le but de favoriser l'accueil des commerces de moins de 400 m² tout en autorisant celui des plus de 1000 m². De plus, leurs périmètres doivent être définis spatialement et avec précision dans le PLU.

S'ajoute à cela une identification des Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM) qui, quant à elles, accueillent des commerces de plus de 400m² en privilégiant les plus de 1000 m² de surface de plancher. Ces ZACOM sont définies à l'échelle du SCoT, qui décide d'une limite de leurs plafonds, pouvant être dépassés exceptionnellement pour l'implantation d'activités non alimentaires inexistantes dans le périmètre. A l'intérieur de celles-ci, la multiplicité de l'offre et les conditions de concurrence sont favorisées grâce à une unité commerciale fixée.

De ce fait, les commerces de moins de 400 m² de surface ont pour vocation à être accueillis dans les centralités et toutes installations commerciales isolées de l'urbanisation sont interdites. De plus, les plafonds vont permettre une gestion économe du foncier tout en conservant le maillage existant. L'objectif étant de produire des surfaces de plancher comparatives à celle de la croissance de la population et veiller à l'apparition de friches commerciales.

Le SCoT définit également une troisième catégorie de zone qui sont des pôles à vocation commerciale pouvant être occupés par des commerces compris entre 400 et 1000 m² de surface de plancher. S'ajoutent à cela les commerces de gros qui n'ont pas de limitation de surface. Ces zones sont également définies dans le PLU de la même manière que les commerces de centralités.

Dans la continuité des prescriptions, il est interdit de changer l'affectation d'un bâtiment artisanal ou industriel d'une ZAE pour une activité commerciale, hors centralités.

Les ZACOM sont classifiées par vocation, selon les services auxquels elles répondent sans tenir compte de la catégorie de la commune à laquelle elles appartiennent. Ces vocations ont été fixées préalablement dans le cadre de l'InterSCoT du Pays de Cornouaille.

Ainsi, le territoire d'influence, la population et l'équipement commercial permettent l'étalonnage de ces différentes vocations.

Tableau 13 : Classification des ZACOM

Vocation	Territoire d'influence	Population	Equipement Commercial
Départemental	A l'échelle du Pays	plus de 200 000 hab	Pôle référent multi activités
Majeur	Territoire du Pays	de 80 000 à 200 000 hab	Pôle multi activités
Structurant	Co de Communes	de 40 000 à 80 000 hab	Pôle structuré (2 Hypermarchés 3 Hard discount et 1 Supermarché, GSS non ali
Secondaire	Canton	de 20 000 à 40 000 hab	Pôle structuré (2 Hypermarchés Hard discount et 1 Supermarché, GSS anomal)
Proximité	Plusieurs communes	de 3 000 à 20 000 hab	Pôle structuré (2 Supermarchés, équip. de Brico et de Jard, service courants)
Hyper-proximité	Commune ou Quartier	Jusqu'à 3 000 hab	Pôle structuré (1 Supermarché de 1000 à 2 500m ² , achats courants)
Service Urbain/Rurale	Commune ou Quartier	Moins de 3 000 hab	Pôle structuré (1 Supermarché de 400 à 1000m ² , achats courants)

Source : DAC Pays de Cornouaille 2010

Sur l'ensemble des ZACOM, dix-huit ont été identifiées en fonction de leur localisation, de leur nom, de leur plafond et d'autres paramètres.

Ces ZACOM se retrouvent notées dans une appréciation globale, tenant compte de différents critères comme l'intégration, la cohérence architecturale et paysagère, la visibilité de l'offre et la signalétique ainsi que leur accessibilité.

Tableau 14 : Bilan des droits à construire et de l'appréciation globale des ZACOM

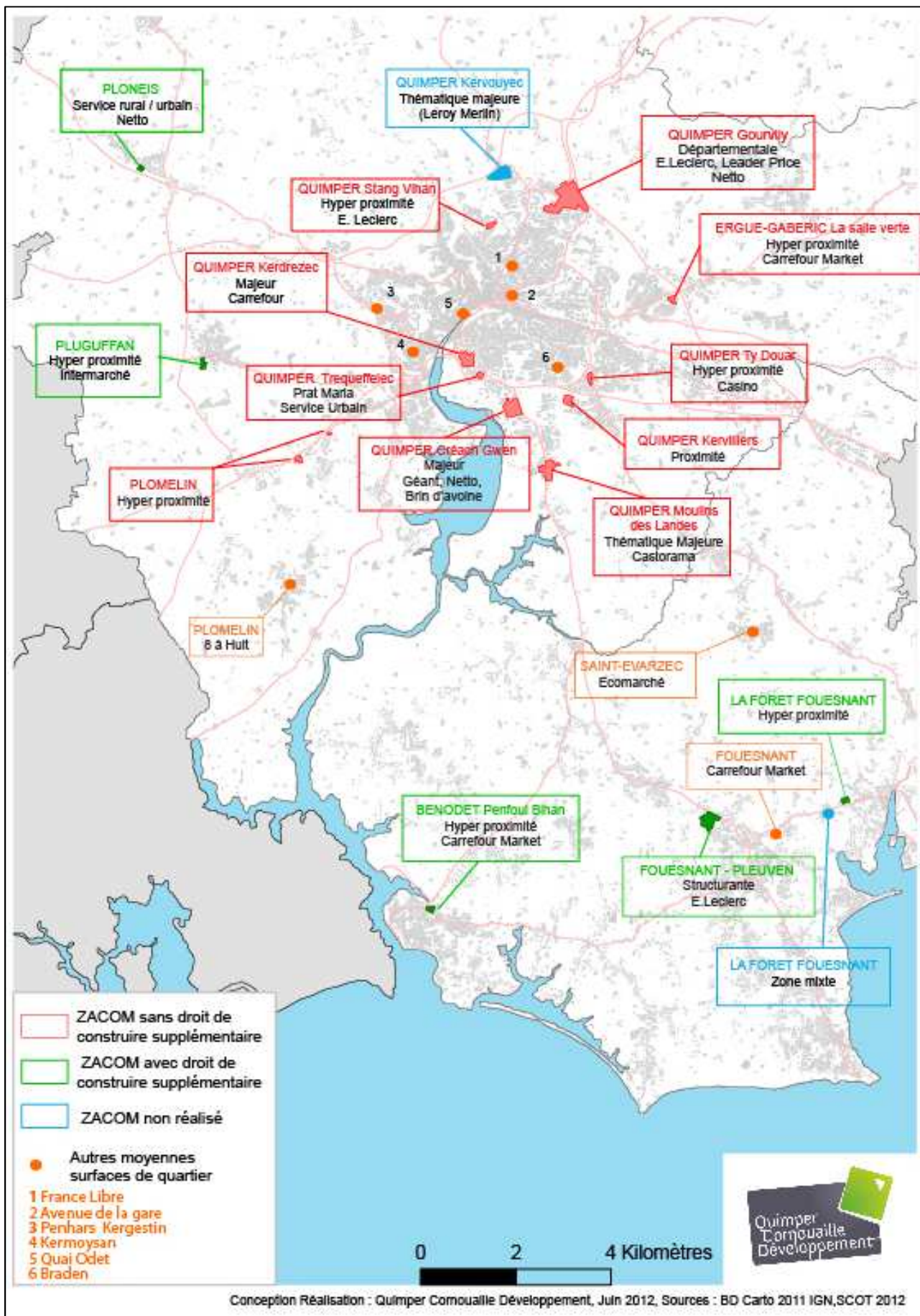
	Nom de la ZACOM	Surface de Plancher Max, autorisé (m²)	Surface de plancher maximum par unité (m²)	Droit à construire supplémentaires (m²)	Appréciation Globale
1	Penfoul Bihan	4 000	2 000	1000	
2	Lannechuen	8 000	2 500	0	
3	La salle verte	4 000	2 000	0	
4	Kerneveleck / Pen Hoat Salaun	20 000 + 5000 de réhabilitation	3800	5000	
5	La Forêt Fouesnant		2 000	4000	
6	Plogonnec	4 000	2 000	0	
7	Plomelin	4 000	2 000	0	
8	Plonéis	2 000	1 000	400	
9	Pouldu	4 000	2 000	400	
10	Créac'h Gwen	20 000	12 500	0	
11	Gourvilly	50 000	12 500	0	
12	Kervouyec		12 500	30 000	
13	Kerdrezec	20 000	12 500	0	
14	Kervilliers	8 000	2 500	0	
15	Stang Bihan	4 000	2 000	0	
16	Ty Douar	4 000	2 000	0	
17	Moulin des Landes	20 000	12 500	0	
18	Trequeffelec/Prat Maria		1 000	0	

Source : SCoT de L'Odet du 6 Juin 2012, CCI Quimper Cornouaille

*Calcul de l'ensemble des surfaces autorisées de 300 m² à la date de la validation du DAC

 Information non communiquée

Carte 22 : Les ZACOM du territoire du SCoT de l'Odette



Parmi les dix-neuf ZACOM présentes sur le territoire du SCOT de l'Odét, treize atteignent déjà la taille maximale qui leur a été fixée. Sur les six ZACOM possédant des droits à construire supplémentaires, la moitié se trouve sur l'EPCI de Quimper Communauté et l'autre moitié sur le Pays Fouesnantais avec respectivement 30 800 m² et 10 000 m².

Pour Quimper communauté, les ZACOM sont localisées hors commune de Quimper à l'Ouest avec Plonéis et Pluguffan dont chacune bénéficie de 400 m². Au Nord, la ZACOM de Kervouyec va être réalisée grâce aux 30 000 m² de surface à construire disponibles. Cette zone à vocation de thématique majeure bricolage s'appuiera notamment sur Leroy Merlin.

Cet espace disponible assure une possibilité d'extension aux zones d'activités nécessaire au développement économique de la communauté d'agglomération.

Au Sud l'ensemble des ZACOM offre une disponibilité foncière, allant de 1000 m² à Bénodet à 5000 m² de réhabilitation pour Fouesnant Pleuven, outre le fait qu'elle dépasse d'ores et déjà la surface de plancher maximum autorisée. Effectivement, le SCoT accorde normalement un droit de construire uniquement pour les ZACOM n'ayant pas atteint leur plafond. Ces 5 000 m² supplémentaires seront divisés équitablement entre Kerellou et Pen Hoat Salaun.

S'ajoute à cela, la future ZACOM du site de Pontérec. De la même façon que Kervouyec au Nord, le Sud accueillera cette ZACOM à l'Ouest de la Forêt Fouesnant ; elle sera dédiée à une zone mixte à dominante alimentaire.

Il est important de noter l'absence de surface libre disponible sur notre territoire d'étude encourageant ainsi l'installation de commerces de grandeur variable dans les centralités existantes.

Enjeux :

- **Limitier la surproduction de surfaces commerciales afin de favoriser le renforcement des centralités et d'enrayer l'apparition de friches commerciales.**

Face à l'**explosion des GMS**, il est nécessaire **de respecter la délimitation du périmètre et le plafond** des ZACOM fixés dans le SCoT. Ceci afin **d'encourager le développement de commerces** en zone dense d'habitat dans le cadre du **renforcement des centralités**. Pour assurer **la pérennité** des commerces en centralités fortement concurrencés par les grandes enseignes, il est souhaitable de valoriser et de maintenir **une diversité** tout en évitant les **friches commerciales** dans les centres-villes et centres-bourgs, consommatrices d'espaces et difficiles à réaménager.

- **Limitier la dispersion des surfaces commerciales.**

Aujourd'hui, face à une offre commerciale présente sur une large partie du territoire et l'interdiction d'implanter des commerces isolés de l'urbanisation, un des enjeux est de **densifier les activités commerciales autour de celles déjà existantes**.

4) Transports et déplacements

a) De grandes infrastructures qui œuvrent au désenclavement de la Cornouaille.

Le territoire de la Cornouaille bien qu'enclavé, car appartenant à la pointe bretonne est bien équipé en infrastructures de transport avec la présence d'un aéroport, d'une voie express et du TGV. Dans une volonté de désenclavement du territoire par l'amélioration des infrastructures de déplacements ainsi que par la promotion de modes alternatifs au routier, la Cornouaille est porteuse de projets d'envergures pour un développement durable de son territoire.

(i) Etat actuel des réseaux.

Carte 23 : Organisation de la mobilité Cornouaillaise.



La N165, axe majeur de la Cornouaille.

Le Pays de Cornouaille est traversé par un des axes routiers structurants de la Bretagne, la N 165. Il s'agit d'une voie express, reliant Nantes à Brest, gratuite (héritage de la défense des intérêts bretons entre les années 50 et 70 qui a conduit le Président De Gaulle à accorder aux bretons un réseau routier performant et gratuit) et directement connectée au réseau routier de Quimper (rocade, pénétrante, ...). Cette voie permet de relier Quimper :

- à Lorient en 45 mn (70 Km),
- à Brest en moins d'1H (85 Km),
- à Rennes en 2H30 (210 Km),
- à Nantes en moins de 3H (225 Km).

Outre les voiries permettant le contournement de Quimper, il existe une autre portion en 2*2 voies et limitée à 110 Km/h, reliant Quimper à Pont l'Abbé. Cet axe permet donc de connecter la partie Sud-Ouest de la Cornouaille à Quimper et par conséquent la voie express.

En complément de ces axes routiers « rapides », il existe un maillage routier de nature départementale permettant de relier les différents pôles urbains du territoire et de les connecter aux voies « rapides ». Ce maillage assure donc la liaison entre les différents pôles structurants du territoire et rend la liaison de ceux-ci avec les voies « rapides » possible. A ce réseau principal vient se greffer une voirie, plus secondaire, permettant d'affiner le maillage du territoire, auquel vient s'accorder la voirie communale qui possède un intérêt plus local.

L'ensemble de ce réseau routier assure à Quimper au Nord et à l'Est de la Cornouaille une liaison rapide avec la voie express. Quant à la partie Ouest de la Cornouaille, l'organisation du réseau nécessite un passage par Quimper pour pouvoir accéder à la N 165, conférant à l'agglomération quimpéroise un rôle de plaque tournante dans la desserte de l'Ouest Cornouaille. De plus l'organisation du réseau routier est en partie due à la morphologie du territoire. En effet, l'Odet implique des franchissements qui s'effectuent en majorité sur Quimper. Concernant le Pays Fouesnantais, la liaison avec la voie express s'effectue soit à l'aide des liaisons principales, reliant les pôles urbains à Quimper, ou soit par des itinéraires secondaires, de type communaux.

Quimper, 3^{ème} gare de Bretagne en extrémité du réseau ferroviaire.

Le réseau ferroviaire du Pays de Cornouaille, est dominé par la gare de Quimper qui est le principal nœud ferroviaire du Pays, en termes de trafic et d'infrastructure. Effectivement, Quimper fait partie des cinq gares TER du Pays et d'une des 3 gares TGV avec Quimperlé et Rosporden en étant le terminus de la liaison avec Paris. L'offre TER permet d'assurer une liaison interurbaine de nature régionale. Sur le territoire, les communes de Châteaulin, Rosporden, Bannalec et Quimperlé, sont desservies par la ligne TER. Cependant, sur le territoire il existe des communes en marge des liaisons TER comme Pont l'Abbé, Fouesnant, Concarneau ne permettant pas de présenter une alternative au trafic routier. La gare de Quimper constitue donc l'accès le plus proche pour l'Ouest de la Cornouaille et le pays Fouesnantais au réseau ferroviaire.

L'axe TGV Quimper – (Rosporden) – (Quimperlé) – Lorient – Vannes – Rennes – Paris permet d'assurer une desserte, en 4H20 en moyenne, de la capitale cornouaillaise avec la capitale française. Paris est desservie en moyenne six fois par jour pendant la semaine et sept fois par jour pendant le week-end.

Par la localisation géographique du Pays de Cornouaille, la gare de Quimper se situe donc en fin de réseau, au même titre que la gare de Brest et constitue une gare de départ/terminus à l'exception de certains trains TER assurant des liaisons Brest – Lorient.

Quimper-Pluguffan, le 5^{ème} aéroport de Bretagne.

Le département du Finistère dispose de deux aéroports : Brest-Guipavas (1^{er} de Bretagne) et Quimper-Pluguffan (5^{ème} de Bretagne). De par son caractère insulaire, les liaisons aériennes sont indispensables au décloisonnement de la Cornouaille. De plus l'aéroport est indissociable du développement économique et des échanges avec le reste de la France et de l'Europe.

Quimper-Pluguffan assure quatre allers-retours quotidiens du lundi au vendredi avec Orly. En période estivale l'aéroport assure trois allers-retours supplémentaires par semaine : deux avec Londres (London City), et 1 avec Figari (Corse).

L'aéroport de Brest enregistre une progression du trafic depuis ces dernières années (+22,2% entre 2002 et 2009) tandis que celui de Quimper a baissé (-19% entre 2002 et 2009). Cependant les acteurs économiques du territoire ont exprimé leur volonté de maintenir le rôle de l'aéroport de Quimper. Le développement de la plate-forme aéroportuaire de Brest-Guipavas (objectif d'accueillir 1,5 millions de passagers) en lien avec l'aéroport de Quimper-Pluguffan doit permettre d'enrichir le faisceau de lignes aériennes vers l'interrégional et l'international (source : SCoT de l'Odet). En revanche, le projet d'aéroport du « grand ouest » à Notre-Dame-des-Landes (au Nord de Nantes) risque de fragiliser les aéroports finistériens ; d'où la nécessité du rapprochement des deux plateformes afin d'assurer la pérennité de ces infrastructures.

Tableau 15 : Fréquentation des aéroports de Bretagne entre 2002 et 2009.

	2002	2006	2009
Brest	704 089	801 237	861 698
Rennes	378 699	463 157	426 009
Lorient	206 922	225 104	187 625
Dinard	112 893	163 965	136 942
Quimper	135 266	138 926	109 527
Lannion	39 609	45 716	33 910
Autres	12 279	16 923	11 499

Source : site internet www.aeroports.fr

Une offre d'autocar centrée sur Quimper.

En complément du réseau routier et du réseau ferré, un renforcement du maillage est assuré par le Conseil Général afin de désenclaver certains territoires du Pays de Cornouaille. Le réseau départemental des autocars Penn-Ar-Bed dessert l'ensemble du territoire afin de favoriser la mobilité tout en proposant un mode de déplacement alternatif à la voiture. Sur les quarante-huit lignes proposées, vingt et une passent sur le territoire de la Cornouaille, dont 3 en Transport à la demande et 2 en période estivale. Parmi ces 21 lignes, 15 sont en provenance ou à destination de Quimper et irriguent la quasi-totalité du territoire même si le Sud est le secteur où la fréquence de car est la plus élevée (Quimper – Concarneau/Pont l'Abbé/Pays Fouesnantais).

(ii) Des projets structurants pour le territoire

- Le projet Bretagne Grande Vitesse (BGV) vise à moderniser la liaison entre Quimper et Rennes (également Brest – Rennes) pour permettre de relier Quimper à Paris en 3H au lieu de 4H20 actuels.
- Le Pôle d'Echange Multimodal : le projet vise à la création d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Quimper pour accompagner l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse annoncée pour fin 2016. Les objectifs de ce projet sont :
 - D'anticiper une augmentation du nombre de voyageurs.
 - D'assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
 - Développer l'inter-modalité.Pour développer cette inter-modalité le SCoT de l'Odette fixe comme objectif la réalisation de pôles d'échanges multimodaux dans certaines communes du territoire, dans le but d'inciter au report modal vers les transports collectifs depuis ces communes, en complément du projet de Quimper.
- De mener un projet urbain pour le quartier de la gare dans le but de valoriser cette porte d'entrée pour la Cornouaille en requalifiant les abords de la gare et en développant de l'activité.
- La rénovation de la voie Quimper – Brest permettant de doubler l'offre journalière de train entre les deux villes pour 2014. Actuellement l'offre de service sur la liaison Quimper - Brest est de six allers-retours par jour avec un temps de parcours de 1H09 pour les trains directs; l'offre sera portée à 12 allers-retours par jour avec un temps de parcours de 59 minutes pour les trains directs. Ce projet favorisera la liaison intérieure entre Brest et Quimper, qui est de plus en plus fréquentée et qui représente un enjeu important pour les déplacements domicile/travail entre les deux agglomérations finistériennes. De plus, cela améliorera l'accessibilité du Finistère pour les liaisons entre Brest et la Bretagne Sud jusqu'à Nantes. Ce projet s'inscrit également dans la volonté de développer l'inter-modalité car il augmentera la complémentarité train, cars et bus.

(iii) Constat et enjeux

La pluralité des modes de transports dans le Pays de Cornouaillais reflète une volonté d'interconnecter les différentes entités urbaines du territoire. Effectivement un réseau routier hiérarchisé, dense, et structuré par la voie express facilite les migrations vers la capitale cornouaillaise et les principaux pôles urbains du territoire. Le réseau viaire est renforcé par un service de cars étoilés qui relie les territoires en marges et périphériques aux principaux pôles finistériens dont Quimper fait partie. De plus le réseau ferré dessert trois gares TGV : Quimper, Quimperlé, Rosporden ; auxquelles s'ajoutent les 2 gares TER qui permettent de connecter l'Est et le Nord de la Cornouaille avec les différents pôles de la région et Paris. Ces infrastructures sont complétées par l'aéroport de Quimper-Pluguffan qui assure l'accessibilité avec Paris et certaines destinations supplémentaires en période estivale. L'aéroport, le TGV et les infrastructures autoroutières permettent de désenclaver le territoire de la Cornouaille. De plus, des projets comme la BGV, l'amélioration de la liaison Quimper – Brest et l'augmentation des capacités aéroportuaires, vont permettre d'accroître le désenclavement du territoire de la Cornouaille et du Finistère et d'optimiser les trajets en transports collectifs sur le territoire cornouaillais. Cependant l'Ouest de la Cornouaille reste dépendant du passage par Quimper pour accéder aux grandes infrastructures de déplacements tels que la voie express et le réseau ferroviaire.

Enjeux :

- Il est important pour l'attractivité et le développement des territoires Sud de l'agglomération quimpéroise d'avoir **une bonne connexion avec les grandes infrastructures de déplacements** : l'aéroport, la voie express et le PEM.
- **Le nombre limité de franchissements sur l'Odét rend nécessaire la fluidité du trafic routier sur les axes radiaux et transversaux desservant le territoire du SCoT.**
Le SCoT de l'Odét prescrit que : l'organisation des infrastructures doit faciliter la desserte de l'Ouest Cornouaille. De plus, le territoire du SCoT est un point de passage obligé pour desservir l'Ouest Cornouaille, qu'il s'agisse des flux de marchandises, ou des flux touristiques, particulièrement en saison estivale. Par conséquent, si l'organisation des infrastructures doit faciliter la **desserte de l'Ouest Cornouaille**, il est dans l'intérêt du développement des **territoires Sud de l'agglomération de Quimper** et de l'organisation spatiale du territoire de la Cornouaille, que **ces deux parties**, séparées par l'Odét, **disposent d'une bonne connexion**.

b) Une augmentation du parc automobile contrasté par une diminution de la part modale de celle-ci.

(i) Des modes de vie en mutation impactent sur la nature des déplacements.

Des conditions de mobilité modifiées par l'évolution des modes de vie

Avec l'augmentation de l'espérance de vie et la diminution du temps de travail qui s'observe depuis de nombreuses décennies, le temps hors travail est devenu dominant et structure de plus en plus les déplacements. De ce fait, la part relative des déplacements domicile/travail diminue et le lieu de résidence devient de plus en plus structurant pour tous les déplacements quotidiens.

Les temps de travail se sont diversifiés avec le développement des temps partiels, des horaires de nuits et des horaires atypiques entraînant un phénomène de lissage des heures de pointe.

L'essor de la périurbanisation, entraînée par la décroissance des prix fonciers dans la périphérie et par l'amélioration des processus de mobilité, conduit à une dépendance des ménages vis-à-vis de la voiture, et à une double motorisation croissante de ceux-ci.

Tableau 16 : Nombre de voitures par ménage sur le SCoT de l'Odé

	1990	1999	2006
0 voiture	17,7%	14,8%	12,9%
1 voiture	49,4%	49,2%	49,7%
2 voiture ou plus	32,9%	36,0%	37,4%

source : INSEE RGP Portrait de territoire

En effet comme on peut le voir sur le tableau ci-dessus, entre 1990 et 2006, le nombre de ménages ne possédant pas de voitures est en diminution (passant de 17,7% à 12,9%) tandis qu'il est en augmentation pour ceux possédant au moins 2 voitures (passant de 32,9% à 37,4%).

Quelques tendances dans les comportements de mobilité

Le nombre de déplacements par jour et par personne est stable. Cependant le rapport déplacements/jour est plus élevé pour les habitants des villes que pour le périurbain.

Il en est de même pour le temps moyen journalier consacré aux déplacements qui évolue peu. Pour une agglomération de la taille de Quimper, autour des 100 000 habitants, ce temps est estimé aux alentours de 50 minutes.

Cependant, les distances parcourues pour les déplacements quotidiens se sont allongées. En effet cela est perceptible dans l'éloignement croissant des lieux de travail et d'habitat.

(ii) **Les parts modales**

La répartition modale des déplacements montre la très forte prédominance de l'automobile sur le territoire du SCoT, qui s'atténue un peu pour la ville de Quimper.

Tableau 17 : Part modale des déplacements à Quimper

Mode de transport	1999 (source : INSEE RGP)	2006 (source : INSEE RGP)	Objectifs pour 2025 (source : SCoT de l'Odé)
VP	83,2%	80,6%	75,0%
TC	6,1%	7,1%	8,0%
2 roues	2,3%	3,5%	3,0%
Marche à pied	8,4%	8,5%	14,0%

Tableau 18 : Part modale des déplacements pour le territoire du SCoT de l'Odé

Mode de transport	1999 (source : INSEE RGP)	2006 (source : INSEE RGP)	Objectifs pour 2025 (source : SCoT de l'Odé)
VP	88,0%	86,3%	75,0%
TC	3,5%	4,6%	8,0%
2 roues	2,2%	2,8%	3,0%
Marche à pied	6,3%	6,2%	14,0%

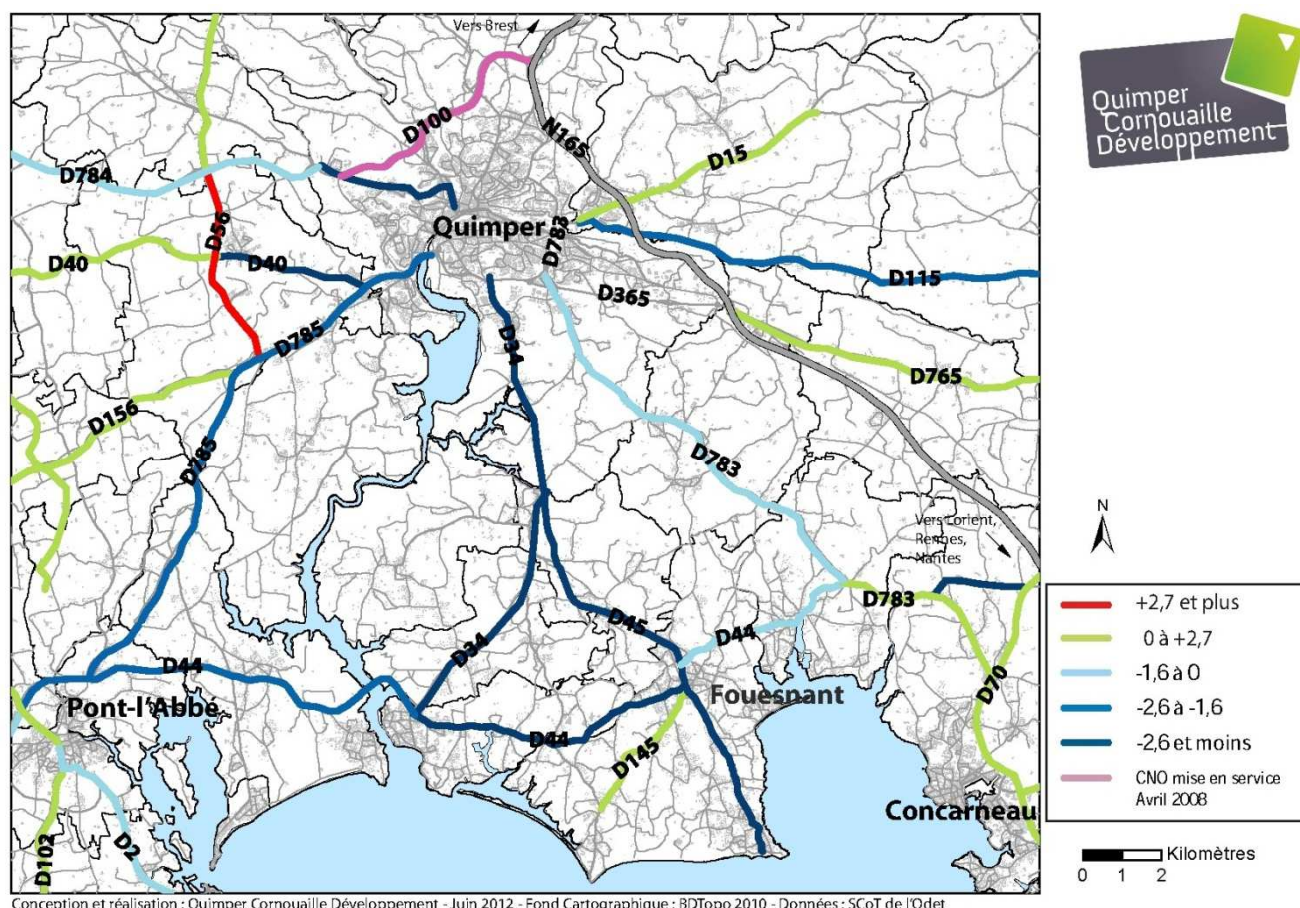
La configuration du territoire explique l'importance des déplacements automobiles : une grande étendue pour la commune de Quimper, des bourgs périphériques relativement peu peuplés (Quimper Communauté, Pays Glazik, partie du Pays Fouesnantais) et éloignés de la ville centre. De plus la faible attractivité des modes alternatifs à l'automobile, explique le faible report modal de celui-ci.

c) Une voirie structurante étoilée sur Quimper

(i) Evolution du trafic routier

Depuis 2004/2006 un trafic départemental en diminution

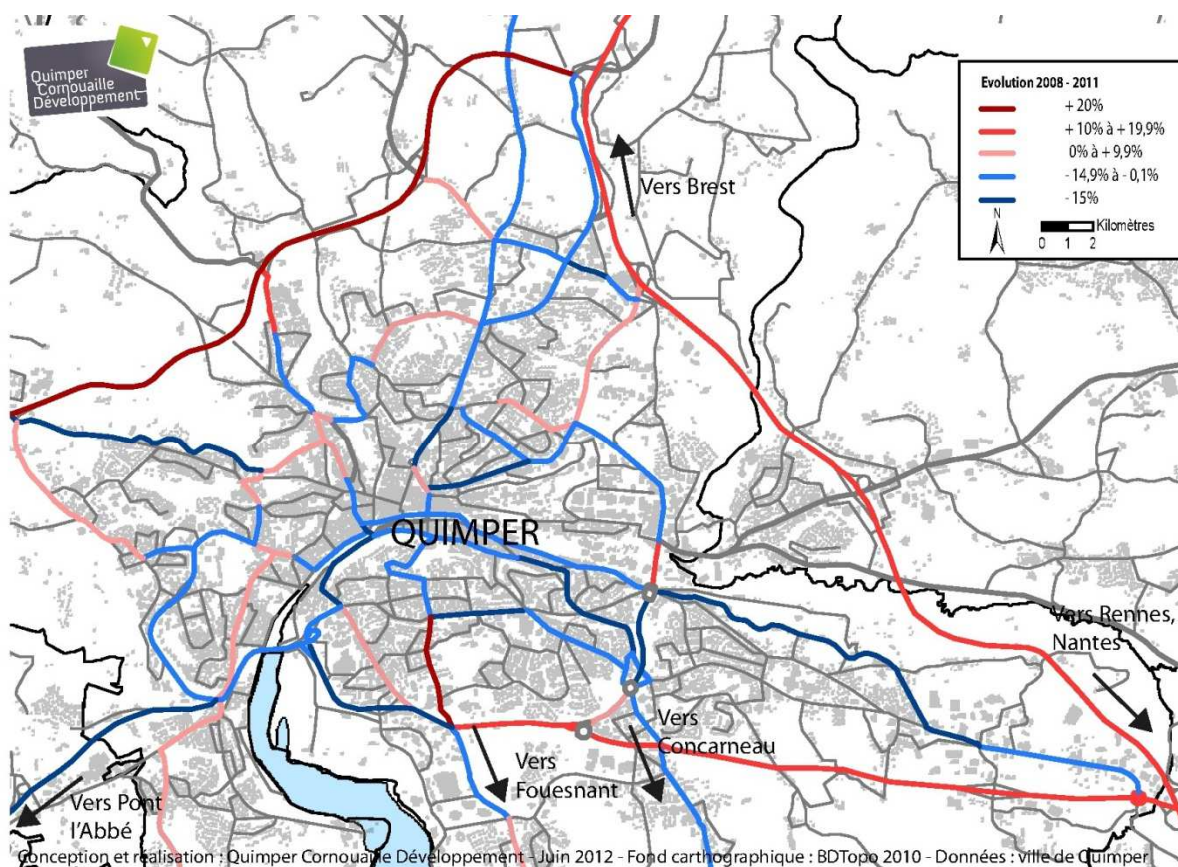
Carte 24 : Evolution annuelle du trafic de la voirie départementale entre 2004 et 2009.



Bien qu'une augmentation des flux ait été constatée entre 1997 et 2004, la situation s'inverse depuis 2004 – 2006 avec une tendance à la diminution du trafic routier, qui se vérifie également sur l'ensemble du Finistère. Sur la période 2004 – 2009 les routes les plus concernées par les diminutions du trafic routier, sont les routes au Sud de Quimper. En effet, ces diminutions concernent principalement les routes reliant Quimper avec le Pays Fouesnantais (D 34, D 45 et D 783) et Quimper avec Pont l'Abbé (D 785), mais concernent également la liaison entre Pont l'Abbé et le Pays Fouesnantais (D 44).

Le Contournement Nord-Ouest (D 100), dans une logique de décongestion de centre-ville.

Carte 25 : Evolution du trafic routier de Quimper entre 2008 et 2011.



La N 165 (reliant Nantes à Brest) qui est l'un des axes structurants du réseau viaire du Pays de Cornouaille et de Bretagne connaît une des plus fortes augmentations du trafic routier entre 2008 et 2011 de l'agglomération quimpéroise. Cependant les stations de comptage situées en amont et en aval, ont enregistrées une hausse moindre, à priori liée à l'ouverture du contournement Nord-Ouest.

La D 100, appelée le Contournement Nord-Ouest de l'agglomération quimpéroise a été réalisée entre 2001 et 2008 et a ouvert à la circulation le 28 avril 2008. Ces 7,2 Kilomètres de voies permettent de relier l'Ouest Cornouaille à la voie express en évitant le centre-ville, et de créer un nouveau franchissement de l'Odette. Cet axe est le tronçon de l'agglomération quimpéroise qui a connu la plus forte augmentation du flux routier avec une croissance supérieure à 30% entre 2008 et 2011.

La D 365, dénommée avenue du Morbihan, ainsi que la portion de rocade comprise entre la route de Bénodet (D 34, indiquée par la flèche vers Fouesnant sur la carte ci-dessus) et la route vers Concarneau (D 783) connaissent, au même titre que la N 165, une augmentation du trafic routier supérieur à 10% entre 2008 et 2011.

Sur l'ensemble des axes pénétrants (de la rocade au centre-ville) de l'agglomération il y a dans la globalité une diminution du trafic routier. Une diminution du trafic sur les bords de l'Odét est également à observer, mettant en avant l'effet de la mise en service de la D 100. En effet, avant la mise en service de cette dernière les bords de l'Odét constituaient un chemin préférentiel pour la traversée d'Est en Ouest de l'agglomération.

La mise en place du Contournement Nord-Ouest de l'agglomération quimpéroise, est venue soulager le trafic du centre-ville, au profit de voies de circulation mieux calibrées pour de gros trafics tel que la N 165, la D 365 et la D 100.

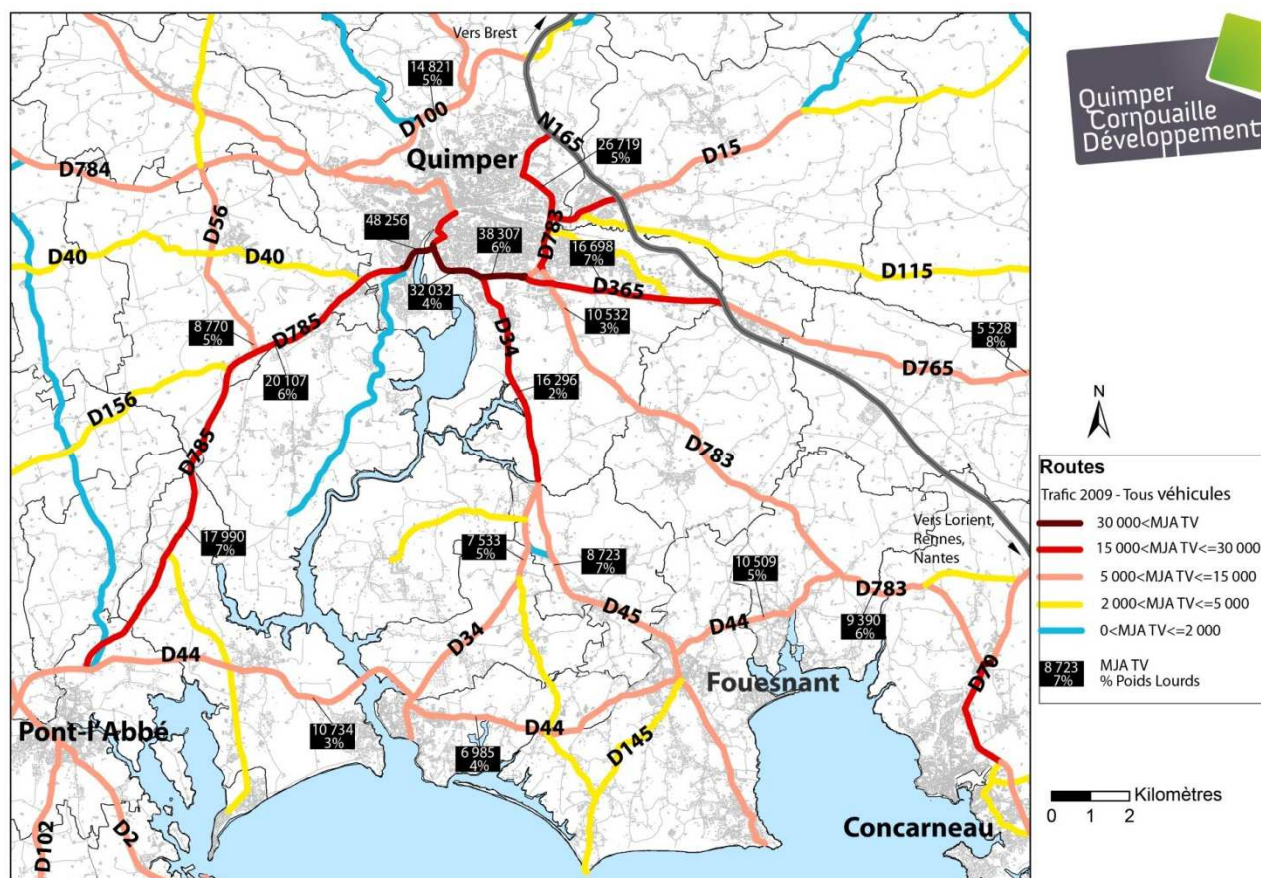
(ii) **Structure et utilisation de la voirie**

Le site d'étude (le Sud de l'agglomération quimpéroise) se situe entre la partie urbanisée de Quimper, qui est délimité par la rocade Sud et la D 365, et le Pays Fouesnantais.

Il existe une voirie radiale permettant de relier l'un à l'autre (centre-ville de Quimper et le Pays Fouesnantais) et cette voirie est de nature départementale : D34 et D783 ; attestant de la fonction extra communale de ces axes. Ces deux axes routiers sont connectés, par la voirie départementale à deux endroits : au niveau de Bénodet et de Fouesnant par la D 44, et au niveau de Quimper par la rocade Sud. Ensuite la voirie communale permet de relier ces différents axes entre eux. Il existe trois routes communales permettant de les relier sur le territoire Sud de l'agglomération quimpéroise.

Quimper supporte le plus gros de la fréquentation routière

Carte 26 : Trafic de la voirie départementale en 2009.

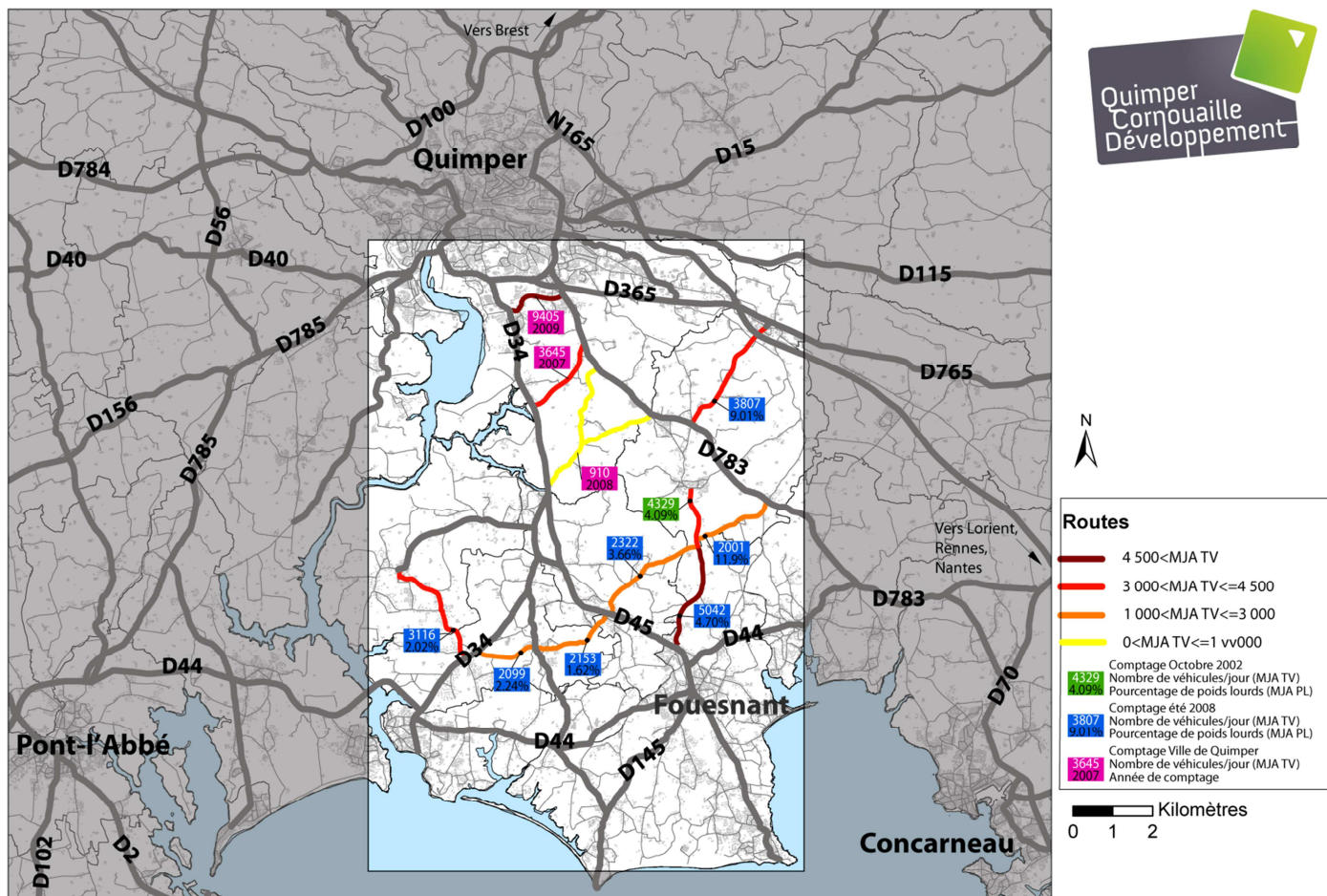


Conception et réalisation : Quimper Cornouaille Développement - Juin 2012 - Fond Cartographique : BDTopo 2010 - Données : Conseil Général

L'analyse des flux routiers de 2009 montre que les voies supportant les plus fortes charges de trafic sont, outre la voie express (N 165), la rocade de Quimper (y compris la D 100) et la D 385 (l'avenue du Morbihan). Plus précisément, la portion de la route supportant la plus forte charge de trafic est le pont du Poulguinan avec 48 256 véhicules en moyenne journalière annuelle suivie de la rocade Sud avec 32 032 et 38 307 véhicules en moyenne journalière annuelle pour l'année 2009.

Les routes vers le Sud et le Sud-Ouest de l'agglomération : la D 783 (Quimper – Concarneau), la D 34 (Quimper vers Bénodet et Fouesnant), la D 785 (Quimper vers Pont l'Abbé et les ports bigoudens) et la D 44 (Pont l'Abbé – Bénodet) qui franchie l'Odét par le pont de Cornouaille font parties des routes les plus fréquentées. La partie de la D 34 à partir du Moulin du Pont jusqu'à Bénodet, la D 45 et la D 44 sont également des routes où la fréquentation est très importante.

Carte 27 : Trafic de la voirie communale



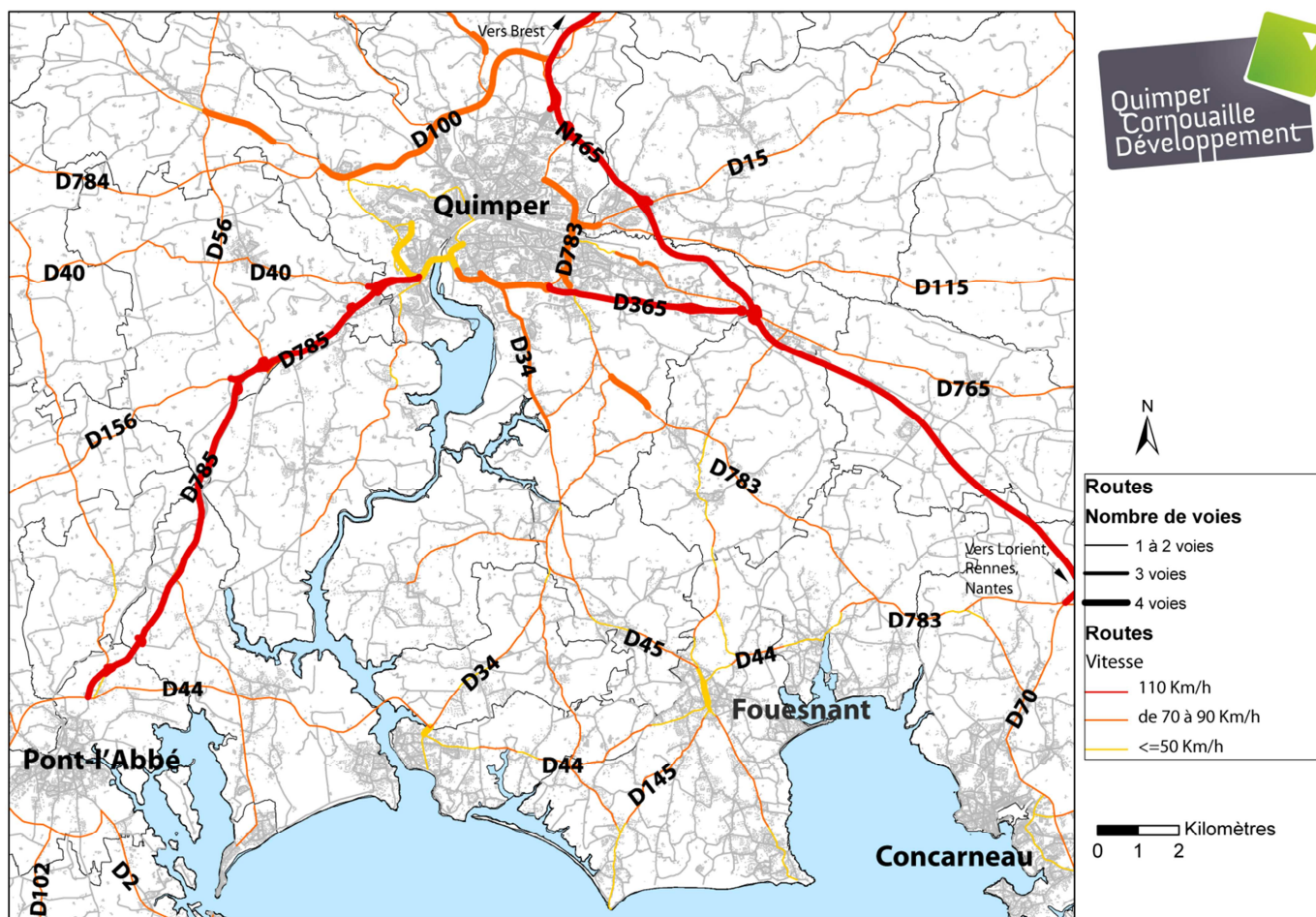
Conception et réalisation : Quimper Cornouaille Développement - Juin 2012 - Fond Cartographique : BDTopo 2010 - Données : Pays Fouesnantais et ville de Quimper

La voirie communale partant de Fouesnant et reliant la voie express en passant par Saint-Evarzec présente une forte fréquentation, attestant l'utilisation faite par les automobilistes de cet (ces) itinéraire(s) [en effet il n'y a pas de comptage permettant de mettre en avant la fréquentation des voiries adjacentes]. Cependant, il n'existe pas d'itinéraires préférentiels et lisibles entre le Pays Fouesnantais et la voie express. En effet l'itinéraire qui semble être le plus approprié est de passer par la voirie communale reliant Fouesnant à la voie express en passant par Saint-Evarzec ou alors d'emprunter la voirie départementale pour ensuite récupérer la voie express à l'aide de la rocade Sud. Cependant cette deuxième solution accentue les problèmes de congestion sur Quimper en heure de pointe.

Concernant les poids lourds le trajet préférentiel de ceux-ci est par Quimper. En effet les plus forts pourcentages de poids lourds sur les routes se situent aux niveaux de la rocade de Quimper, de la D 365, de la D 100 et de la D 785. De plus ces axes ont le trafic en moyenne journalière annuelle parmi les plus élevées du territoire, qui par conséquent donne en valeur absolue une grande part du trafic de poids lourds sur ces routes.

Une voirie pas toujours adaptée à l'utilisation qui en est faite

Carte 28 : Calibrage de la voirie structurante



Conception et réalisation : Quimper Cornouaille Développement - Juin 2012 - Fond Cartographique : BDTopo 2010

Les axes majeurs, permettant d'écouler les flux les plus importants du territoire sont la N 165, la D 785, la D 365, la D 100 et la rocade de Quimper. Ces axes routiers sont en 2*2 voies et ont une limitation de vitesse de 110 km/h pour ceux en rouge, de 90Km/h pour la D 100 et de 70Km/h pour la rocade. L'utilisation de ces axes est donc en accord avec le calibrage émanant de la fonction souhaitée pour ceux-ci, hormis des ralentissements observés sur la rocade Sud et le pont du Poulguinan.

A part ces axes routiers en 2*2 voies, il existe peu de portions routières supérieures à 2*1 voie. Sur le territoire du Sud, la partie de la D 34 entre la rocade Sud et Menez Bily est en 3 voies et la partie de la D 783 (route de Concarneau) entre Kervao et le Kerinvel est en 2*2 voies. L'ensemble des routes du territoire est limité entre 70 et 90Km/h sauf lorsque la route traverse une commune et dans ce cas-là, la limitation devient de 50Km/h voir de 30Km/h (« zones 30 ») par moments.

La D 44 reliant Pont l'Abbé à la Forêt-Fouesnant fait partie des axes routiers les plus utilisés du Sud du territoire du SCoT de l'Odet, équivalent à la D 34 et à la D 45. Cependant, cette voie ne dispose pas d'un calibrage équivalent à ces dernières.

En effet, cet axe routier est en 2*1 voie, limité essentiellement à 70Km/h avec des passages importants à 50 km/h, notamment lors de la traversée de la commune de la Forêt-Fouesnant entraînant des problèmes de congestion. Le profil de cette voie entraîne donc des problèmes d'écoulement de flux et ne permet pas d'assurer l'utilisation qui en est faite par les automobilistes à savoir, relier les villes du territoire Sud du SCoT de l'Odet et assurer un des franchissements de l'Odet.

La liaison entre le Pays Fouesnantais et la voie express s'effectue pour une partie du trafic routier par la voirie communale car il n'existe pas d'axes départementaux permettant de le faire directement. En effet, les deux axes départementaux assurant la liaison sont en direction de Quimper et de Concarneau mais peuvent entraîner un détour et connaissent des problèmes d'écoulement de flux en certains points (arrivée sur Quimper, traversée de la Forêt-Fouesnant).

Un franchissement de l'Odet possible en trois endroits dont deux sur Quimper.

Les franchissements de l'Odet qui sont : le pont de Cornouaille (D 44) au Sud du territoire, le pont du Poulguinan au Sud de Quimper et la D 100 au Nord de Quimper font partis des routes qui supportent les plus fortes charges de trafic du territoire. Le pont du Poulguinan est la route la plus fréquentée de ces trois franchissements. On peut donc en conclure que le chemin préférentiel pour le franchissement de l'Odet s'effectue par cette voie car il permet de faire la liaison entre la D 785 et la N 165 (après le passage par la rocade Sud de Quimper et la D 365). Cependant ce trajet présente des saturations en certains points.

Le périmètre d'étude se situe entre deux de ces franchissements de l'Odet : le pont du Poulguinan et le pont de Cornouaille, dont le premier est la voirie la plus fréquentée de Cornouaille. Ces deux axes, d'importances majeures dans l'organisation routière de la Cornouaille, sont reliés par une voie rapide : la D 365.

Le manque de continuité, d'une voirie rapide (du type 2*2 voies) entre la D 100 et la D 785 ne permet pas d'assurer un contournement complet et homogène de l'agglomération quimpéroise entraînant des pratiques diverses. En effet, il existe une voie, la D 56, qui assure le contournement au Sud-Ouest de l'agglomération mais celle-ci n'est pas calibrée de la même manière que les autres axes (en 2*1 voie contre 2*2 voies) et augmente les kilomètres à parcourir.

Un trafic routier ralentissant à l'entrée de Quimper.

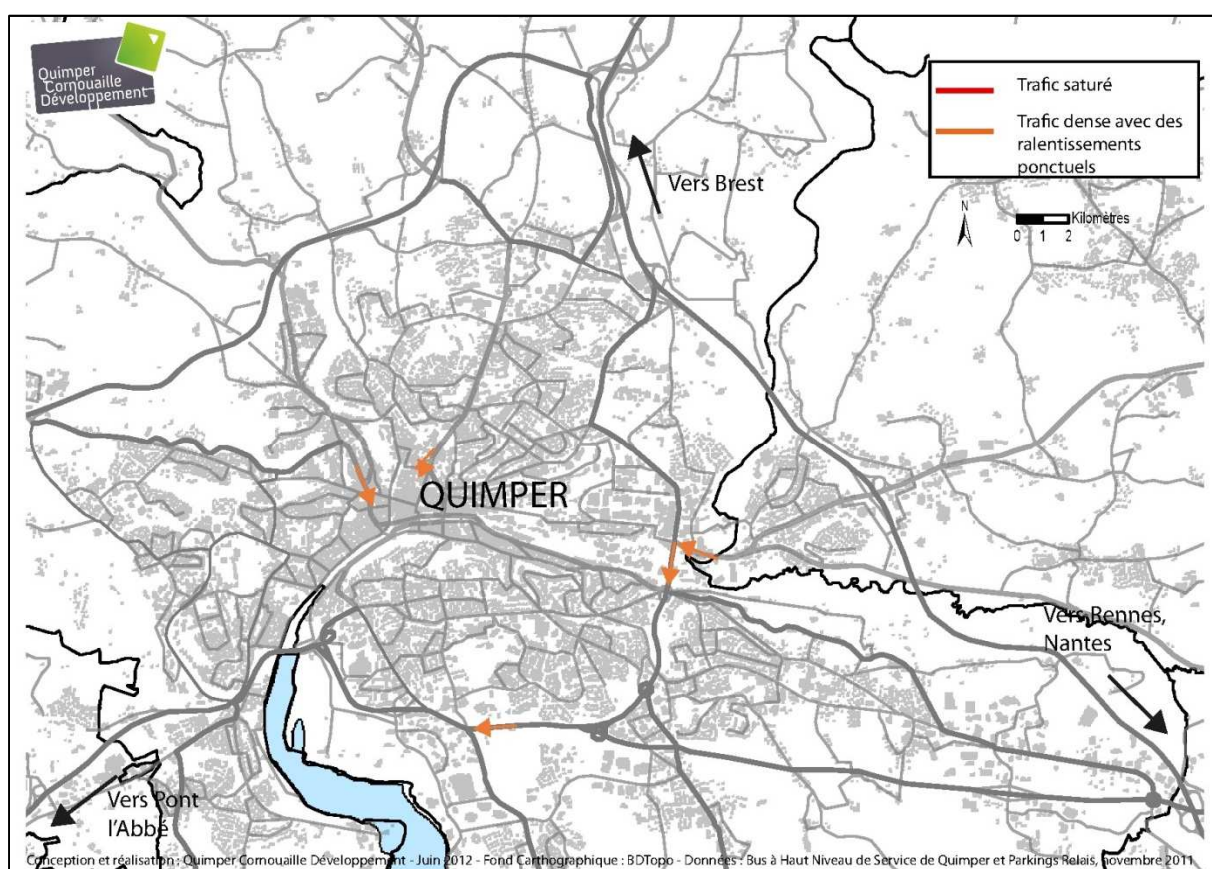
Saturation : sur une période donnée, on dit qu'une voie est saturée lorsque le trafic ne peut pas être écoulé par cette voie (création de ralentissements et de remontées de files).

- Saturation aux heures de pointe du matin (de 7H à 9H) :

Aux heures de pointe du matin, le trafic est relativement fluide sur toute l'agglomération et les principales difficultés résident aux endroits où le trafic est dense avec des ralentissements ponctuels de la circulation générale.

Ces difficultés sont localisées sur la carte ci-après et par rapport à notre site d'étude le principal ralentissement se situe au niveau du rond-point de Kerustum pour les véhicules en provenance du rond-point de Gutenberg. Cependant il n'y a pas de secteurs définis comme étant saturé, mais seulement des secteurs où le trafic est dense avec des ralentissements ponctuels.

Carte 29 : Saturation aux heures de pointe du matin



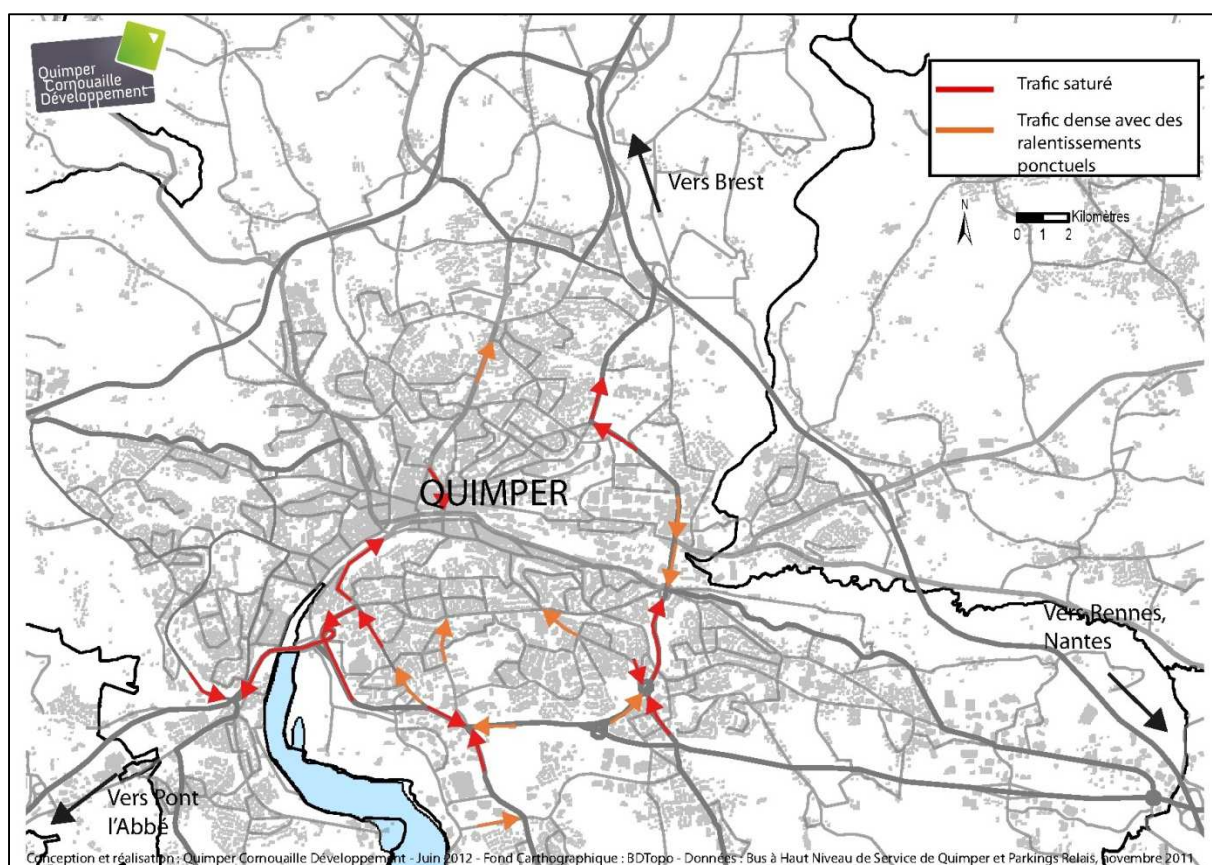
- Saturation aux heures de pointe du soir (de 17H à 19H) :

Aux heures de pointe du soir, le trafic est plus dense que lors des heures de pointe du matin, notamment sur la rocade Sud qui présente une saturation en plusieurs points. Les principaux points de saturation du trafic, par rapport à notre site d'étude sont :

- Le pont du Poulguinan ;
- En entrée sur le rond-point de Kerustum depuis la D34, l'Est et l'Ouest ;
- En entrée sur le rond-point d'Ergué-Armel depuis la D 783, l'Ouest et en sortie en direction du rond-point de l'Eau Blanche au Nord ;
- En entrée le rond-point de Toul Sable depuis la zone Creac'h Gwen ;

Ces saturations mettent en avant les ralentissements rencontrés sur les axes routiers du Sud en entrée de l'agglomération quimpéroise.

Carte 30 : Saturation aux heures de pointe du soir.



Enjeux :

- L'écoulement des flux routiers des axes du Sud est nécessaire pour assurer la liaison entre les différents pôles du territoire. De plus, un bon écoulement de ces flux permet de rendre attractif le territoire. Par conséquent, **l'urbanisation future du site ne doit pas entraîner une augmentation significative des problèmes de congestion.**
- L'accès à la voie express (N 165) est en enjeu capital des déplacements sur les territoires du Sud. Il serait alors nécessaire **d'avoir une réflexion afin d'établir une alternative aux liaisons Est-Ouest existantes** (D 365 et D 44) par une voirie structurante de type départementale. En effet l'insuffisance des liaisons Est-Ouest se traduit par des problèmes de congestion sur les infrastructures existantes.

d) Des transports en commun en mutation.

(i) Le réseau départemental

Dans une volonté de rendre le réseau attractif, le Conseil Général a décidé d'appliquer, à partir de septembre 2004, un tarif unique de 2€, excepté pour la ligne Quimper – Brest (tarification découpée en trois tranches de deux euros, soit six euros le parcours complet). De plus le Conseil Général s'est associé avec les réseaux de bus de Morlaix Communauté, de Brest Métropole, de la communauté de communes du Pays de Quimperlé et de Quimper Communauté. Ce partenariat permet, à partir d'un ticket de car de bénéficier d'une correspondance gratuite, dans la journée, sur les réseaux de bus urbains, dans un sens comme dans l'autre. Les horaires du réseau Penn-ar-Bed sont, dans la mesure du possible, également adaptés pour permettre un maximum de correspondances avec les TER bretons et le réseau SNCF.

Le département finance les déplacements scolaires mais c'est Quimper Communauté qui s'en occupe lorsque les usagers habitent et étudient dans le périmètre de Quimper Communauté. Quimper Communauté verse une redevance au département pour les élèves qui utilisent les lignes Pen-ar-Bed pour motif scolaire (CF annexe : « protocole suburbain 2001 »).

Sur la commune de Quimper, les lignes 41 et 42 empruntent le même parcours. En Effet, elles sont toutes les deux au départ (ou à l'arrivée) de la Gare routière SNCF de Quimper, puis passent par les arrêts Résistance, Locmaria, Emile Zola, IUT, Toul Sable, Moulin des Landes, Moulin du Pont et se séparent au niveau de l'arrêt Lesquidic à Pleuven. Quant à la ligne 43 elle ne fait aucune desserte sur la commune de Quimper à part son départ (ou terminus), la gare.

Le secteur formé par le triangle de Quimper – Pont l'Abbé – Concarneau est celui qui dispose de la fréquence d'autocar la plus élevée du réseau Pen-ar-Bed au sein du Pays de Cornouaille. Les lignes traversant le périmètre d'étude sont :

- la ligne 41 : Bénodet – Quimper
 - la ligne 42 : Fouesnant – Quimper
 - la ligne 43 : Trégunc – Concarneau – Quimper
- dont les fréquences sont données par le tableau ci-dessous :

Tableau 19 : Offre journalière des autocars sur les territoires Sud de Quimper

Réseau Départemental (Penn ar Bed)					
Ligne circulant du lundi au samedi					
Ligne	Amplitude	Fréquence en Heure de Pointe	Fréquence en Heure Creuse	Offre journalière	Sens
41	7H - 19H20	1/2 et 1/1 services le matin ; 3/1 et 1/1 services le soir	2/2 et 2/2	6/5 et 4/4	Quimper-Bénodet/Bénodet-Quimper
42	7H05 - 19H50	1/3 et 1/1 services le matin ; 4/1 et 1/1 services le soir	2/3 et 2/2	7/7 et 4/4	Quimper-Fouesnant/Fouesnant-Quimper
43 (en période scolaire)	6H45 - 20H15	3/7 et 1/4 services le matin ; 9/4 et 5/3 services le soir	8/5 et 7/5	20/16 et 13/12	Quimper-Concarneau/Concarneau-Quimper
43 (hors période scolaire)	6H45 - 20H03	3/6 et 1/3 services le matin ; 7/4 et 5/3 services le soir	6/7 et 6/7	16/17 et 12/13	Quimper-Concarneau/Concarneau-Quimper

Semaine

Samedi

Les heures de pointes sont comptées entre 7H et 9H le matin ; et 17H et 20H le soir

Source : Fiches horaires Penn-ar-Bed 2011-2012

Ces lignes d'autocar sont les seuls moyens permettant de relier Quimper à Fouesnant, Bénodet et Concarneau, autre que l'automobile. Cependant ces lignes ne permettent pas d'assurer une continuité entre le réseau urbain de Quimper et le réseau urbain des villes du Pays Fouesnantais en raison de la faible proportion d'autocars par rapport aux bus urbains. Par conséquent l'offre en mode alternatif à l'automobile pour relier ces parties du territoire est peu attractive.

(ii) Le réseau urbain

Etat actuel

Le réseau QUB est le réseau de transport en commun des 8 communes de la communauté d'agglomération de Quimper : Ergué-Gabéric, Guengat, Locronan, Plogonnec, Plomelin, Plonéis, Pluguffan et Quimper. Dans le cadre d'une procédure de délégation de service publique, la société Keolis Quimper (filiale du groupe Keolis) exploite le réseau QUB pour le compte de Quimper Communauté depuis 1986, ainsi que le service HandiQUB depuis 2003.

Actuellement le réseau se compose de :

- 8 lignes urbaines desservant les communes de Quimper et d'Ergué-Gabéric ;
- 16 lignes suburbaines (dont 2 en service à la demande) desservant les quartiers périphériques de Quimper et les sept autres communes de la communauté d'agglomération ;
- 3 lignes assurant la desserte de Quimper le dimanche, et 1 ligne spécifique le dimanche soir pour la desserte depuis la gare SNCF ;
- 5 lignes express assurant la desserte d'établissements scolaires aux heures d'entrées et sorties de cours, et des circuits spéciaux scolaires ;
- Un service dédié au transport des personnes à mobilité réduite, HandiQUB : circulant de 7H à 21H du lundi au samedi et de 13H à 21H le dimanche, sur réservation, permet des déplacements de porte-à-porte sur toute l'agglomération quimpéroise.
- En juillet et août, la ligne des plages permet de rejoindre la côte pour 3€ seulement par jour et par personne au départ du centre de Quimper.

Le projet transport

En s'inscrivant dans la logique du Grenelle de l'environnement, le projet transports de Quimper Communauté souhaite développer les réseaux de transports urbains en site propre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports publics, tout en assurant au plus grand nombre des conditions de transports de qualité pour les déplacements.

En synergie avec les autres autorités organisatrices de transports et de la stratégie urbaine de Quimper, le projet a pour ambition de rééquilibrer la place de chaque mode de déplacement en s'attachant à favoriser un meilleur partage de l'espace public. Cela est fait pour permettre d'offrir un service de déplacement global à l'échelle de la Cornouaille imbriqué dans une logique cohérente avec l'offre départementale de car, l'offre régionale de TER et la ligne à grande vitesse.

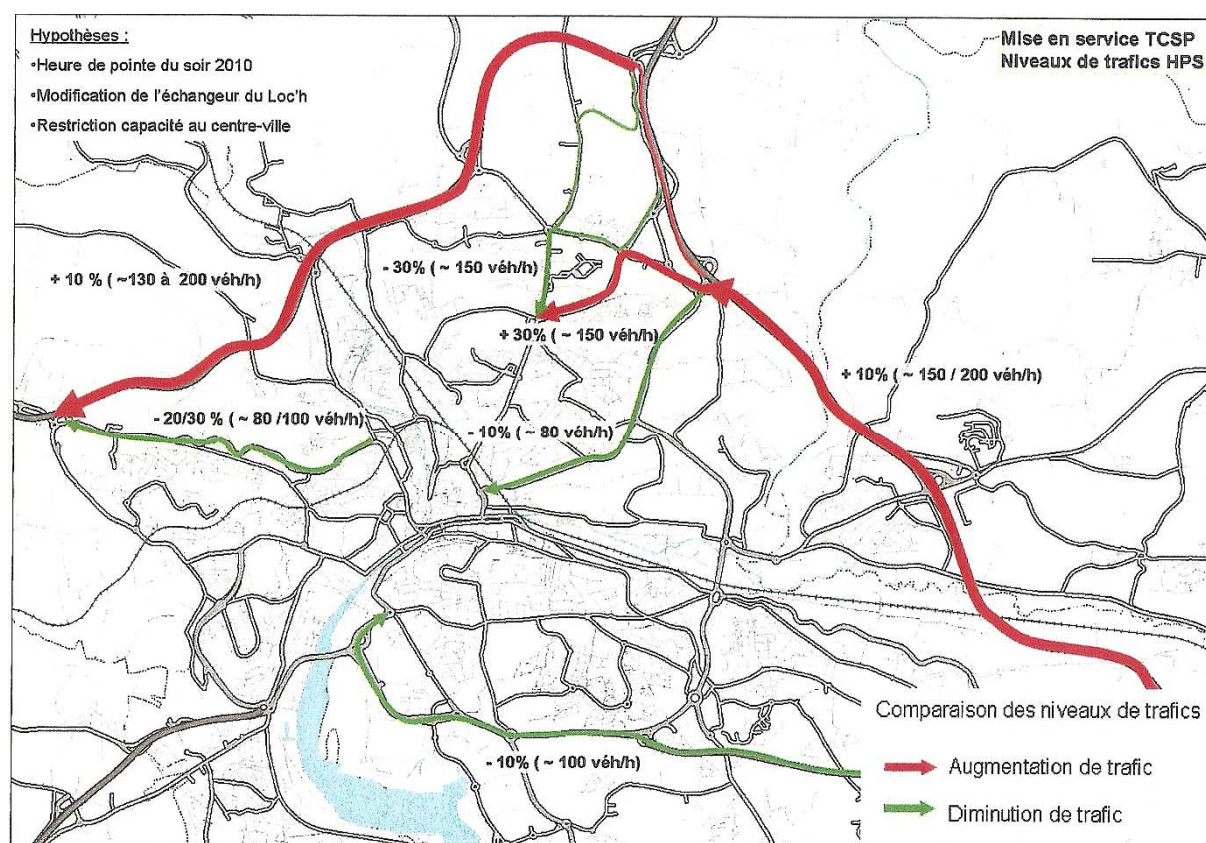
Les actions prévues par le projet sont d'aménager, pour 2016, des voies de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ainsi que la création de 3 parkings relais : Croix des Gardiens au Nord, Eau Blanche à l'Est et Kerdrezec au Sud-Ouest.

Le réseau de bus va être restructuré de telle sorte qu'il soit décomposé hiérarchiquement de la manière suivante :

- 3 lignes armatures assurant un passage toutes les 10 minutes aux heures de pointe et ayant un site propre dans le centre-ville. Les parkings relais seront reliés avec le centre-ville grâce aux lignes armatures.
- 6 lignes urbaines
- 18 lignes suburbaines

Une modification du trafic routier due à l'arrivée du BHNS

Carte 31 : Variation du trafic sur l'agglomération quimpéroise avec l'arrivée du BHNS

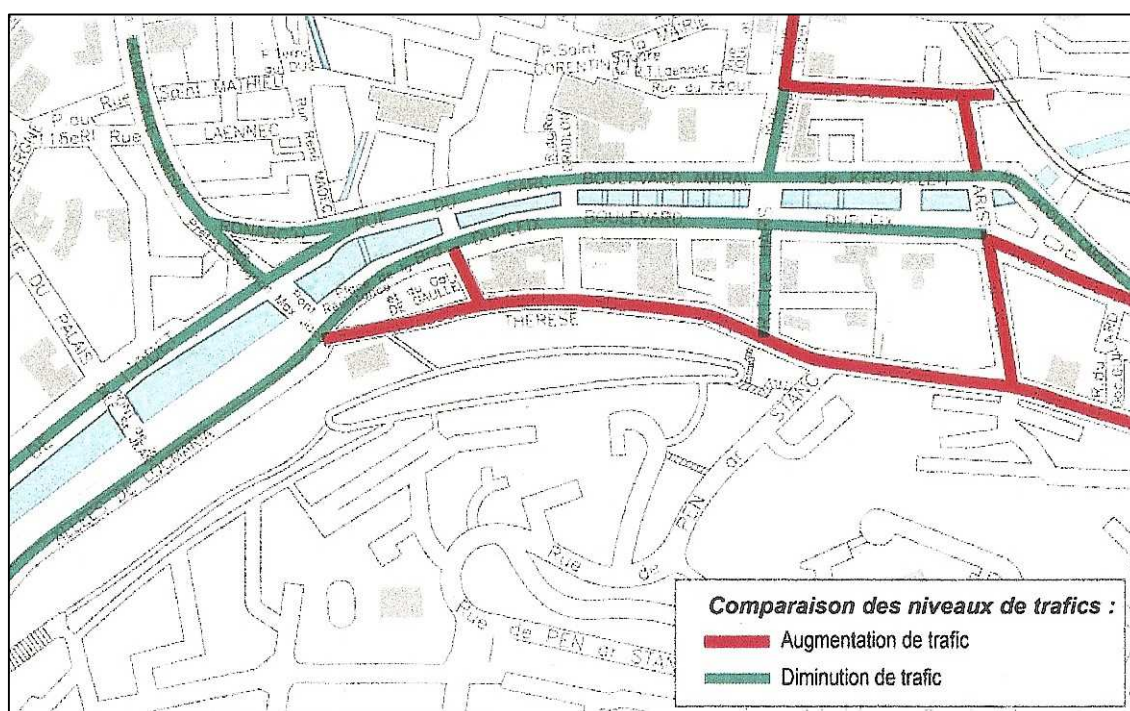


Source : Création d'un axe de Bus à Haut Niveau de Service et de Parkings Relais, Novembre 2011

La création du projet de BHNS et le nouveau plan de circulation associé sur les quais entraînent, à l'échelle de l'agglomération :

- Des reports de 100 à 200 véhicules depuis la D 365 vers la rocade extérieurs (N 165 et D 100). Ce trafic représente une augmentation/diminution de l'ordre de 10% des trafics sur le N 165 et la D 365.
- Ce trafic provient essentiellement de la diminution des trafics sur la rocade Sud (boulevard Le Guennec et boulevard Flandre-Dunkerque 1940).
- Une augmentation de 150 à 200 véhicules sur le contournement Nord-Ouest (D 100) au profit d'une diminution des trafics de transit Est – Ouest sur la route de Brest et la route de Douarnenez.

Carte 32 : Variation du trafic dans le centre-ville de Quimper avec l'arrivée du BHNS



Source : Création d'un axe de Bus à Haut Niveau de Service et de Parkings Relais, Novembre 2011

La création de couloirs de bus en site propre, de la gare jusqu'au Locmaria, modifie également la circulation automobile sur les bords de l'Odé. Les rues concernées par la création de couloirs de bus connaissent une diminution du trafic routier contrairement aux rues parallèles aux voies de bus, qui connaissent une augmentation du trafic routier.

Enjeux :

- Le **réseau Penn-ar-Bed** et le **réseau QUB** fonctionnent à deux échelles différentes avec des objectifs différents : le premier à l'échelle du Finistère et de la Cornouaille et le deuxième à l'échelle de Quimper Communauté. Dans une volonté **d'assurer une pérennité** à ces deux transports en commun, il est indispensable que ces deux réseaux puissent s'articuler de façon **complémentaire au niveau du PEM** et que le **ramassage scolaire** puisse **profiter à l'ensemble des écoliers**.
- Il n'y a pas de connexions directes entre le réseau urbain de Quimper Communauté et du Pays Fouesnantais à part les liaisons du réseau Penn-ar-Bed. Cependant, l'offre du réseau Penn-ar-Bed permet de répondre à une demande essentiellement pour motif scolaire et travail. Pour permettre de créer une **solution** de transport **alternative à l'automobile**, il est nécessaire de **créer une liaison attractive entre les réseaux de transports en communs de Quimper Communauté et du Pays Fouesnantais** adaptée aux besoins de la population.

e) Le vélo un mode encore peu développé

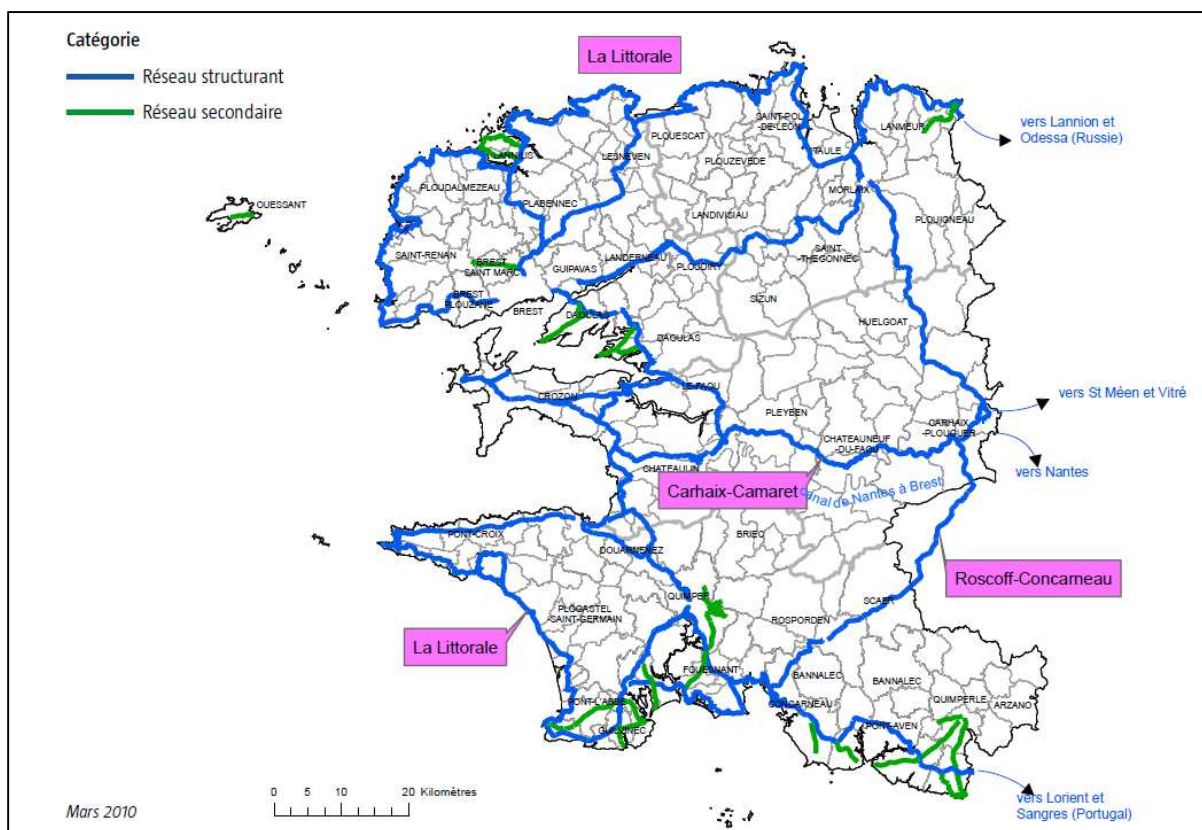
Le schéma départemental vélo du Finistère a pour ambition de « développer la pratique du vélo en accompagnant les communes et communautés de communes dans leurs projets de circulation douce, en favorisant les liaisons entre le vélo et d'autres modes de déplacement, en poursuivant l'aménagement des véloroutes et voies vertes, en sécurisant les aménagements et en améliorant l'accessibilité et la pratique du vélo par les collégiens. », Chantal SIMON-GUILLOU Première vice-présidente déléguée en charge des territoires et de l'environnement.

Entre 2002 et 2009, les aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale représentent un investissement de près de 3,8 M€ pour le Conseil Général qui a également subventionné une quinzaine d'opérations sous maîtrise d'ouvrage communale pour un montant de plus de 220 000 €. (Source : le Schéma départemental vélo, plan d'action 2010 – 2014)

A travers son schéma directeur, le Département aide financièrement (CF annexe : l'accompagnement du Conseil général pour les projets cyclables (p13 du SDV)) les communes à effectuer les aménagements cyclables identifiés par le Conseil Général.

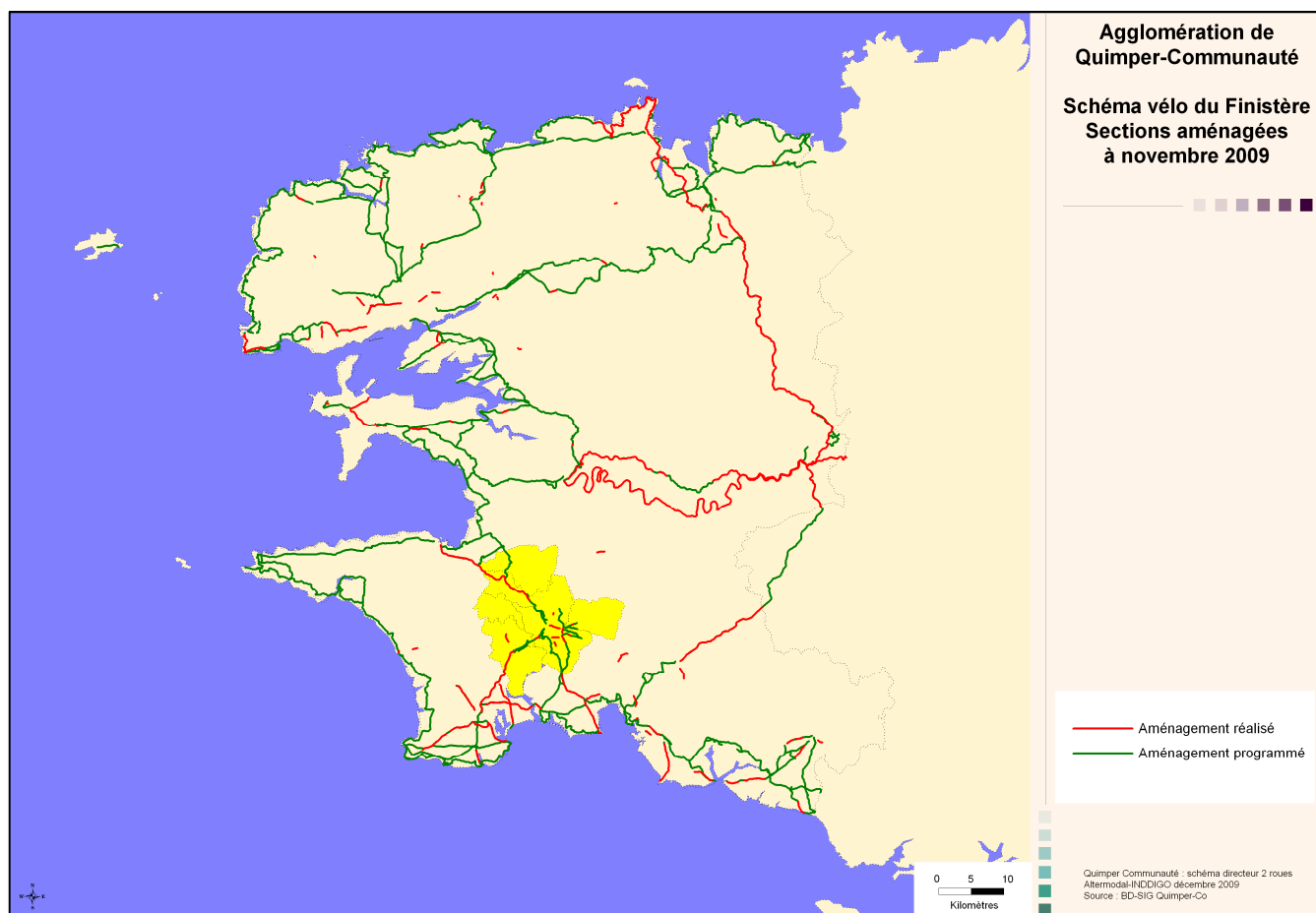
Les itinéraires en traversée d'agglomération ne sont pas mentionnés sur cette car ils sont définis en partenariat avec les collectivités locales, en continuité avec les axes départementaux et en cohérence avec les objectifs du schéma départemental.

Carte 33 : Itinéraires cyclables d'intérêt départemental défini pour la période 2010 - 2014



Source : le Schéma départemental vélo, plan d'action 2010 – 2014

Carte 34 : Schéma vélo du Finistère, Sections aménagées en Novembre 2009.



Le schéma ci-dessus met en avant qu'en 2009 encore peu d'aménagements d'intérêt départemental ont été réalisés. Sur l'agglomération de Quimper cette observation est vérifiée notamment sur les territoires du Sud. En revanche des aménagements cyclables ont été réalisés sur le Pays Fouesnantais.

Enjeux :

- Créer les **aménagements cyclables sur les territoires du Sud de l'agglomération quimpéroise** afin d'amener une **continuité** aux aménagements déjà existants du **Pays Fouesnantais** qui s'arrêtent au **rond-point du Moulin du Pont**.

5) Environnement

a) Un air de qualité provenant du littoral.

La station de mesure de la qualité de l'air sur la ville de Quimper est la station urbaine « Ferry », appartenant à l'organisme Air Breizh (CF annexes concernant Air Breizh et indice de mesure), qui se situe à l'école Jules Ferry : au 12 rue du lycée 29000 Quimper, à environ 250 mètres au Nord de la cathédrale Saint Corentin. Elle a été mise en service en octobre 1999 et mesure les polluants suivants : NO₂, SO₂, PM 10 et O₃.

Tableau 20 : Résultats de la Station Ferry pour l'année 2010

Polluant	2010					
	Moyenne annuelle (µg/m3)		Maximum horaire		Maximum sur 24 heures (µg/m3)	
	Résultat	Objectif de qualité	Résultat	Seuil de recommandation et d'information	Résultat	Seuil de recommandation et d'information
SO ₂	0	50	6	300	/	/
NO ₂	15	40	127	200	/	/
PM 10	26	30	141	/	74	80
O ₃	52	/	146	180	/	/

Source : <http://www.airbreizh.asso.fr>

La faible proportion des émissions de dioxyde de soufre (SO₂) est due au faible développement de l'industrie lourde sur le territoire. En effet, le dioxyde de soufre provient essentiellement de la combustion des matières fossiles (charbon, fuel,...).

Le monoxyde d'azote (NO), est émis par les véhicules, les installations de chauffage, les centrales thermiques, les usines d'incinération d'ordures ménagères... Au contact de l'air, ce monoxyde d'azote est rapidement oxydé en dioxyde d'azote (NO₂). En Bretagne, selon le cadastre des émissions réalisé par Air Breizh pour l'année 2003 (source : Bilan d'activités 2010 Air Breizh) 75% des émissions de NOx seraient imputables aux transports, liées au trafic routier principalement.

Les particules en suspensions (PM 10) liées aux activités humaines proviennent majoritairement de la combustion de matières fossiles, du transport routier et d'activités industrielles diverses (incinérations, sidérurgie,...). Le seuil de recommandation et d'information du public fixé à 80 µg/m³ sur 24H n'a pas été atteint contrairement à l'année 2009, où cela avait été le cas pour 3 jours : les 10 et 11 janvier et le 17 décembre 2009.

Dans la couche de 0 à 10 km, la troposphère, l'ozone est un polluant résultant de la transformation chimique de certains polluants tels que l'oxyde d'azote, les composés organiques volatils,... sous l'effet du rayonnement solaire. Cependant, dans la couche de 10 KM à 60 KM, la stratosphère, l'ozone agit comme un filtre qui protège les organismes de l'action néfaste du rayonnement ultraviolet. La valeur de référence de l'objectif de qualité sur 8 heures ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3$) a été dépassée 8 fois.

Sur l'ensemble des indices suivis par la station de Ferry la qualité de l'air de Quimper ne présente pas de problèmes majeurs. Cela s'explique en partie par la localisation géographique de la ville. En effet, Quimper est la première grande ville proche du littoral Sud-Ouest de la péninsule bretonne et elle bénéficie de vent à dominante Ouest, permettant d'apporter un front d'air peu pollué, car venant de l'Atlantique.

b) Des documents pour la protection de l'eau

(Source : le portail de l'eau en France Eaufrance ; Agence de l'eau Loire-Bretagne ; Sivalodet)

(i) SDAGE Loire-Bretagne

A l'échelle nationale, chaque bassin hydrographique est doté d'un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), initié par la loi sur l'eau de 1992.

Le SDAGE est un document de planification décentralisé, bénéficiant d'une légitimité politique et d'une portée juridique, qui définit pour une période de 6 ans les grandes orientations pour une gestion équilibrée de la ressource en eau ainsi que les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre.

Le nouveau SDAGE Loire-Bretagne a été adopté par le Comité de Bassin le 15 octobre 2009 et arrêté par le Préfet coordonnateur le 18 novembre 2009 pour couvrir la période 2010-2015. Il fixe les objectifs fondamentaux à respecter dans le domaine de l'eau et qui relèvent essentiellement :

- De la gestion et de la protection des milieux aquatiques.
- De la gestion qualitative de la ressource en eau.
- De la gestion quantitative de la ressource en eau.
- De la gestion des risques de crue et d'inondation.

(ii) SAGE de l'Odé

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) est un document de planification de la gestion de l'eau à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente (bassin versant, aquifère, ...). Il fixe les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau et il doit être compatible avec le SDAGE.

Depuis 2002, le Sivalodet assure, pour le compte de la Commission Locale de l'Eau (CLE), le travail technique et administratif d'élaboration et de mise en œuvre du SAGE. Le SAGE est un document de référence en matière de gestion de l'eau, à l'échelle du bassin versant de l'Odé, pour les années à venir. Les décisions administratives prises dans le domaine de l'eau doivent être compatibles avec les objectifs et les différentes prescriptions du SAGE.

Initié en 2001, l'élaboration du SAGE s'est déroulée en 3 étapes et il a été approuvé par arrêté préfectoral le 2 février 2007.

Le périmètre du SAGE de l'Odet, approuvé par le Comité de Bassin Loire-Bretagne et arrêté par le Préfet, couvre toutes les communes ayant une partie de leur territoire comprise dans le périmètre du bassin versant de l'Odet, soit 32 communes. Le Sivalodet regroupe 26 des 32 communes concernées par le périmètre du SAGE car seules les communes concernées pour plus de 30% de leur superficie par le bassin versant de l'Odet y ont adhéré.

En 2010, le SAGE est rentré en phase de révision afin de se mettre en conformité avec la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LEMA) du 20 décembre 2006 et avec le SDAGE Loire-Bretagne adopté le 15 octobre 2009 avant décembre 2012.

c) Une Trame Verte et Bleue très présente sur le territoire.

(Source : SCOT de l'Odet, developpement-durable.gouv.fr)

La Trame Verte et Bleue est une notion apparue avec la loi Grenelle 2, qui a pour mission d'empêcher le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques. Suite à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Finistère, cette trame a pour objectif d'établir un référentiel commun pour la rédaction du volet TVB de chacun des SCoT de Cornouaille.

Elle peut être considérée comme un « outil d'aménagement du territoire » qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire, pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer. Au niveau du territoire du SCoT, il s'agit d'une réelle volonté des acteurs du territoire d'avoir des orientations écologiques et de créer un ensemble cohérent. Il n'existe pas de réelle valeur juridique, même si elle doit être prise en compte dans les nouveaux projets aménagements.

L'objectif est donc de créer des continuités écologiques afin de permettre à une population d'espèces de circuler et d'accéder aux zones vitales. La Trame Verte et Bleue est ainsi constituée des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient.

Sur le territoire du SCoT, la TVB se compose :

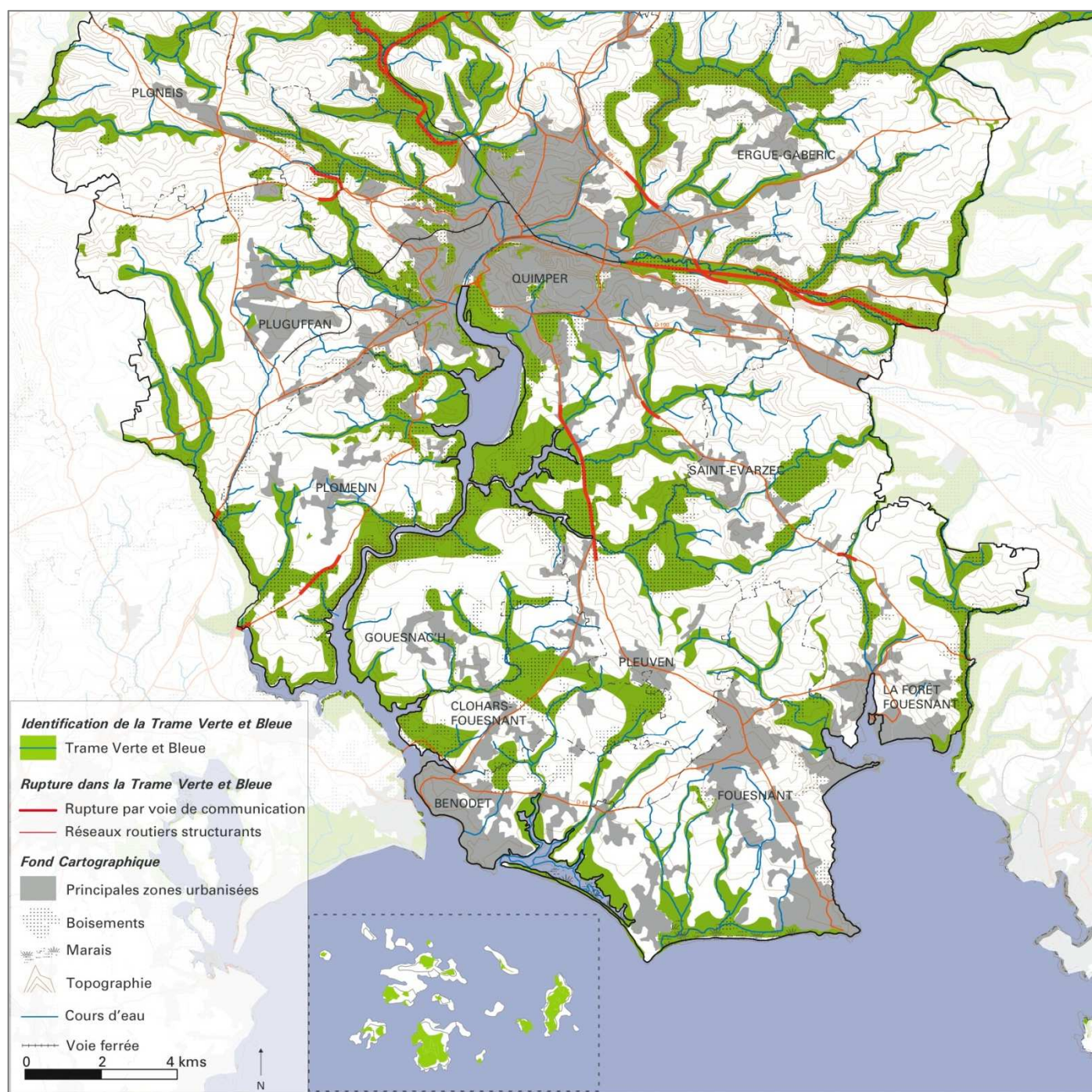
- Du réseau hydrographique et des zones humides ;
- Les fonds de vallée et les boisements de coteau contigus ;
- Les grands boisements;
- Les dunes et autres espaces à forte spécificité écologique ;
- Le maillage bocager et les petits boisements isolés dans le parcellaire agricole ;
- En milieu urbain, les grands alignements d'arbres et les espaces verts majeurs.

A cette échelle des orientations et objectifs ont été identifiés afin de mettre en œuvre certaines mesures, propositions concernant la trame verte et bleue. Elles ont pour but d'obliger les acteurs du territoire à la prendre en compte dans les politiques d'aménagement. Ces mesures peuvent également se traduire sous forme d'enjeux.

Enjeux :

- **Affirmer le rôle de la Trame Verte et Bleue en tant qu'armature verte du développement urbain.** Le SCoT envisage un maintien de la Trame Verte et Bleue en y évitant toute urbanisation et en y intégrant une logique de préservation des milieux naturels en ce qui concerne les usages et les pratiques des espaces inclus dans celle-ci.
- **Assurer la continuité de la Trame Verte et Bleue et aménager les ruptures à celles-ci.** Le SCoT envisage un renforcement de la Trame Verte et Bleue qui s'inscrit dans une logique de reconquête des espaces naturels par leur « renaturation » afin d'y favoriser des reconnections par le biais de corridors écologiques.

Carte 35 : Trame verte et bleue présente sur le territoire du SCoT.



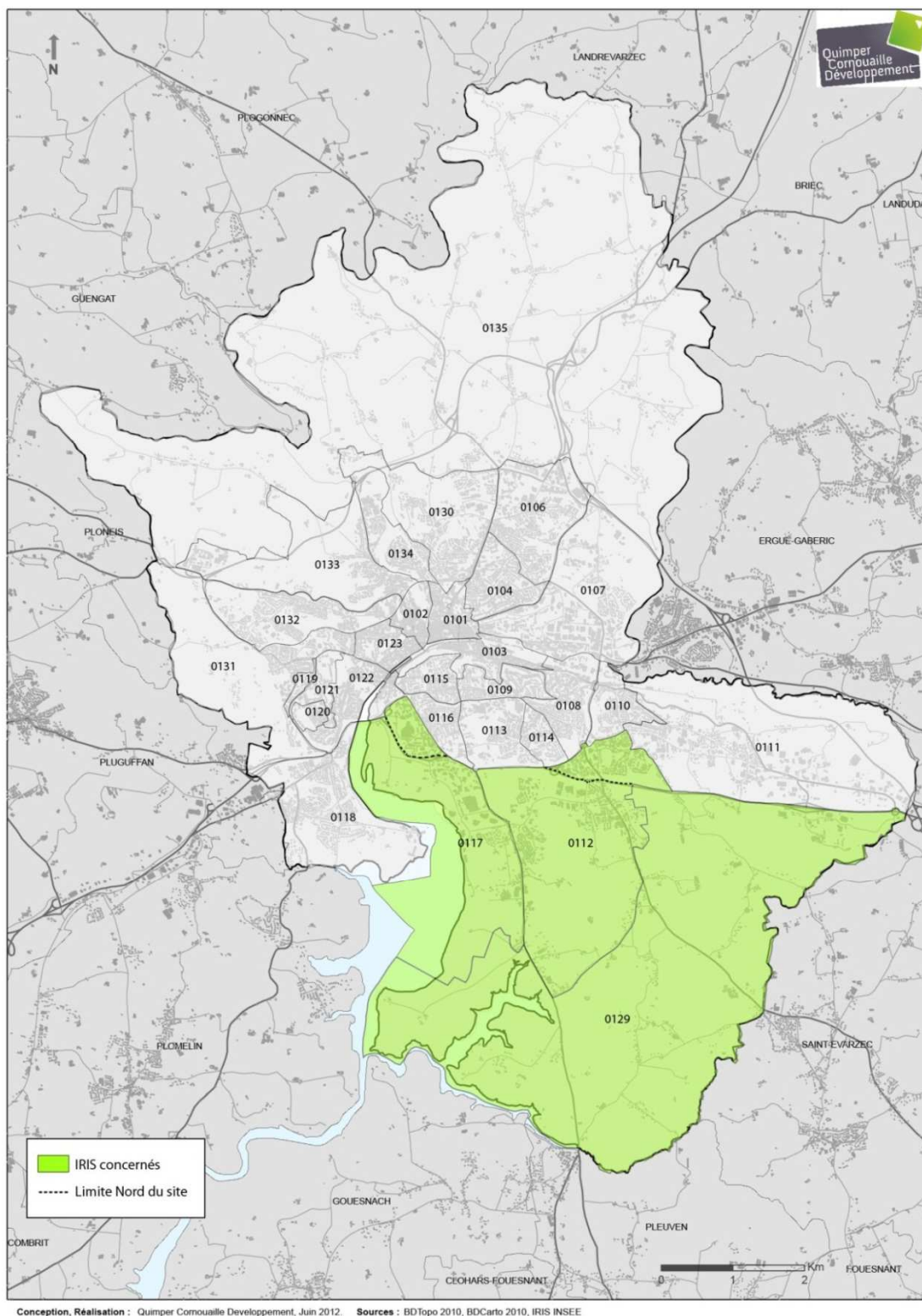
Source : SCoT de l'Odet 2012

■ Éléments de diagnostic urbain

■ Éléments de diagnostic urbain

1) Une population résidante vieillissante

Carte 36 : IRIS INSEE concernés par le site d'étude



Trois Iris sont concernés par le site d'étude. Il s'agit des IRIS 0112, 0117 et 0129 définis par l'INSEE sur le territoire Quimperoïse. Il est à noter cependant que les IRIS 0112 et 0117 ne sont pas totalement inclus dans le site d'étude. Ils le sont tout de même majoritairement, ce qui permet de considérer comme représentatives les données fournies par l'INSEE.

Tableau 21 : Démographie des IRIS concernés

IRIS Concerné	Population en 2008
0112 : Kerambellec – Ty Bos - Bourdonnel	2706
0117 : Coz Maner - Kernoter	1924
0129 : Sud Ergué Armel	932

Source : INSEE RGP 2008.

La population totale de ces 3 IRIS était donc de 5563 habitants en 2008 soit 8.7% de la population Quimperoïse en 2008. Le territoire est donc peu urbanisé et peu peuplé actuellement.

Les moyennes sur ces 3 IRIS montrent une répartition par classe d'âge sensiblement identique à celle de Quimper avec 2 classes majoritaires que sont les 15-29 ans et les 45-59 ans. Concernant l'IRIS de Coz Maner-Kernoter (0117), on note une sous-représentation des 0-14 ans qui représentent 9.3% de la population, contre près de 16% sur Quimper. En revanche on note une sur-représentation des 15-29 ans qui représentent 35.7% de l'IRIS. Ceci s'expliquent probablement par la population étudiante présente sur le site. D'autant plus que 70.7% des ménages de cet IRIS sont composés d'une seule personne. De manière plus large, ces trois IRIS rassemblent une population relativement âgée puisque la moyenne sur ces trois IRIS de l'indice de vieillissement (rapport entre la population de moins de 20 ans et la population de plus de 60 ans) est de 1,02 pour un indice départemental de 0,81.

Enjeux :

- D'un point de vue démographique, **le vieillissement de population en cours sur le site**, sur Quimper et plus globalement sur le territoire du Pays de Cornouaille pourrait justifier la création d'EHPAD ou logements adaptés sur le périmètre d'étude.

2) Un territoire rural marqué par un riche patrimoine naturel.

Carte 37 : Elements naturels de Quimper Sud



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Sources : BDTopo IGN 2010, BDCarto 2010 IGN, SCOT ODET 2012, SIVALODET

Le périmètre d'étude est encore très agricole, marqué par un réseau dense de maillage bocager (CF Annexe « Continuité de la Trame Verte et Bleue et grandes entités naturelles de l'agglomération »). L'urbanisation risque d'entraîner des changements dans les usages et les modes de gestion, mais la structure végétale est pérenne. En milieu urbanisé, comme c'est le cas au quartier du Braden, qui continue d'assurer un rôle de corridor écologique pour les espèces s'adaptant à la proximité de l'Homme. Dans ce secteur le maillage bocager apporte une identité au quartier.

Le réseau hydrographique dense et continu favorise le prolongement de la TVB dans la ville et les connexions avec les espaces verts existants. Tous les ruisseaux sont également concernés, mais ils restent particulièrement vulnérables à l'urbanisation. L'ensemble des cours d'eau joue un rôle de corridor pour les espèces aquatiques. Les rives estuariennes de l'Odet conservent un intérêt écologique jusqu'à Locmaria, tant en rive droite (protection de biotope le long du chemin de halage ; présence du Cranson des estuaires) qu'en rive gauche (roselières de Locmaria). Du point de vue des habitants (référence SDAP), les cours d'eau les plus importants constituent des repères dans la ville. A l'inverse, les ruisseaux donnent l'apparence d'être délaissés et peu investis par les habitants. Cependant le ruisseau du Quinquis fait aujourd'hui l'objet de certaines contestations en ce qui concerne sa remise en valeur.

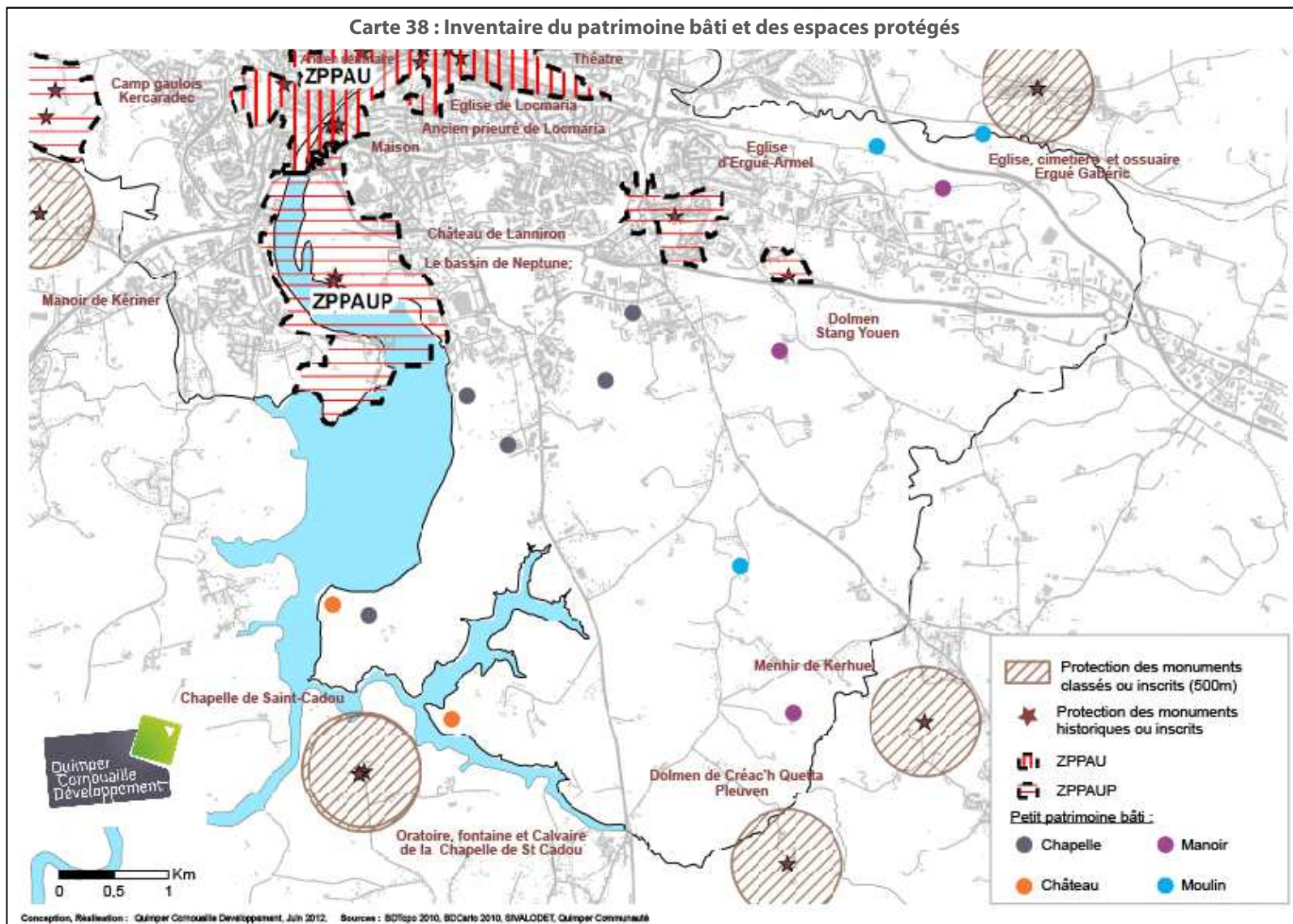
D'un point de vue général, les vallées sont très intéressantes pour le patrimoine naturel. La baie de Kerogan et les anses de Toulven et Saint Cadou représentent une des principales richesses écologiques de Quimper. Elles jouent un rôle récréatif et pédagogique pour les habitants.

Les nombreux bois présents sur le site d'étude constituent une végétation dense. Cependant, ceux qui existaient à la limite des anciennes communes ont petit à petit été absorbés par la croissance de la ville, notamment à partir des années 90. Plusieurs d'entre eux constituent les limites de la trame verte, au contact de la ville. Mais contrairement au réseau hydrographique qui impose une continuité, les boisements constituent parfois des entités autonomes (ex : Mont Frugy, le Bois d'Amour). Et c'est là un des grands enjeux du SDAP qui a pour objectif d'effectuer un travail sur les échappées vertes afin de créer certaines continuités vertes d'une part, et de recréer des liaisons entre ville et campagne, d'autre part.

Ce travail du SDAP sur les échappées vertes (CF Annexe « Les échappées vertes ») est à envisager en anticipation du développement futur de la ville. Les deux principaux éléments naturels identitaires, l'eau et les boisements, s'assemblent au niveau des vallées. Cette combinaison est d'une grande importance en ce qui concerne les liaisons ville-campagne. Les vallées peuvent donc constituer un réseau d'échappées vertes accessibles au public permettant un passage progressif de la ville à la campagne.

Le réseau des continuités piétonnes se greffe sur les itinéraires de randonnées existants et balisés, ainsi que sur les liaisons piétonnes structurantes d'ores et déjà aménagées.

3) Un patrimoine bâti reflétant une identité agricole.



Cet inventaire du patrimoine bâti permet de constater que le site d'étude ne possède aucun élément du patrimoine historique couvert par un outil de protection. Cependant, des constructions préhistoriques, des édifices anciens et religieux sont présents en périphérie du site et constituent un patrimoine architectural et urbanistique de qualité. Le cadre, labellisé par le Ministère de la Culture comme « Ville d'art et d'histoire », regorge de sites composés de monuments classés ou inscrits à l'inventaire. Effectivement, ces sites couverts par un statut juridique sont protégés du fait de leurs intérêts historique, artistique et/ou architectural comme c'est le cas pour le château de Lanniron. Il s'agit des périmètres ZPPAUP qui seront prochainement remplacés par des AMVAP, et des périmètres de protection de 500 mètres autour des monuments historiques classés. L'établissement de ces périmètres répond à l'objectif du renforcement de la protection du patrimoine urbain et rural, par une gestion responsable et une mise en valeur de cet héritage par la commune.

Par ailleurs, des éléments du petit patrimoine sont visibles sur le site d'étude et notamment à travers des chapelles, manoirs, moulins et châteaux. De plus d'éventuelles fouilles archéologiques précédant une urbanisation future pourraient cependant révéler des éléments du patrimoine du site d'étude comme c'est le cas au niveau de la Z.A. du Moulin des Landes où le secteur est aujourd'hui réglementé en tant que zone de protection archéologique. (CF Carte 56 : « Contraintes réglementaires »)

Il faut noter que le périmètre d'étude s'est développé et construit sur un passé et une histoire agricole. Aucun grand édifice religieux ou monument historique n'est donc présent sur le site, mais une qualité architecturale et une identité sont constatables dans les différents hameaux.

4) Des éléments remarquables sur le territoire

Des éléments caractéristiques du territoire, tant par leur qualité paysagère que leur façon de constituer d'éventuels points de repère dans l'espace sont représentés sur les cartes ci-dessous.

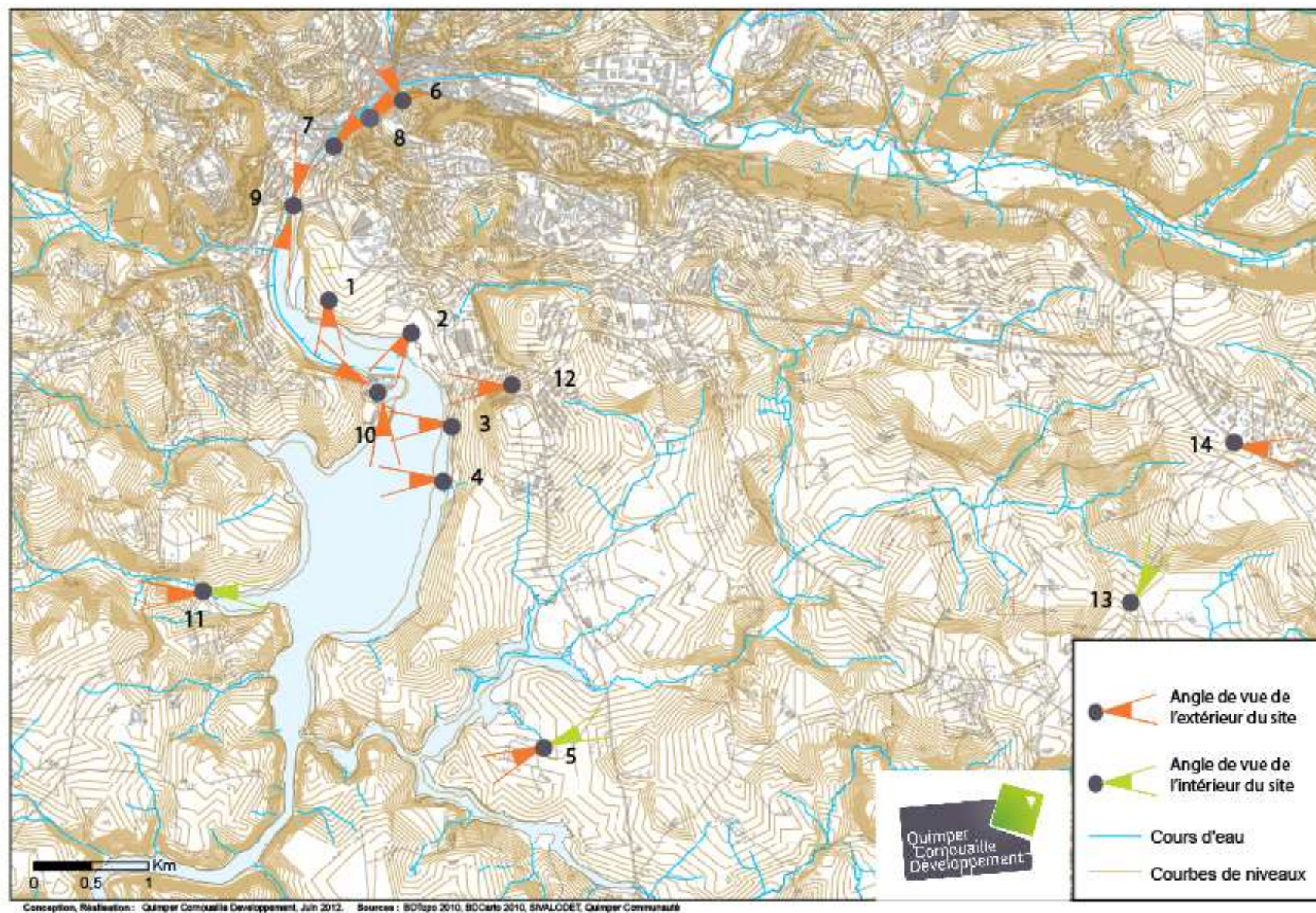
A travers la première carte ci-dessous, certains éléments du paysage tant naturels que bâtis, ont été identifiés sur le site d'étude. Certains points de vue représentent des points hauts proposant une ouverture paysagère aussi bien en milieu rural qu'en centre-ville. D'autres points de vue font partie des grands éléments naturels ou initiaux de l'agglomération, comme le réseau hydrographique, l'Odét ou encore le quartier de Locmaria, qui constituent des points de repère dans la ville.

L'idée est d'identifier ces atouts paysagers présents sur le site pour pouvoir ensuite les préserver. Les différents lieux et angles de vue visibles sur la carte sont répertoriés avec les photos correspondantes sur la planche photographique ci-dessous.

La première carte permet de contextualiser le site d'étude en l'inscrivant au milieu d'une vision périphérique marquée par des éléments majeurs de l'environnement. Le long de l'Odét, se retrouvent majoritairement des points de vue délimitant la partie Ouest du site. Ces angles de vue proposent d'une part, une vision du comment est perçu le site vu de l'extérieur, et d'autre part une vision de l'extérieur du site tout en étant sur le site.

Les clichés ci-dessous permettent de constater qu'il existe une forte participation de l'Odét en tant qu'élément paysager du site d'étude et de la ville en général. Il s'agit là d'un élément important à utiliser dans cette étude afin de pouvoir l'intégrer comme un atout dans les projets d'aménagement.

Carte 39 : Localisation et point de vue de la planche photo





1 - Allée Château de Lanniron



2 - Centre nautique Créac'h Gwen



3 - Baie de Kerogan



4 - Tourbière de Kerogan



4 - Tourbière de Stang Zu



5 - Tourbière de Toulven



6 - Mont Frugy



6 - Mont Frugy



6 - Mont Frugy



7 - Berges du Locmaria



8 - Pont Centre ville (Vue Cathédrale)



9 - Pont de Poulguinan



10 - Port du Corniguel (Vue sur l'Odé)



10 - Port du Corniguel



11 - Meih Kerdou (Plomelin)



11 - Meih Kerdou (Plomelin) (2)



12 - Kernoter



13 - Route de Muster Coat (St-Evarzec)

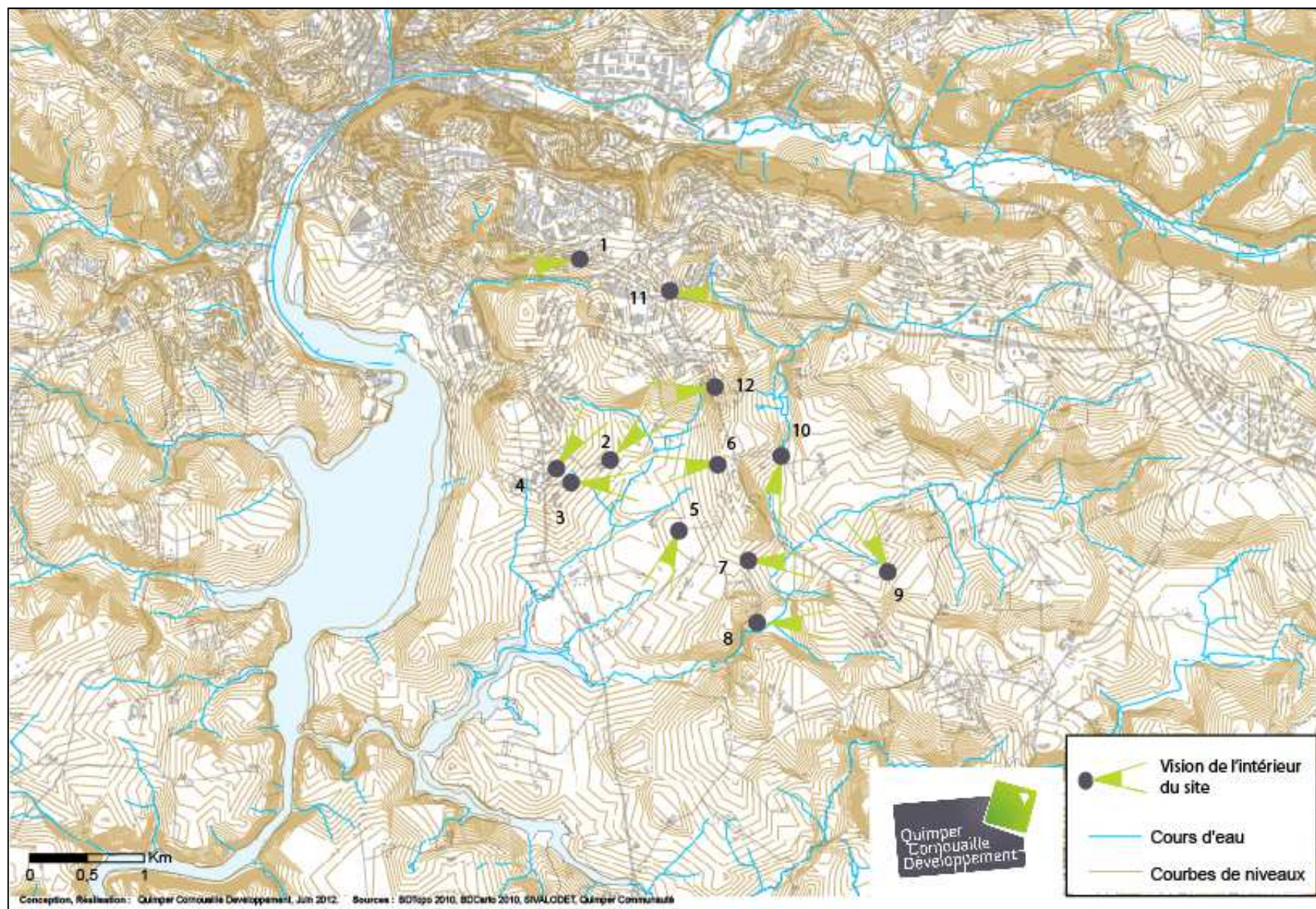


14 - St-Evarzec (Pont vue RN165)

La deuxième carte ci-dessous quant à elle nous familiarise avec les éléments paysagers du territoire. Les photographies localisent et révèlent ce qui caractérise l'identité du site, comme ses nombreux boisements et maillages bocagers présents à la fois tant en milieu rural qu'en milieu urbain. S'ajoutent à cela des fragments composants de la TVB.

Les nombreuses visites de terrains effectuées ont permis d'avoir une réflexion sur les entrées de villes puisque chaque entrée de ville a sa particularité. Sur le site d'étude, la ville peut valoriser ses qualités environnementales ou ses qualités en termes de dynamisme économique avec la présence des grandes enseignes par exemple. Ce travail donnera une image particulière et importante de la ville lors d'un premier passage. Tout projet ou aménagement en entrée de ville doit, selon le SCoT, tenir compte de la qualité architecturale et paysagère de celle-ci.

Carte 40 : Localisation et point de vue sur la planche photo





➤ 1 - Quartier du Braden



➤ 2 - Allée de Kervoalic



➤ 3 - Conforama



➤ 4 - Castorama



➤ 5 - Allée de Verleda



➤ 6 - Chemin de Kéréquellou



➤ 7 - Route du Lendu



➤ 8 - Etang du Lendu



➤ 9 - Etang du Mur



➤ 10 - Ruisseau du Quinquis



➤ 11 - D 783 (Vue avenue du Morbihan)



➤ 12 - D 783 Avenue Ty Boss

Ci-dessous, les enjeux concernant les éléments paysager des trois parties 2, 3 et 4 :

Enjeux :

- **Pour maintenir une identité culturelle forte, il est nécessaire de consolider le lien entre la population et les éléments de l'identité culturelle locale.** Il est important d'une part de pouvoir assurer l'accessibilité du public vers ces éléments naturels, en créant des liaisons piétonnes qui renforceraient la liaison ville-campagne, et d'autre part de promouvoir ces espaces afin d'établir une relation entre le public et ces derniers.
- Il serait intéressant de **préserver les grandes ouvertures paysagères** offrant une vue d'ensemble sur le reste du territoire.
- **L'importante présence de l'Odét dans la ville doit se poursuivre à travers le développement urbain futur du site.** Pour ce faire, une proximité avec l'Odét est souhaitable, soit par sa visibilité, son évocation ou par des activités dans lesquelles il intervient.
- **Effectuer un traitement qualitatif des entrées de villes.** Concernant les entrées de villes, la mise en valeur des éléments remarquables bâtis ou non bâtis au niveau des principaux axes routiers est à considérer afin d'améliorer la qualité paysagère aux entrées du site.

5) Une trame viaire dense et un réseau routier à adapter

Carte 41 : Organisation du réseau viaire sur le site d'étude



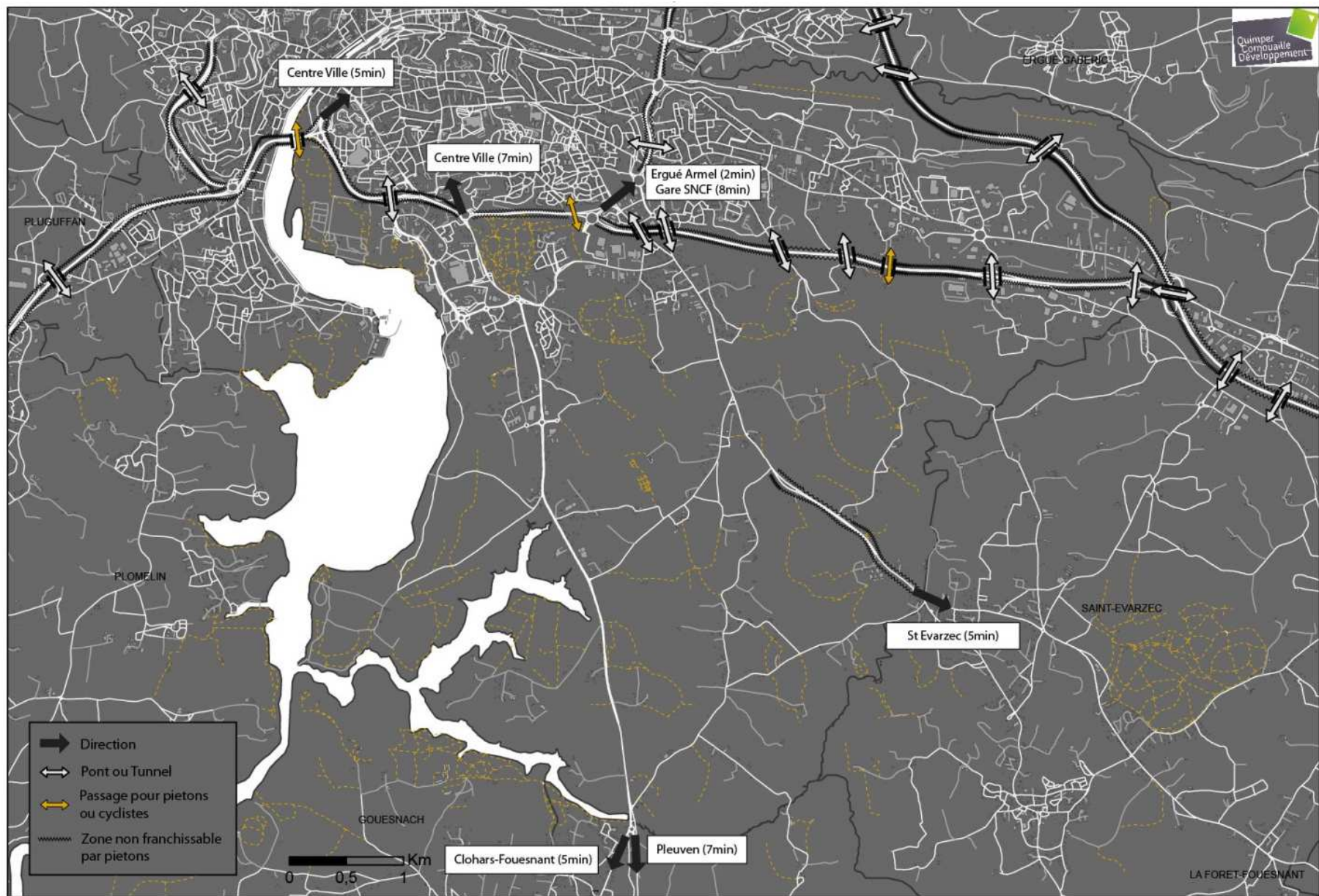
Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Source : BD Topo 2010 - Cadastre

Le site qui présente actuellement une urbanisation au coup par coup ne présente pas un réseau routier très organisé. On recense trois routes principales sur le site d'étude : l'Avenue du Morbihan qui sert à la fois de portion de rocade et de voie d'accès à la N165, la route de Bénodet (D34) et la route de Concarneau (D783). Outre ces routes, on trouve essentiellement des routes communales relativement étroites et à faible flux. L'urbanisation au coup par coup est la cause d'apparition de nombreuses voies sans issues. Par ailleurs le caractère toujours agricole du site explique la part importante de chemins piétons et agricoles sur le site.

Ce réseau viaire est un bon support pour le développement de nouvelles voies routières. Ce développement sera nécessaire notamment pour compenser les problèmes liés à la route de Bénodet. En effet cette route, gérée actuellement par le conseil général, ne permet actuellement pas la création de nouveaux accès, et ce afin de limiter sa fréquentation.

Enfin des aménagements seront nécessaires pour offrir de bonnes conditions de circulation aux piétons et cyclistes. En effet, comme le montre la carte suivante, ce territoire est morcelé et difficilement praticable pour ces usagers. Une nouvelle fois, les chemins existants pourront être un bon support pour le développement de voies douces.

Carte 42 : Accès routiers et piétons au site.



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Source : BD Topo 2010 - Cadastre

Enjeux :

- L'urbanisation du site nécessitera à fortiori **une adaptation de la voirie existante**. Un recalibrage voire une requalification de certaines voiries existantes permettrait certainement d'alléger le flux de la route de Bénodet (D34) en proposant des itinéraires alternatifs. Les routes transversales au site (par exemple entre la Route de Bénodet et la route de Concarneau) nécessiteraient un retraitement.
- **La création de nouvelles voiries pourra notamment se faire sur la base du réseau viaire** existant qui est riche du fait du caractère agricole du site.
- **De véritables aménagements piétons et cyclistes sont nécessaires** pour joindre le site aux quartiers quimpérois existants. Le réseau existant semble actuellement difficilement praticable, peu organisé, fractionné (par l'avenue du Morbihan, la route de Bénodet et la route de Concarneau) et surtout peu sécurisé.

6) Une desserte qui devra s'adapter à l'urbanisation future

a) Les transports collectifs desservent le site selon les axes principaux

(i) Etat initial

La fréquentation du réseau de transports collectifs de l'agglomération s'élève à 5,16 millions de voyages par an fin 2009 dont 4,5 millions sur la partie urbaine du réseau. A elles seules, 3 lignes urbaines (les lignes 1, 2 et 5) captent les deux tiers des voyages du réseau urbain et plus de la moitié du réseau de l'agglomération. Depuis 1998, le nombre de voyages sur l'ensemble du réseau croît, notamment avec l'apport des lignes périurbaines en 2001. Le gain de voyages occasionné par les lignes suburbaines (706 000 voyages en 2009) compense le ralentissement, voire la stabilisation, de fréquentation des lignes urbaines qui a lieu en 2007, sans toutefois déclencher une hausse notable de fréquentation.

Tableau 22 : Fréquentation des lignes du réseau QUB à proximité du périmètre d'étude

Fréquentation en 2009 des lignes	Fréquentation (nb de voyages)	% par rapport à la fréquentation globale du réseau d'agglomération
1	905 262	18%
2	990 552	19%
5	960 883	19%
9	539 522	10%
31*	885	0%
32*	3 200	0%

*Chiffre de fréquentation 2008

Source : Création d'un axe de BHNS et parking relais, 2011

Les fréquences de passages (CF Carte 43 : « Réseau des transports en commun sur le Sud de l'agglomération quimpéroise » en Juin 2012) des transports en commun (le réseau QUB et le réseau Penn ar Bed) mettent en avant, sur le périmètre d'étude, les lignes 1,2,5 et 9. Ces 4 lignes ont des fréquences de passages de 12 à 17 minutes aux heures de pointe du matin et de 15 à 20 minutes aux heures de pointe du soir. Sur certains tronçons ces lignes partagent des arrêts avec d'autres lignes comme la ligne 31, 32 ou la ligne 41 et 42 du réseau Penn ar Bed ; permettant d'augmenter les fréquences de passages de bus sur plusieurs arrêts.

L'ensemble de la zone urbanisée située au Nord de la rocade est desservie par les transports en communs, alors qu'au Sud de cette même rocade seuls les quartiers de Creach' Gwen, Keradennec et Ty Bos le sont entièrement et à une fréquence équivalente au centre-ville. Les temps de parcours séparant les terminus (ou dernier arrêt sur le périmètre d'étude) à la gare routière ou l'arrêt résistance (nœud du réseau multimodale de Quimper) sont données par les tableaux ci-dessous.

Tableau 23 : Temps de parcours des lignes du réseau urbain (QUB) à proximité du périmètre d'étude

Lignes circulant du lundi au vendredi		
Ligne	Temps de parcours théorique	Parcours
1A	15 à 21 minutes	Résistance - Keradennec
1B	16 à 21 minutes	Résistance - Moulin des Landes
2	19 à 26 minutes	Résistance - Petit Guélen
5	9 à 16 minutes	Braden - Résistance
9	15 à 23 minutes	Ty Bos - Résistance
31	10 à 21 minutes	Kervao - Résistance
32	19 à 21 minutes	Lesneven - Gare Routière
Temps de parcours des lignes du réseau départemental (Penn ar Bed) à proximité du périmètre d'étude		
Lignes circulant du lundi au vendredi		
Ligne	Temps de parcours théorique	Parcours
41	22 minutes	Moulin du Pont - Gare Routière
42	18 à 23 minutes	Moulin du Pont - Gare Routière
Les temps de parcours ont été calculés à l'aide des fiches horaires 2011/2012		

The map displays the city of Quimper and its surrounding areas. A central green circle marks the 'Gare, résistance' station. Various bus routes are color-coded: blue for Ligne 1 (Kermoyan - Keradennec / Moulin des Landes), red for Ligne 2 (Kerjestin - Petit Guénen), dark blue for Ligne 5 (Braden - Gourvily), light green for Ligne 9 (Kerlagatu - Ty Bos), brown for Ligne 31 (Kervao - Quimper), and dark green for Ligne 32 (Lesneven - Quimper). Grey lines represent Penn ar Bed routes: Ligne 41 et 42 (Quimper - Bénodet et Quimper - Fouesnant) and Ligne 43 (Quimper - Trégunc). Red circles indicate 300m catchment areas around key locations like Keradennec, Ty Bos, Kervao, Lesneven, and various points along the coast and inland. Time labels (e.g., 12', 17', 40') are placed at specific stops. Directional arrows point towards 'Vers le centre ville', 'Vers Brest', 'Vers Lorient, Rennes, Nantes', and 'Vers Concarneau'. A scale bar (0-1 Km) and a north arrow are located at the bottom left.

QUB :

- Ligne 1 : Kermoyan - Keradennec /Moulin des Landes
- Ligne 2 : Kerjestin - Petit Guénen
- Ligne 5 : Braden - Gourvily
- Ligne 9 : Kerlagatu - Ty Bos
- Ligne 31 : Kervao - Quimper
- Ligne 32 : Lesneven - Quimper

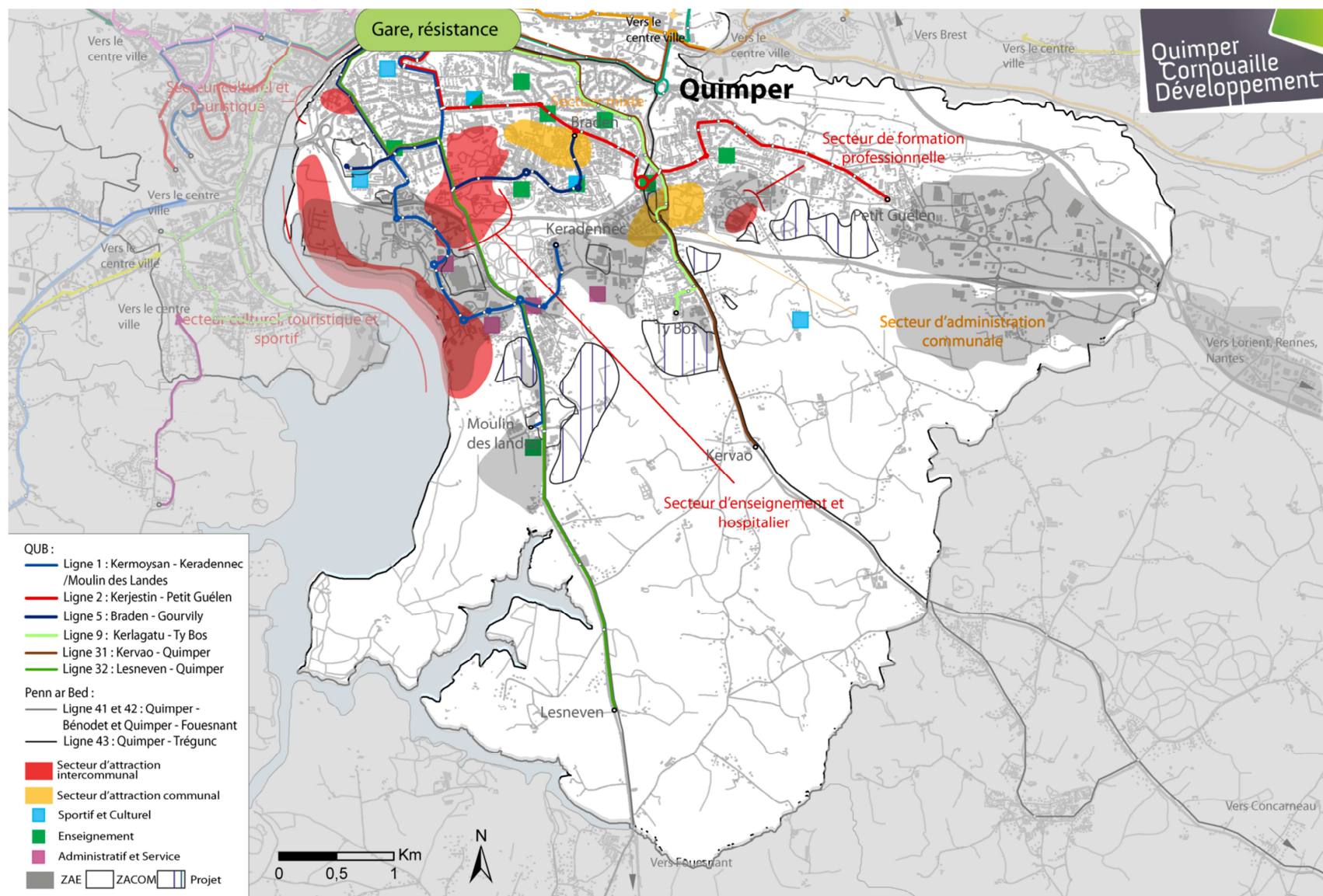
Penn ar Bed :

- Ligne 41 et 42 : Quimper - Bénodet et Quimper - Fouesnant
- Ligne 43 : Quimper - Trégunc

Aire d'attraction 300m

40'(60') Fréquence Heure de pointe
matin(Fréquence Heure de pointe soir)

Carte 44 : Pôles générateurs de déplacement desservis par le réseau des transports en commun au Sud de l'agglomération quimpéroise en Juin 2012.



Conception et réalisation : Quimper Cornouaille Développement - Juin 2012 - Fond Cartographique : BDTopo 2010 - Données : Création d'un axe de Bus à Haut Niveau de Service et de Parkings Relais, Novembre 2011, fiches horaires 2011 - 2012, équipements et ZAE : Quimper Communauté 2010

L'ensemble des équipements est desservi par les 3 principales lignes urbaines (1,2 et 5). Il en est de même pour les ZACOM et les ZAE, à part pour les ZA de Guélen et de Kerdroniou.

(ii) **Etat projeté**

Le projet de transport de l'agglomération de Quimper vise à une restructuration du réseau de bus par la mise en place de 3 lignes armatures et la création d'un site propre au bus en centre-ville. De plus le projet prévoit la création de 3 parkings relais : Kerdrezec (190 places), Eau blanche (250 places) et Croix des gardiens au Nord (140 places) qui devront permettre aux populations de déposer leur voiture en périphérie du centre-ville et de les inciter à un report modal au profit du bus ou de modes alternatifs comme le vélo et la marche à pied. Le tout s'inscrivant dans une logique d'inter-modalité avec la création d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) (au niveau de la gare et de Résistance) qui s'articule avec le projet BGV. L'ensemble de ces changements au sein de l'agglomération quimpéroise est prévu pour être effectif en 2016.

Les 3 lignes armatures du projet reprennent les tracés des anciennes lignes qui drainaient les deux tiers du trafic urbain tout en desservant les parkings relais et en passant par le PEM.

La ligne armature 1 desservira les parkings relais de la Croix des Gardiens et de Kerdrezec. Elle reprendra l'ancien tracé de la ligne 5 de Gourvily (au Nord de l'Odét) jusqu'à l'arrêt Prat Maria, puis suivra le tracé de l'ancienne ligne 1 jusqu'au Moulin des Landes sans avoir le tronçon qui allait jusqu'à l'arrêt Keradennec (ligne 1A). La desserte de Keradennec est abandonnée dans le nouveau plan du réseau mais ce point sera toujours captif (situé dans la zone tampon de 300 mètres autour d'un arrêt) du nouveau réseau de bus. En effet, un nouveau tracé est créé (ligne 5) reliant Toul Sable à Nominoë, en empruntant l'avenue de Keradennec pour finir son parcours au PEM en suivant le tracé de l'ancienne ligne 9. La ligne armature 2 conservera son tracé d'origine (ancienne ligne 2) mais aura un embranchement avec la fin de l'ancienne ligne 9 pour desservir Ty Bos. La ligne armature 3 quant à elle reprend le tracé de l'ancienne ligne 1 à l'Ouest de l'Odét et desservira le parking relais de l'Eau Blanche après son passage au PEM. Le tronçon de l'ancienne ligne 5 qui reliait l'arrêt Prat Maria à l'arrêt Ergué-Armel Mairie sera assuré par la ligne 9. Quant aux lignes suburbaines elles gardent, sur le périmètre d'étude, les mêmes caractéristiques qu'avec l'ancien réseau.

Le nouveau plan du réseau permettra donc de garder la structure des arrêts de l'ancien réseau tout en renforçant l'offre par des lignes armatures sur les secteurs à fortes demandes et à forts potentiels comme le Moulin des Landes. En effet, la ligne armature 2 desservira Ty Bos qui avant, était desservi par la ligne 9 qui observait une fréquence de passage élevée. Cependant le tronçon de l'ancienne ligne 5 entre l'arrêt Prat Maria et Ergué-Armel Mairie n'est pas assuré par une ligne armature alors qu'il faisait partie du tracé des 3 lignes principales de l'ancien plan. La ligne 5 apporte un plus pour le périmètre d'étude car elle permet de capter de nouvelles populations tout en assurant une liaison entre la ligne armature 1, la ligne armature 2 et le PEM.

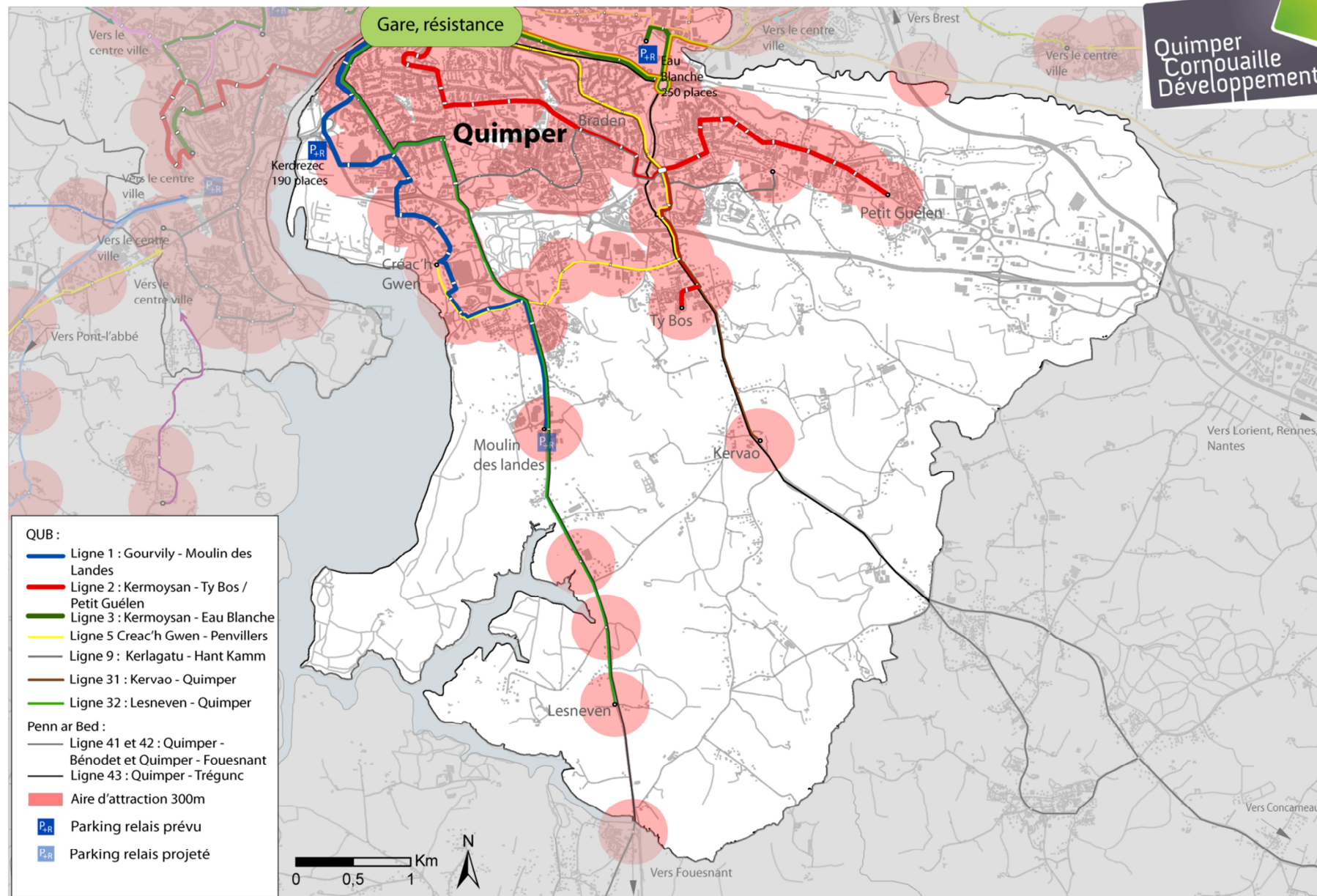
La route de Bénodet bénéficie d'un renforcement de l'offre en transport en commun avec le passage d'une ligne armature, sans division, jusqu'au Moulin des Landes. Cependant l'offre en dessous du Moulin des Landes reste peu attractive. Il en est de même pour la route de Concarneau jusqu'à l'arrêt Ty Bos. Hormis les deux axes départementaux et l'avenue de Keradenec le reste du périmètre d'étude ne possède pas de desserte en transport en commun.

Cinq autres parkings relais ont été étudiés dans le cadre des évolutions possibles du projet transport permettant d'avoir un réseau de parking relais formant un cercle autour de Quimper. Sur le périmètre d'étude, il est envisagé de créer un parking relais au niveau du Moulin des Landes qui est déjà relié par une ligne armature. L'implantation de ce parking paraît très intéressante dans la mesure où il pourrait capter les flux automobiles en provenance du Sud de Quimper.

Enjeux :

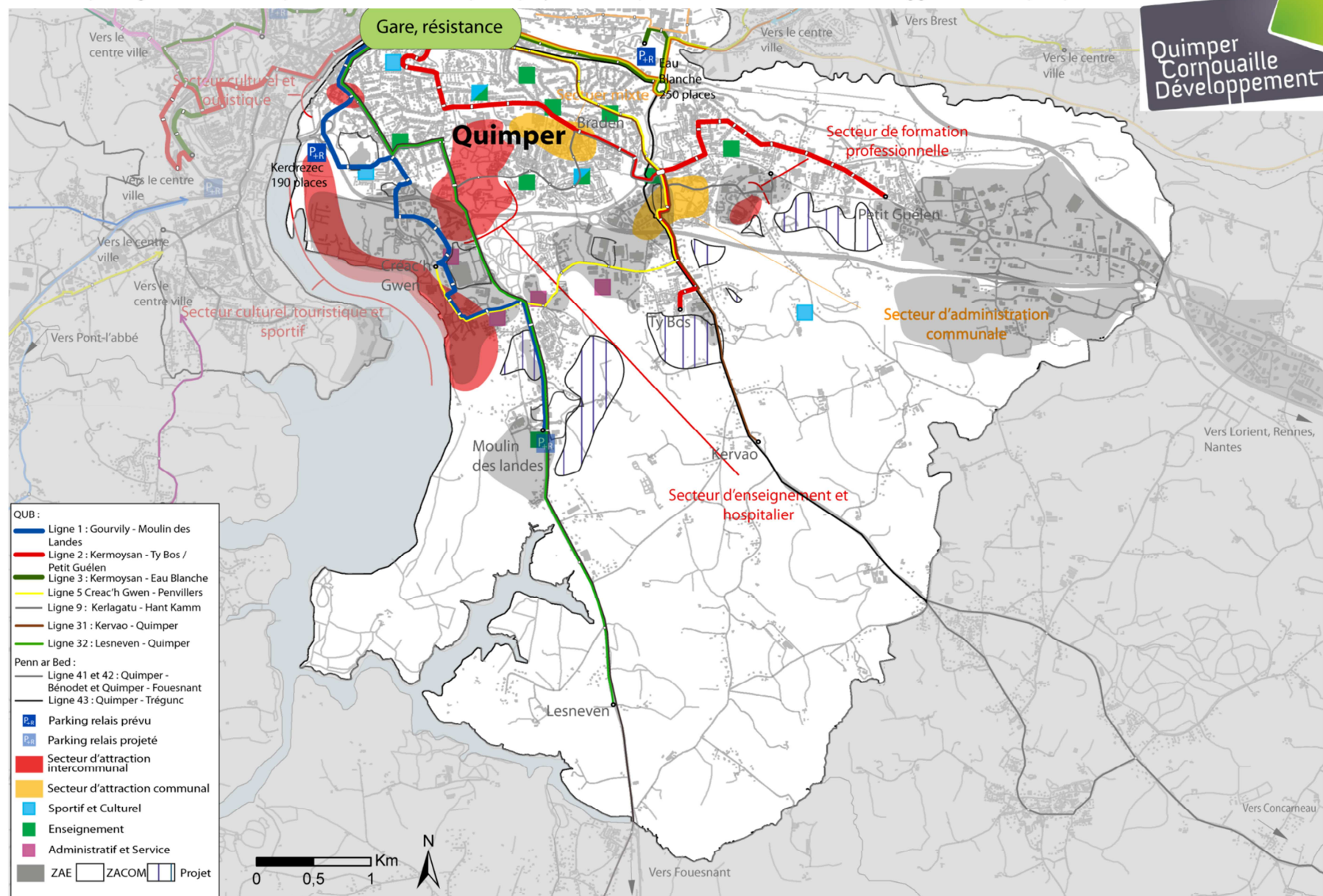
- La **connexion entre les zones urbanisées (et qui vont être urbanisées) des territoires Sud et la desserte des transports en communs**, notamment les lignes armatures, est nécessaire afin d'assurer une continuité des orientations prises par le projet transport pour favoriser les modes alternatifs à l'automobile.
- Le **développement des réseaux de transports en commun** doit se faire en **connexion avec les autres modes de transports et les parkings relais** afin de proposer des alternatives efficaces à l'automobile.

Carte 45 : Le projet transport sur le Sud de l'agglomération quimpéroise.



Conception et réalisation : Quimper Cornouaille Développement - Juin 2012 - Fond Cartographique : BDTopo 2010 - Données : Création d'un axe de Bus à Haut Niveau de Service et de Parkings Relais, Novembre 2011

Carte 46 : Pôles générateurs de déplacements desservis par le projet transport en commun sur le Sud de l'agglomération quimpéroise



Conception et réalisation : Quimper Cornouaille Développement - Juin 2012 - Fond Cartographique : BDTopo 2010 - Données : Création d'un axe de Bus à Haut Niveau de Service et de Parkings Relais, Novembre 2011, équipements et ZAE : Quimper Communauté 2010

Quimper
Cornouaille
Développement

Le nouveau tracé des lignes de bus, dessert l'ensemble des équipements des ZAE et des ZACOM à l'aide des lignes armatures. Les projets de logements sont établis à proximité de la desserte des lignes armatures, assurant une offre attractive aux populations futures pour ce mode de transport. Cependant les ZA de Guélen et de Kerdronoiu ne sont toujours pas desservies par les lignes de bus.

b) Une continuité du réseau cyclable à assurer.

Actuellement, peu d'aménagements cyclables existent sur le périmètre d'étude et sur l'ensemble de l'agglomération mais les projets (les schémas directeurs, SDAP, projet transport, SCoT) montrent une volonté de combler ce problème pour inciter les populations à utiliser ce mode de déplacement. Il existe deux documents de planification des itinéraires cyclables sur le périmètre d'étude :

- Le SDAP qui a comme périmètre la limite communale de Quimper.

Le SDAP se décline en quatre thématiques dont une est la relation ville-campagne. Dans cette thématique deux actions sont définies dont la première est la constitution d'échappées vertes qui visent à créer un passage progressif de la ville à la campagne qui sont accessibles, sauf précisions contraires dans l'approche plus détaillée par zone, par le public (non motorisé). Par conséquent les vélos peuvent circuler dans ces zones sans être mêlés au trafic routier.

Quatre échappées vertes sont définies sur le périmètre d'étude :

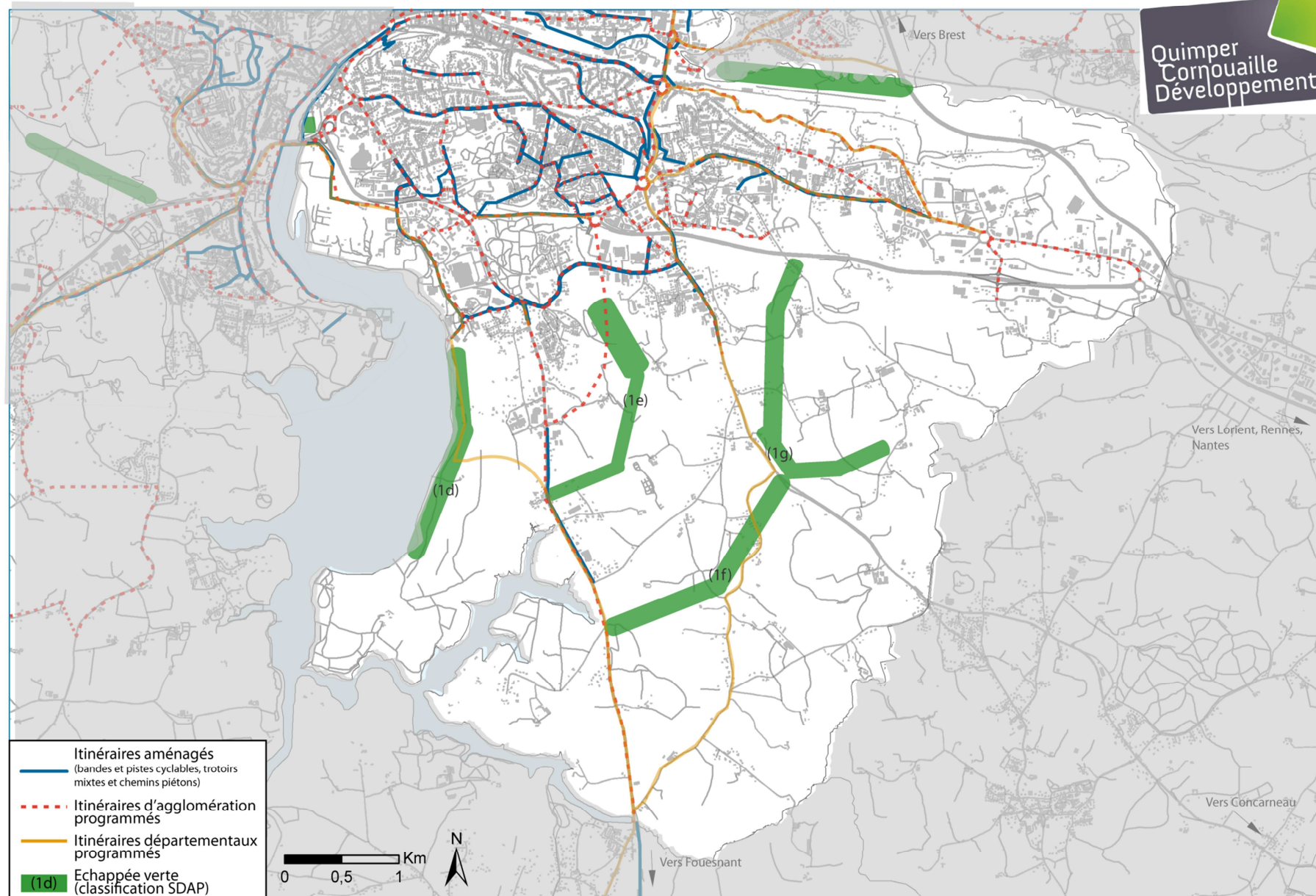
- 1d Kerogan,
- 1e Kerjequel,
- 1f Lendu ,
- 1g Quinquis & Kervern.

CF en annexe, les plans des Echappées vertes avec la constitution de celles-ci et leurs fiches techniques.

- Le Schéma Directeur cyclable d'agglomération de Quimper Communauté.

Actuellement, le Schéma Directeur cyclable d'agglomération n'est pas à sa version définitive mais il permet de connaître les grandes orientations qui vont être prises en matière d'aménagement cyclable. Il constitue un outil de planification stratégique sans pour autant être un document obligeant la construction future d'aménagements cyclable. En effet, il vise à guider les élus et techniciens de Quimper communauté à court terme (2011-2012) et moyen terme (au-delà de 2012...) pour la réalisation : d'un réseau d'itinéraires cyclables, de services vélo à destination d'usages utilitaires, loisirs et tourisme, le tout accompagné d'une stratégie de communication dédiée aux modes doux ; au même titre que le schéma vélo finistérien avec des co-financements (CF annexes, mise en œuvre proposition pour la maîtrise d'ouvrage p.45 du SDC agglomération).

Carte 47 : Itinéraires cyclables prévus et aménagés sur le Sud de l'agglomération quimpéroise



Conception et réalisation : Quimper Cornouaille Développement - Juin 2012 - Fond Cartographique : BDTopo 2010 - Données : Plan des itinéraires vélo de Quimper; Schéma Directeur Cyclable de l'agglomération quimpéroise, Décembre 2011; le schéma vélo finistérien, Mars 2010; Schéma Directeur d'Aménagement Paysager, Avril 2009

Dans la zone allant du Sud de la rocade au rond-point de Toul Sable, existe déjà des aménagements cyclables qui sont prévus d'être prolongés pour les connecter avec ce qui est déjà présent et/ou en projet dans le centre-ville. Une liaison entre le rond-point du moulin des landes et la rocade Sud est prévue, empruntant le tracé de l'ancien projet de dédoublement de la route de Bénodet (D 34). A partir du Sud du rond-point de Toul Sable peu d'itinéraires sont projetés à part celui permettant la liaison avec le Pays Fouesnantais et longeant la route de Bénodet.

Le Schéma directeur cyclable de l'agglomération de Quimper ne prend pas en compte les échappées vertes définies par le SDAP. En effet, il n'y a pas de volonté de créer des continuités entre les deux parcours. De plus les chemins prévus (praticables par les vélos) au sein des échappées vertes par le SDAP ne sont pas identifiés dans les aménagements cyclables existants et/ou projeté.

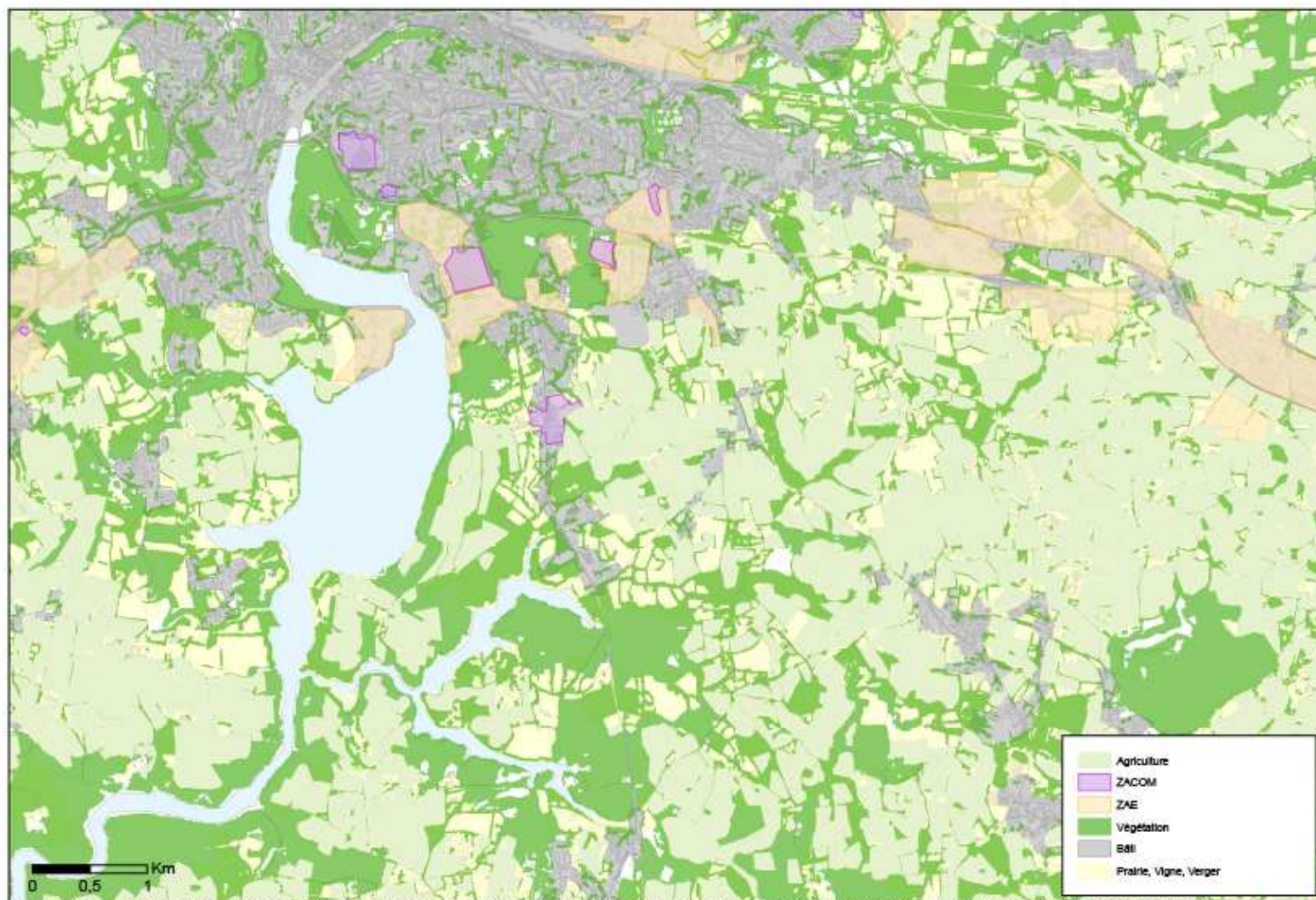
Il est à remarqué qu'il y a des différences entre les orientations prises par le schéma départemental et le schéma de Quimper Communauté. En effet la liaison prévue, au niveau départemental, entre la route de Bénodet et la route de Concarneau (D 783) ne l'est pas dans le schéma directeur de l'agglomération. De plus le cheminement cyclable au niveau de la route de Bénodet n'a pas le même tracé entre les planifications du département et les planifications de Quimper Communauté.

Enjeux :

- La prise en compte des échappées vertes comme aménagements cyclables, permettrait de **connecter celles-ci avec le réseau cyclable** existant et projeté, notamment le long de l'Odette.
- La **liaison** entre la **route de Bénodet** et le **reste du périmètre d'étude** doit être assurée pour créer un maillage fin du territoire, afin d'inciter à l'utilisation du vélo et de permettre une pratique du vélo en sécurité.

7) Des territoires actuellement marqués par l'agriculture et les espaces naturels.

Carte 48 : Occupation des sols des territoires Sud de l'agglomération Quimpéroise



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Sources : BDTopo IGN 2010, BDCartho 2010 IGN, SIVALODET, SCOT ODET 2012, Quimper Communauté

Comme le montre la carte précédente, le territoire est actuellement marqué par l'agriculture et la végétation. Le site n'est pour le moment que partiellement urbanisé au Nord et le long de la route de Bénodet où l'on retrouve des éléments bâtis sur la carte. On retrouve également au Nord d'importantes ZAE qui ont un rôle stratégique dans le développement de Quimper mais également de la Cornouaille. On relève également actuellement la présence de trois ZACOM sur les sites de Créac'h Gwen, de Ty Douar et de Kervilliers.

8) Le Nord du territoire divisé en une multitude de centralités hiérarchisées

Au Nord du site d'étude, il existe un polycentrisme de polarités aux vocations et aux aires d'attractions différentes. Effectivement, au niveau de l'avenue du Morbihan au Sud du centre-ville, des pôles se partagent les équipements, les commerces et les services pour favoriser et maintenir une vie de quartier. Puisqu'il existe plusieurs pôles de quartier, il a été possible de les différencier et de les hiérarchiser selon leurs contenus.

Une étude prospective de Quimper Cornouaille Développement les a classés ces pôles selon une terminologie établie en fonction de la quantité et de la diversité de l'offre proposée. (CF Annexe « Centralités présentes sur le site d'étude »)

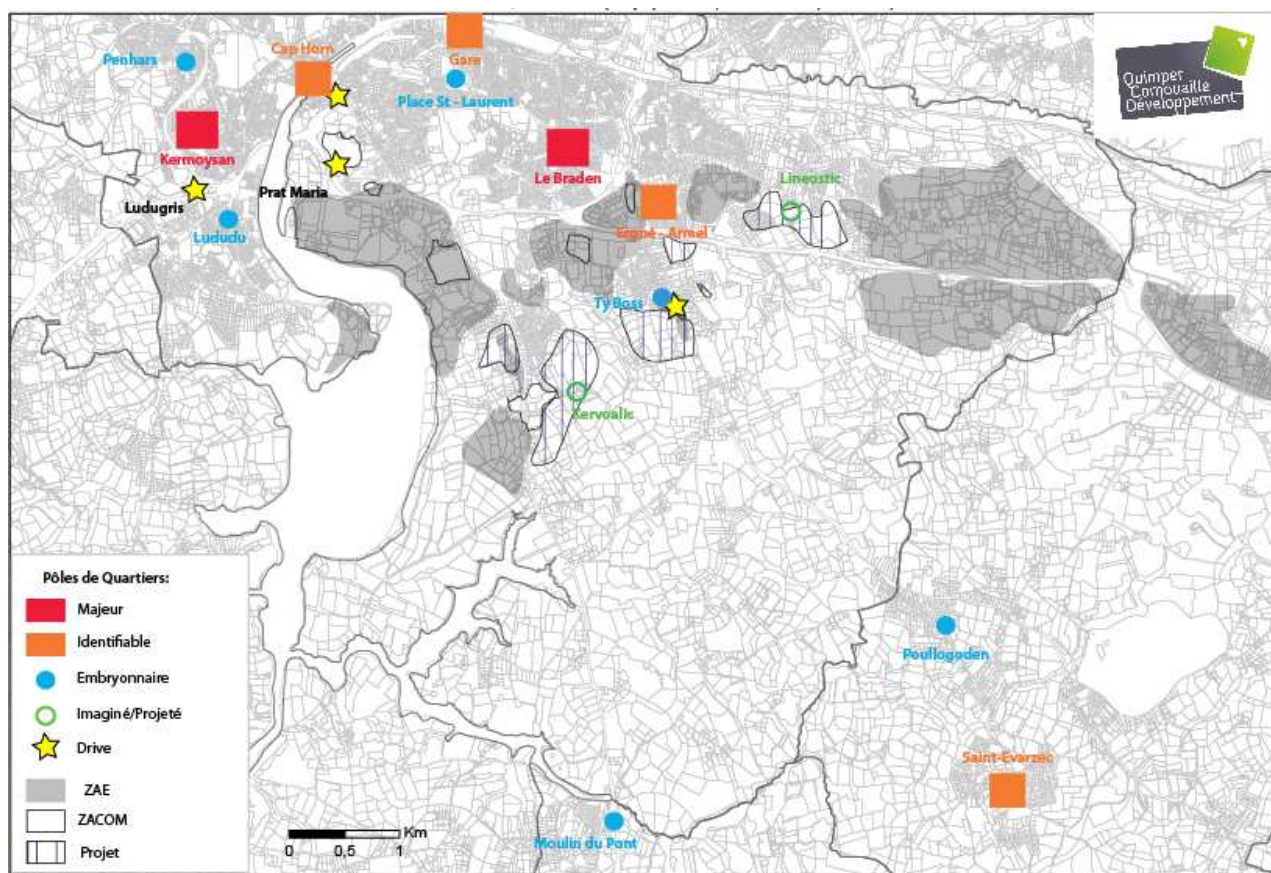
Tableau 24 : Classifications des pôles de quartier

Vocation	Equipement
Majeur	Pôle possédant une galerie commerciale
Identifiable	Pôle constitué de plusieurs petits commerces
Embryonnaire	Pôle constitué de petits commerces mais insuffisamment pour former une centralité.
Imaginé/Projeté	Pôle pouvant accueillir un projet d'habitat ou autre
Drive	Commerce proposant un service Drive

Source: QCD 2011

Ces pôles excluent les ZACOM et les ZAE qui ont des spécialisations particulières avec des aires de chalandises bien plus importantes. Cependant leurs existences à proximité des centralités ont une importance, puisqu'elles peuvent engendrer des relations de complémentarité ou de domination avec celles-ci.

Carte 49 : Pôles de quartier (équipements, commerces, services)

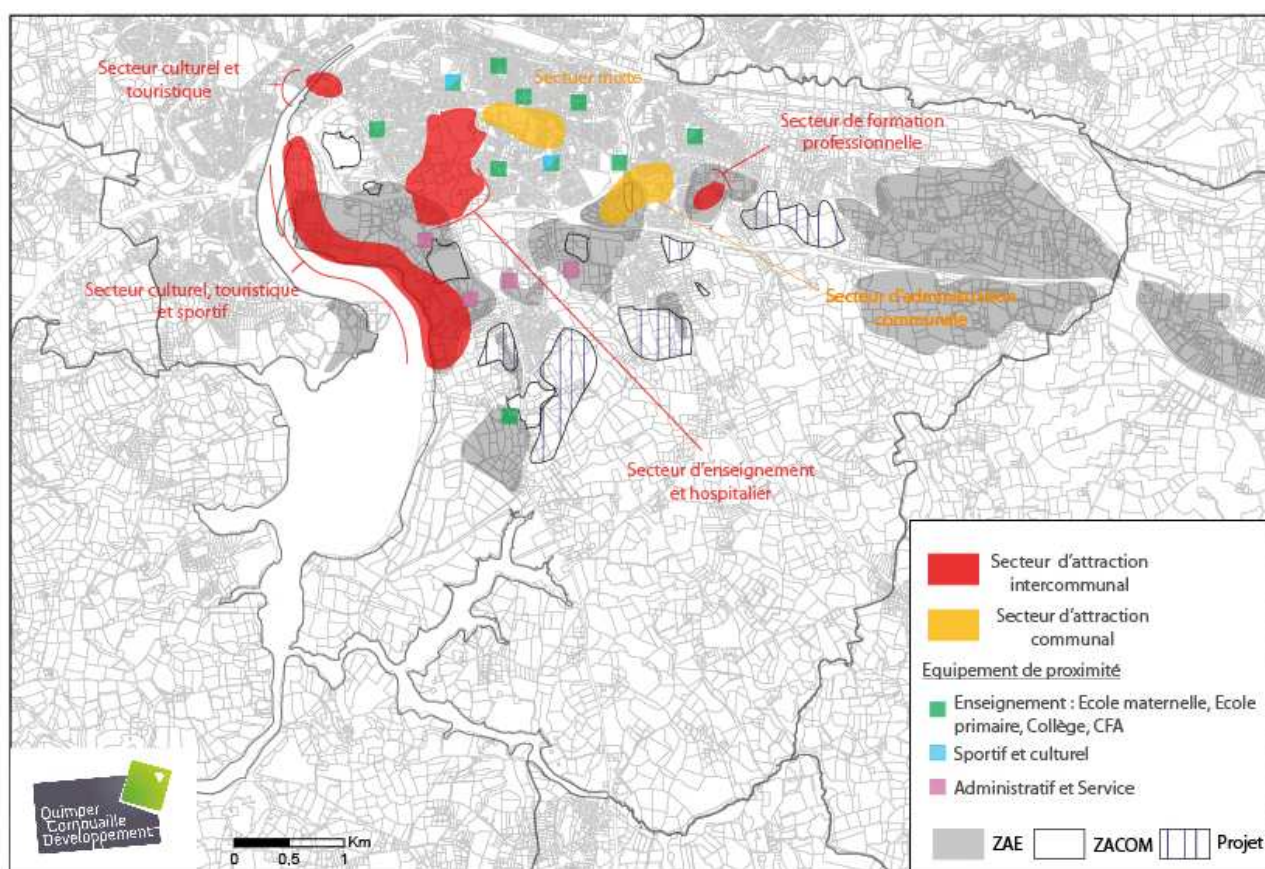


Cette carte révèle la présence d'une multitude de centralités qui s'est construite par l'agglomération des pôles de quartiers, des zones d'activités économiques ainsi que des zones d'aménagements commerciales autour de l'avenue du Morbihan. Ceci est le résultat du développement de l'urbanisation qui a aujourd'hui rejoint les commerces de périphéries, installés le long de la rocade ou des pénétrantes du territoire. Il en résulte une quasi cohabitation des commerces anciennement délocalisés avec les commerces des zones d'habitat. Effectivement, le pôle du Braden et d'Ergué-Armel ainsi que les ZACOM de Kervilliers et de Ty Douar sont rassemblés dans un cercle d'un rayon d'un kilomètre. Il en émane une lisibilité difficile entre les pôles de quartier et les ZACOM de proximité ou d'hyper-proximité pour les habitants. Matériellement, une relation de concurrence se crée entre les commerces alimentaires. Par exemple, le supermarché Casino, enseigne phare de la ZACOM de Ty Douar, par la quantité et la diversité de l'offre proposée, peut facilement substituer l'utilisation des commerces de proximité du Braden ou d'Ergué-Armel. Les ZAE de Ty Douar et de Kervillou offrent également de nombreux commerces qui renforcent ce polycentrisme. Par ailleurs, quand les centralités ont des fonctionnalités différentes, comme c'est le cas avec la ZACOM de Kervilliers spécialisée dans le jardinage, des relations de complémentarité peuvent se mettre en place avec celles des alentours. Le territoire Sud de l'agglomération Quimpéroise possède aussi un pôle multi activité à Creach'Gwen situé à deux kilomètres et demi du centre historique d'Ergué-Armel. Cette ZACOM est une centralité forte, à la fois par le nombre de grandes enseignes et par l'aire d'attractivité de celles-ci. Sa localisation au bord des grands axes de circulations lui permet de capter des flux abondants.

Face à ces hypermarchés et supermarchés, il est difficile de prévoir la pérennité des commerces de proximité. En revanche, après l'engouement des grandes surfaces, aujourd'hui la situation tend à s'inverser pour redonner vie aux petits carrefours d'informations et de marchandises situés au cœur de l'urbanisation. Cette situation devrait se renforcer puisque les ZACOM présentes sur le territoire ont atteint leurs surfaces de plancher maximale, impliquant la possibilité d'installation de nouveaux commerces dans les centralités uniquement.

Le territoire est donc scindé en plusieurs polarités commerciales mais en vue d'une urbanisation future, la répartition des équipements est tout aussi déterminante.

Carte 50 : Attraction des secteurs du site d'étude



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Sources : BDTopo 2010, BDCartho 2010, Quimper Communauté, PLH, SCOT

L'analogie entre les deux cartes reflète la promiscuité des polarités commerciales et des secteurs d'attractivité. Ces divers secteurs sont identifiés en fonction de l'aire d'attraction générée par leurs équipements.

Tout d'abord, ces concentrations d'équipements sur le territoire mettent en évidence des secteurs de nature différente. Créach'Gwen, avec des châteaux, un camping et un centre nautique se différencie du secteur voisin au Nord qui propose établissements d'enseignement et polyclinique. Ainsi, des secteurs avec des spécialisations fonctionnelles diverses, leurs permettent de se démarquer les uns des autres sans se concurrencer.

D'autre part, des équipements de proximité sont présents et complètent les grands secteurs du site. La plupart du temps ils se retrouvent isolés dans l'urbanisation, réduisant ainsi leur influence, même s'ils peuvent faciliter la vie des habitants, notamment grâce aux écoles maternelles et primaires.

Il est important de noter que le Sud de l'avenue du Morbihan est très faiblement desservie en équipements et commerces. Ceci s'explique puisque les centralités se développent au milieu d'un processus urbanistique, qui n'est pas omniprésent au sud de communauté d'agglomération.

Enjeux :

- Puisqu'une multitude de centralités existe sur le site d'étude, un des enjeux est d'**améliorer la lisibilité entre les différents pôles** pour une meilleure perception de leurs fonctions et de leurs périmètres. Un autre enjeu est aussi d'encourager la diversité de l'offre des secteurs présents, afin qu'ils se démarquent les uns par rapport aux autres et ainsi assurer leurs pérennités.
- Pour une meilleure gestion de ces pôles, une **identification des relations qu'ils entretiennent les uns avec les autres** est souhaitable. L'enjeu est donc de déterminer les relations de complémentarité pour les renforcer et les relations de domination pour essayer d'y remédier.
- L'**implantation de nouveaux commerces** doit être favorisée dans les secteurs denses d'urbanisation afin d'encourager une vie de quartier.
- **La localisation des équipements** doit être à proximité des grands axes, pour pouvoir **capter des flux et** leur permettre de conforter leur place et/ou de l'améliorer.

9) Un environnement local riche et préservé

a) Des risques technologiques faibles.

(Source : Site national de l'inspection des installations classées ; Base de données Basol)

Il existe huit Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sur le site du Sud de l'agglomération de Quimper. Cinq de ces ICPE sont localisées dans des Zones d'Activités : trois sont dans la Z.A de Kerdroniou et deux sont dans la Z.A de Keradennec dont les activités sont le textile, l'agro-alimentaire et le traitement de déchets. Ensuite, une des ICPE est une station-service située le long de la rocade Sud. Enfin, les deux restantes sont placées à proximité de la route de Concarneau (D 783) et spécialisées dans l'élevage.

Il existe actuellement deux sites sans activités qui par leurs anciennes activités peuvent requérir une dépollution et une attention particulière avant de pouvoir être réutilisé : la déchetterie de Kerjéquel et l'ancienne tuilerie à Ménez Bily.

On recense par ailleurs à proximité du site d'étude :

- Au Nord de la D 365, il y'a trois zones d'activités : Guélen, Kervillou et Ti Douar qui comprennent une petite dizaine d'ICPE. La majorité de celles-ci sont situées sur la Z.A de Guélen. Les activités concernées par ces ICPE sont : l'agro-alimentaire, les matériaux (stockage, récupération), collecte et gestion des déchets.
- Au niveau de la commune de St-Evarzec (du Nord-Est au Sud du site), il y'a une quinzaine d'ICPE dont une dizaine pratiquent de l'élevage. Les autres établissements ont une activité en rapport avec l'agro-alimentaire et un établissement est une carrière.
- Au niveau de la commune de Pleuven (au Sud du site), il y'a trois ICPE dont deux pratiquent une activité d'élevage et l'autre, le travail du bois.

Toutes ces installations sont : Non Seveso³, Non IPPC⁴ et Non Priorité Nationale. Il s'en suit qu'aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) n'est prévu pour ce territoire car il n'y a pas d'installation classé Seveso seuil haut. Cependant, trois PPRT sont prévus dans le Département du Finistère : Brest (à 55 Km), Pont-de-Buis-Lès-Quimerch (à 30 Km) et Rosporden (à 18 Km). Parmi ces trois PPRT, deux ont été approuvés : celui de Pont-de-Buis-Lès-Quimerch et de Rosporden.

³ « La directive dite SEVESO demande aux Etats et aux entreprises d'identifier les risques associés à certaines activités industrielles dangereuses et de prendre les mesures nécessaires pour y faire face. [...] La directive Seveso prévoit l'élaboration d'un rapport de sécurité (étude de dangers, dans le droit français) qui peut servir de base ensuite aux plans d'urgence, à la maîtrise de l'urbanisation, etc. » (Source : [www.developpement – durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr))

⁴ « L'UE a adopté en 1996 un ensemble de règles communes afin d'autoriser et de contrôler les installations industrielles au sein de la directive IPPC. [...] Pour l'essentiel, la directive IPPC vise à minimiser la pollution émanant de différentes sources industrielles dans toute l'Union européenne. » (Source : [www.developpement – durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr))

b) Utilisation et gestion des eaux : eau potable et assainissement.

(i) Eaux potables

(Source : Quimper Communauté)

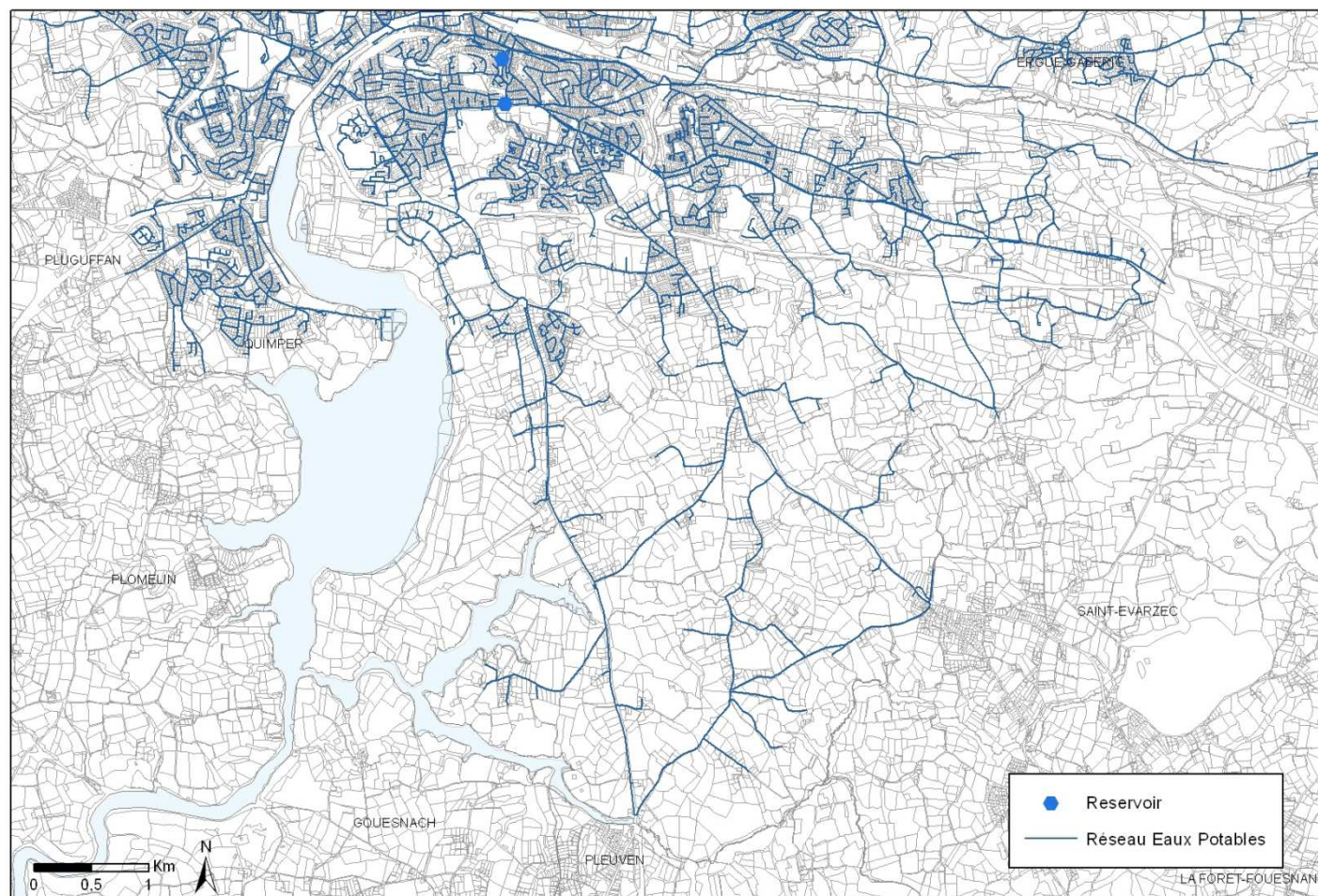
Quimper Communauté est chargé de la gestion de l'eau potable sur l'ensemble des communes de la communauté d'agglomération, depuis le 1er janvier 2012.

Elle a décidé ensuite de confier cette gestion de l'eau potable à Veolia dans le cadre d'une délégation de service public qui a débuté le 3 février 2011 pour une durée de 12 ans. Veolia assure donc le bon fonctionnement de distribution de l'eau potable (entretien des réseaux et tâches de renouvellement sur les matériels tournants et branchements).

L'eau potable qui alimente Quimper provient de trois sources :

- L'eau des captages de Ste Anne et du Leurré, captée et traitée à l'usine de Kernisy (28% de l'eau produite en 2002) située à l'ouest de Quimper. Ce captage alimente le centre de Quimper et le quartier de Penhars.
- L'eau de la rivière Le Steïr, captée et traitée à l'usine de Troheïr (63% de l'eau produite en 2002) située au nord de la ville. Aujourd'hui, elle assure environ 70% de l'approvisionnement en eau de la ville de Quimper. Ce captage alimente le reste de la commune.
- L'eau achetée au Syndicat mixte de l'Aulne (SMA) (9% de l'eau produite en 2002) est traitée aux usines de Coatigrac'h et Guy Robin qui provient de la rivière Aulne.

Carte 51 : Réseau AEP et réservoirs



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Sources : BD Topo 2010 IGN, BDCarto 2010, Quimper Communauté

Au niveau du site d'étude, le réseau d'alimentation en eau potable est tout de même assez bien réparti et s'étend sur l'ensemble du site. Son extension serait tout à fait envisageable et possible, mais principalement pour des constructions à vocation d'habitat.

En ce qui concerne les grosses activités comme Père Dodu (qui possède ses propres captages), l'alimentation serait insuffisante. A Est de du site d'étude, l'alimentation en eau potable arrive à saturation, et la construction d'un poste d'eau potable (réservoir) au niveau du Guelen pour sécuriser le secteur a été envisagé.

(ii) Assainissement

Assainissement collectif (AC)

Quimper Communauté est chargé de la gestion de l'assainissement collectif sur les huit communes du territoire (cinq stations d'épuration, 79 postes de relèvement et environ de 459 km de réseaux).

Cette gestion du service d'assainissement collectif a été confiée à l'entreprise SAUR France dans le cadre d'une délégation de service public le 8 octobre 2010. SAUR doit alors assurer le bon fonctionnement des services de l'assainissement collectif.

Le réseau d'assainissement collectif est relié à la station du Corniguel et ses limites au niveau du sud de Quimper sont :

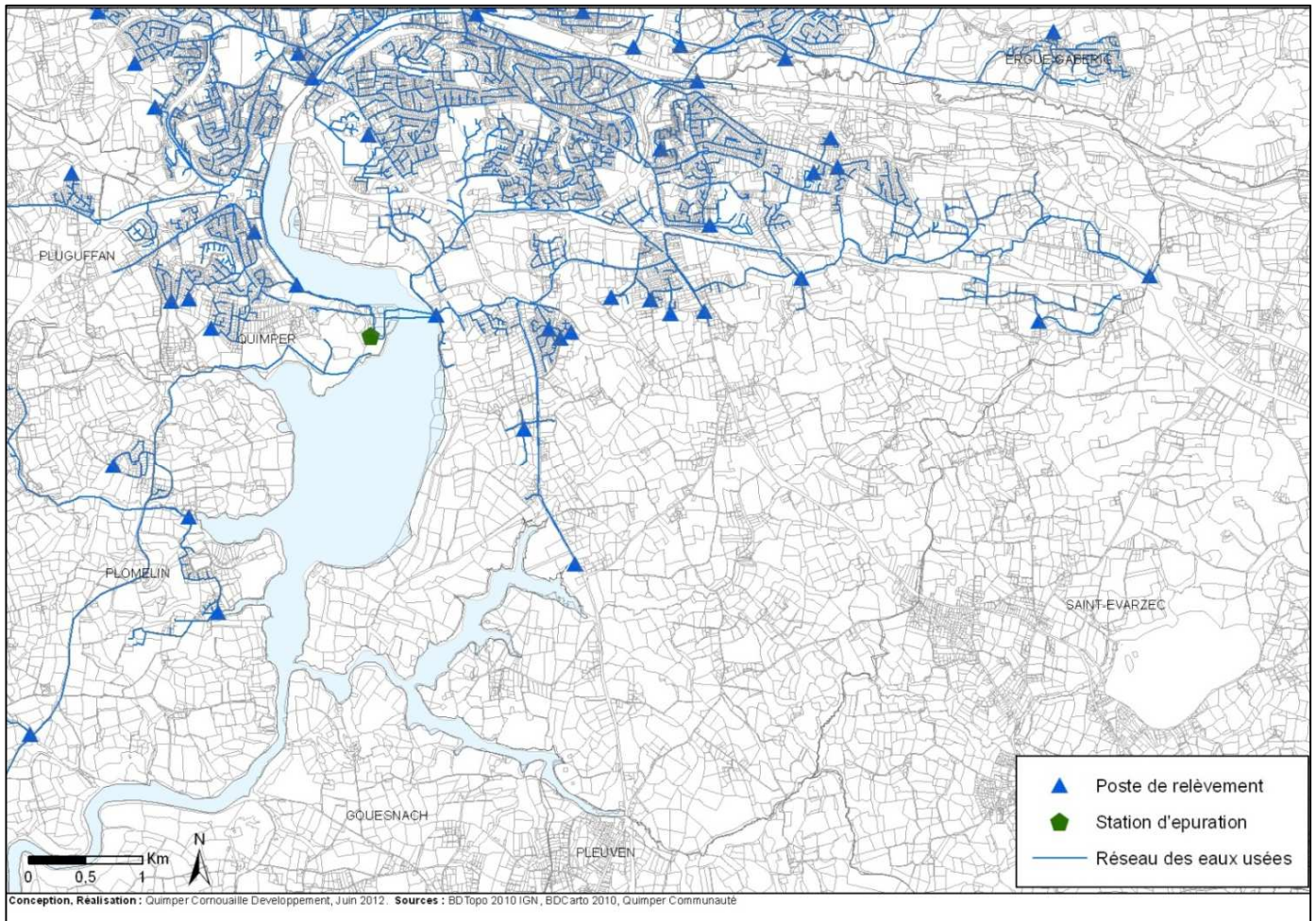
- Le garage Citroën situé sur la route de Bénodet
- Le concessionnaire Ford Bretagne Automobile pour l'Avenue Ty Boss

Pour assurer un bon fonctionnement et une bonne gestion du service, Il existe un schéma d'assainissement pris en compte dans le futur PLU pour une durée de 15 ans. Le réseau d'assainissement collectif et son zonage a été établi sur la base du futur PLU et n'envisage donc pas une vision future de l'extension du réseau déjà existant du Sud de Quimper. Le zonage n'a pas encore été validé, et sa validation est prévue pour l'automne 2012.

D'un point de vue technique l'extension du réseau sur le site est faisable, mais il existe des contraintes administratives (ex : zones humides) qui empêchent les travaux. Au niveau de Kervoalic, le réseau est présent, mais une réduction des objectifs s'est faite en raison de la présence de zones humides.

Il n'existe donc pas de réelles contraintes d'extension du réseau d'assainissement collectif mis à part les contraintes administratives, cependant pour envisager une extension, il faut d'abord avoir des projets de prévus.

Carte 52 : Réseau eaux usées et installations



Assainissement non collectif (ANC) :

L'assainissement non collectif correspond aux installations individuelles de traitement des eaux domestiques c'est-à-dire les eaux-vannes (eaux des toilettes) et les eaux grises (lavabos, cuisine, lave-linge, douche...). Ces installations concernent les habitations qui ne sont pas raccordées au réseau public d'assainissement collectif et qui doivent donc traiter elles-mêmes leurs eaux usées avant de les rejeter dans le milieu naturel. Un service public d'assainissement non-collectif (Spanc) a été mis en place depuis 2005 par Quimper Communauté pour assurer le suivi et le contrôle des installations privées d'ANC.

Enjeux :

- **Assurer un développement urbain qui ne dépasse pas la capacité du réseau d'eau potable actuel.** Il serait donc préférable de développer principalement de l'habitat sur le site afin d'éviter tous travaux d'extension sur un site particulièrement contraignant
- Le réseau d'assainissement étant établi sur la base du nouveau PLU en cours d'établissement, il serait intéressant d'**avoir une vision plus lointaine du développement urbain du site d'étude en termes d'assainissement**, et de ne pas seulement se limiter aux projets du futur PLU.

c) De nombreuses mesures de protection.

Le site d'étude est concerné par plusieurs éléments de protection du milieu naturel. Il s'agit de zones d'inventaires et de protection réglementaire. Certains de ses périmètres ont été définis par le SAGE afin de protéger et préserver les milieux aquatiques et leurs environs.

(i) Les Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

L'objectif de l'inventaire ZNIEFF, lancé par la loi du 12 juillet 1983, est d'identifier et de décrire les espaces naturels reconnus pour leur forte capacité biologique et leur bon état de conservation. Ce sont des espaces qui abritent des espèces rares ou menacées, où qui représentent des écosystèmes riches et peu modifiés par l'Homme.

- Les ZNIEFF de type I : correspondent à des secteurs de grands intérêts biologiques ou écologiques. Ces zones correspondent à de petits territoires abritant au moins une espèce et/ou un habitat rares ou menacés. Elles forment une ou plusieurs unités écologiques homogènes.
- Les ZNIEFF de type II : ce sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes. Ils se distinguent de la moyenne du territoire régionale par leur richesse écologique et leur faible artificialisation. Elles peuvent inclure des zones de type 1 et possèdent un rôle fonctionnel et une cohérence écologique et paysagère.

Les ZNIEFF de type 1 possèdent un intérêt écologique plus remarquable que les ZNIEFF 2, ce qui en terme d'aménagement est plus restrictif.

Il n'existe pas de réelle valeur juridique, même si ces données doivent être prises en compte dans les documents d'urbanisme. Sur notre territoire d'étude de Quimper sud, il existe deux ZNIEFF de type 1 et une ZNIEFF de type 2. Voici un tableau descriptif de ces ZNIEFF :

Tableau 25 : Descriptif des ZNIEFF présentes sur le site d'étude

	ZNIEFF 1 : « BAIE DE KEROGAN ET ESTUAIRE de L'ODET DE L'AMONT » Superficie : 411 ha Code : 05280002	ZNIEFF 1 : « TOURBIERE DE LA FONTAINE DE KERIBIN » ou « TOURBIERE DE KEROGAN ET STANG ZU » Superficie : 9 ha Code : 05280001	ZNIEFF 2 : « VALLEE DE L'ODET » Superficie : 2645 ha Code : 05280000
Descriptif	La baie de Kerogan constitue un secteur important de concentration d'oiseaux d'eau hivernants. Il est recensé 3 espèces importantes : la Foulque macroule, l'Avocette, et le chevalier guignette. Cette ZNIEFF abrite certaines plantes remarquables, dont le Cranson des estuaires qui bénéficie d'un arrêté préfectoral de protection de biotope.	Cette ZNIEFF possède une spécificité de par sa faible altitude et de sa position le long de l'Odet. Elle y abrite des espèces halophiles de le l'estuaire de l'Odet. Elle est composée de deux tourbières, la tourbière de Kerogan et celle de Stang Zu. Ces habitats possèdent un cortège floristique et faunistique spécifique qui contribue à enrichir cet écosystème et le patrimoine naturel de la ville La tourbière de Stang Zu, tourbière acide, possède une spécificité du fait de sa faible altitude, elle est enregistrée comme la Tourbière la plus basse du Finistère. Sa position le long de l'Odet et la présence d'une eau saumâtres lui donne un caractère spécifique concernant la flore présente. La Tourbière de Kerogan est une tourbière de petite taille, abritant une flore remarquable. Elle a été en partie détruite par l'urbanisation sur ce secteur et notamment la construction d'un parking. Elle se situe près de Creac'h Gwenn. Située en bas de boisement et non loin de l'Odet, elle accueille un cortège floristique plutôt correct au vu de sa superficie.	Cette ZNIEFF concerne la partie de l'estuaire de l'Odet qui s'étend du port de Quimper jusqu'à l'Anse maritime de Bénodet. Elle abrite tous les espaces boisés importants situés au niveau de la baie de Kerogan et des anses de Toulven et de St-Cadou. Elle abrite un arbuste protégé en Bretagne qui est l'arbousier. Au niveau des vallées on y trouve l'escargot de Quimper, espèce protégée et d'intérêt communautaire. En marée basse, la vasière qui apparaît et les différents niveaux prés-salés constituent également des habitats déterminants.

Sources : SCOT de l'Odet 2012, « Création d'un axe de Bus à Haut Niveau de service et de parkings Relais » dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique Vol. 2 Quimper Communauté, INPN

(ii) Inventaire des Tourbières : (Sources : SIVALODET, SCoT)

Les tourbières sont des zones humides formant des écosystèmes constitués de végétaux dont la croissance, dans certaines conditions climatiques, parfois topographiques, engendre l'accumulation d'importantes quantités de matière végétale. Suite à une décomposition lente voir incomplète de ces végétaux (sol alors caractérisé par une forte teneur en M.O), il se forme une roche combustible renfermant jusqu'à 50 % de carbone appelé la tourbe. Les tourbières abritent une biodiversité particulière et spécifique.

Il existe 3 tourbières sur le territoire d'étude : Tourbière de Stang Zu et Tourbière de Kerogan (mentionné ci-dessus à propos des ZNIEFF), puis la Tourbière de Toulven.

(iii) Arrêté préfectoral de protection de biotope (Sources : SIVALODET, SCoT, INPN)

Institués par décret l 997 (article R.211. 12 du code rural) en application de la loi de la nature du 10 juillet 1976. Les arrêtés préfectoraux de protection de biotopes sont des arrêtés pris par le préfet dans le but de protéger un habitat naturel abritant une ou plusieurs espèces faunistiques ou floristiques. Le « Cochlearia aestuaria - Lloyd Heywood » fait l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope situé à Quimper en rive droite de l'Odet au « Chemin du halage de l'Odet » sur une longueur de 2 200 mètres. Il abrite donc le Cranson des estuaires, plante inscrite dans le Livre rouge de la flore menacée de France, d'après l'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN).

Cependant, le SAGE étant en cours de révision, quatre nouveaux projets arrêtés préfectoraux de protection biotope sont en cours d'étude et devront donc être pris en compte par la suite. Ils concernent les secteurs suivants :

- Les trois tourbières présentent sur le site : Tourbière de Stang Zu, Tourbière de Kerogan et Tourbière de Toulven
- La baie de Kerogan

(iv) Les espaces boisés classés

En application de l'article L. 130-1 du Code de l'urbanisme, les documents d'urbanisme (PLU et POS) peuvent classer les bois, forêts, parcs, arbres isolés, haies et plantations d'alignement comme espaces boisés à conserver, à protéger ou à créer (EBC).

Ces espaces peuvent donc être classés de manière à les protéger avant même qu'ils ne soient boisés et favoriser ainsi les plantations sylvicoles et la création d'espaces verts. Sur le site d'étude, ils sont principalement situés au Sud-Ouest au niveau de l'anse de Toulven et de Saint Cadou.

(v) **Les espaces naturels sensibles**

L'E.N.S. a été institué par la loi 76.1285 du 31 décembre 1976 et se définit comme étant un espace « dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, actuellement ou potentiellement, soit en raison de la pression urbaine ou du développement des activités économiques ou de loisirs, soit en raison d'un intérêt particulier, eu égard à la qualité du site ou aux caractéristiques des espèces végétales ou animales qui s'y trouvent ».

Les ENS font suite aux « périmètres sensibles » créés par décret en 1959 pour tenter de limiter l'urbanisation sauvage du littoral. Ce sont des espaces acquis par le conseil régional dépendant des orientations environnementales prises par celui-ci. Il a pour rôle de les mettre en valeur en vue de leur ouverture au public et d'assurer le suivi dans le cadre de convention signée avec les collectivités concernées.

Sur le site d'étude les ENS sont situés à Ouest du site, sur la rive gauche de l'Odet, du domaine de Lanniron jusqu' aux anses de Toulven et de Saint Cadou.

(vi) **Les zones humides**

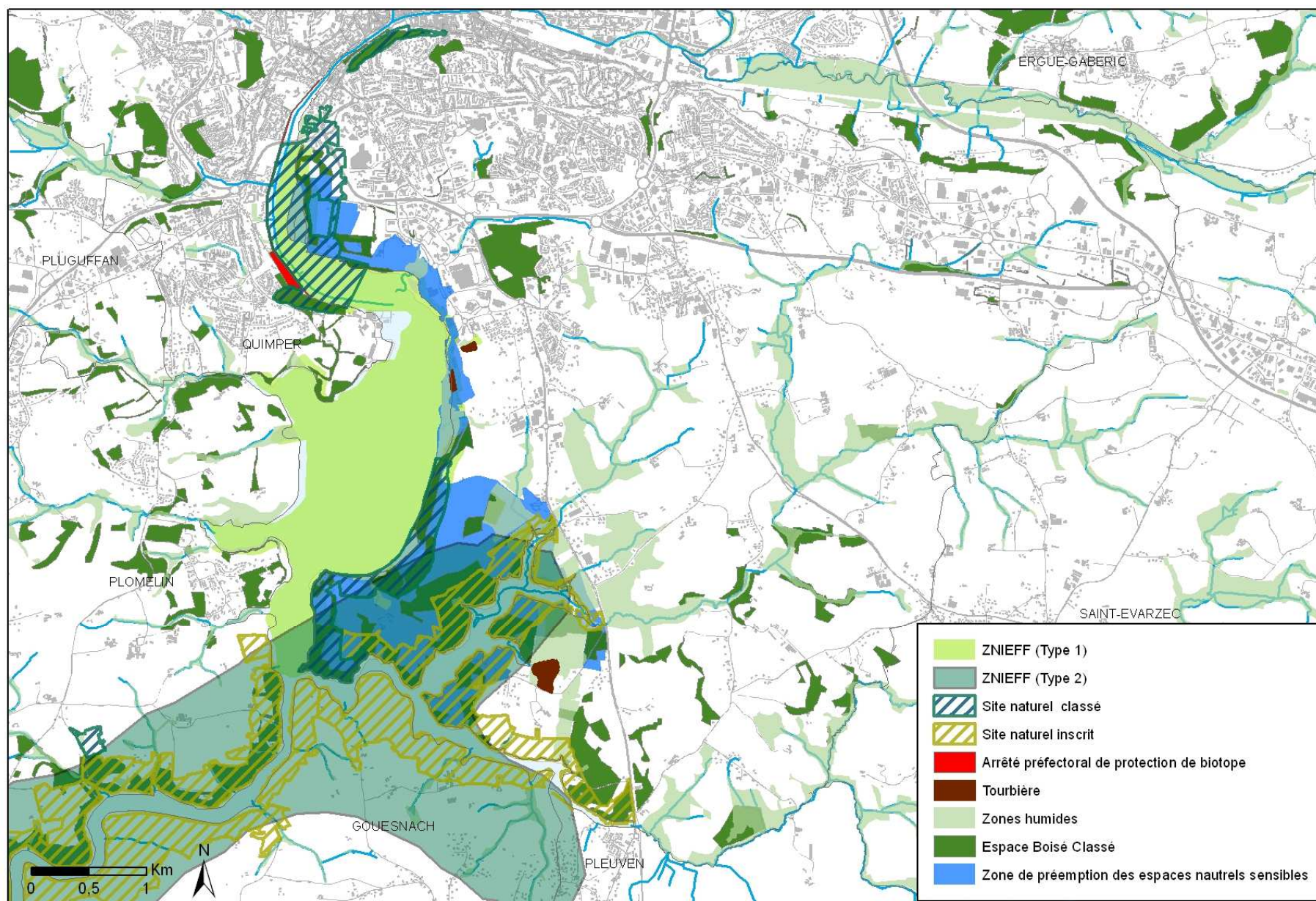
L'article L211-1 du code de l'environnement définit les zones humides comme des « terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles (qui aiment l'eau) pendant une partie de l'année ».

Les zones humides correspondent donc à des marais, tourbières, prairies humides, lagunes, mangroves... entre terres et eau. Ils abritent une importante biodiversité. Par leurs différentes fonctions. Ils jouent un rôle primordial dans la régulation de la ressource en eau, l'épuration et la prévention des crues. L'ensemble du territoire d'étude est particulièrement concerné par ce type de milieu.

(vii) **Les sites classés et inscrits**

Les critères définis par la loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère « artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque » conduisent à protéger des espaces d'une très grande diversité que ce soit sur des territoires ruraux ou urbains. L'inscription des terrains vise à contrôler l'évolution et à préserver ses caractères originaux. Le site classé correspond à une protection forte traduisant une volonté de maintien en l'état du site concerné et n'excluant ni la gestion ni la valorisation. Toute modification de leur aspect nécessite une autorisation préalable du Ministère de l'Environnement ou du préfet de département après avis de la DREAL, de l'ABF, et plus souvent de la Commission Départementales des Sites. Le site inscrit garantit une protection minimale dont le maintien de la qualité fait appelle à une certaine surveillance. Tous travaux sont soumis à l'avis de l'ABF.

Carte 53 : Zones d'inventaire et de protection du milieu naturel - Quimper Sud



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Sources : BDTopo IGN 2010, BDCarto 2010 IGN, SIVALODET, SCOT ODET 2012, POS Quimper 2011, MNHN-INPN, DREAL, Forum des Marais Atlantiques

Bilan sur les zones d'inventaires et de protection sur le site d'étude :

Il en ressort d'après la carte ci-dessus que le site d'étude est concerné par une multitude de zones de protection et d'inventaires du milieu naturel et en particulier sur la rive gauche de l'estuaire de l'Odét, entre la route de Bénodet et l'Odét. Au niveau de l'Anse de Toulven, se superposent plusieurs zones de protection, ce qui indique que la zone est particulièrement riche d'un point de vue naturel. Toujours entre la route de Bénodet et l'Odét, une partie non négligeable de cette zone appartient au Conseil général. Sur le reste du territoire, les espaces boisés classés, et tout particulièrement les zones humides, y sont très présents. Ces dernières témoignent d'une importante biodiversité et jouent un rôle important pour la ressource en eau du site.

Le périmètre d'étude est donc marqué par la présence de l'estuaire de l'Odét ou un grand nombre d'espaces naturels bénéficiant d'une protection y sont présents. Ces protections traduisent l'existence d'un site naturel encore bien conservé, peu modifié et abritant une grande richesse naturelle.

d) Une biodiversité abondante

Les études et projets menés sur la commune de Quimper font l'objet de plusieurs études et inventaires concernant la biodiversité présente sur le l'agglomération. Le territoire d'étude, concerné par un nombre important de zones de protection, témoigne d'un territoire riche d'un point de vue faunistique et floristique. Cependant aucun inventaire d'espèces n'a été réalisé sur le territoire d'étude. L'objectif de cette partie est de permettre d'identifier certaines espèces faunistiques et floristiques présentes sur le site d'étude en réalisant un inventaire (CF Annexe « Inventaire de la faune et de la flore ») à partir des études menées à l'échelle de la commune, de l'agglomération, du département et du Finistère.

Grâce à l'estuaire de l'Odét et la qualité du réseau hydrographique, le site d'étude abrite une diversité d'espèces végétales et animales de tous types telles que l'avifaune, la faune piscicole, certains mammifères. Cependant une majorité de certaines espèces apparaissent :

- Une forte concentration d'oiseaux au niveau de la Baie de Kérogan est constatée. Des espèces, comme les foulques, les avocettes, les bécasseaux, viennent se nourrir, car la baie de Kérogan correspond au site ornithologique majeur du bassin versant de l'Odét. Les zones boisées des bords de l'Odét, en amont et en aval de Quimper ont aussi un grand intérêt.
- Une grande diversité d'espèces floristiques protégées habite le site d'étude, telle que les espèces végétales remarquables comme le Rossolis à feuilles rondes ou encore le Fluteau nageant. Ce patrimoine floristique est concentré dans les secteurs caractérisés par des milieux humides (prairies, tourbières, marais) et boisés.

Enjeux :

- Il s'agit d'un territoire naturel encore peu modifié par l'urbanisation. Sa qualité et sa richesse naturelle en font une zone particulièrement protégée par les outils de protection des milieux naturels. L'enjeu majeur lié au développement urbain du sud de l'agglomération sera **la valorisation et la préservation de cette richesse naturelle et tout particulièrement le long de l'estuaire de l'Odét**, entre l'Odét et la route de Bénodet.

10) Les contraintes de constructibilités à prendre en compte.

Afin d'établir clairement les espaces encore urbanisables sur le territoire Sud de Quimper, il est nécessaire d'identifier les contraintes et réglementations présentes sur ce territoire. Pour y parvenir, plusieurs cartes telles que la carte des contraintes physiques, la carte des contraintes réglementaires, la carte des contraintes environnementales et enfin celle des servitudes d'utilité publique ont été effectuées. Ainsi suite à ces différentes cartes, une carte synthétique reprenant les zones inconstructibles sera dressée afin de repérer ces secteurs aujourd'hui encore urbanisables. Le zonage POS de la ville de Quimper (CF Annexe « Zonage POS – Quimper Sud ») permet également d'avoir une idée de ce qui est considéré comme urbanisable, urbanisé, zone naturelle à protéger et zone agricole.

a) Contraintes physiques

(i) Zone de protection des cours d'eau :

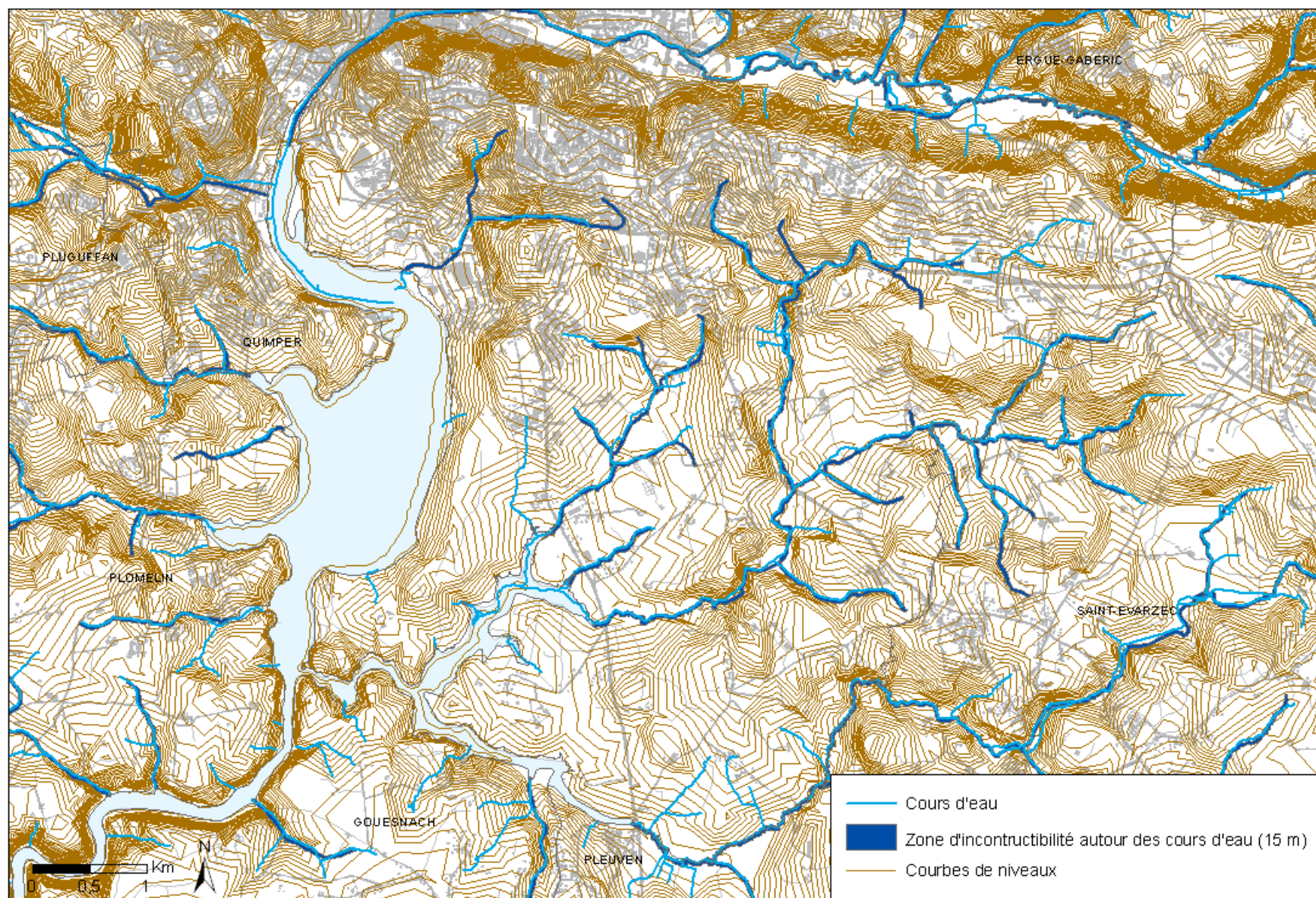
Dans le but valoriser la trame verte et bleue sur les territoires du SCoT, il est nécessaire de prendre en compte le réseau hydrographique dans les choix d'aménagement et d'urbanisation. D'après les orientations et objectifs du SCoT, les constructions et urbanisations nouvelles devront préserver un recul minimal de 15 mètres pour des secteurs urbanisés ou urbanisables, et 30 mètres pour des zones naturelles ou agricoles.

(ii) Relief :

Sur le site d'étude, on constate une diversité du relief. Les courbes de niveau montrent un relief chahuté particulièrement marqué le long des cours d'eau et principalement sur la partie nord, le long de la rivière du Jet avec un pourcentage de pente qui excède les 20%. Sur le reste du site, les pentes les plus marquées atteignent un pourcentage qui se rapproche de 10%. Afin d'identifier les zones de relief marquées où la constructibilité est rendue difficile, il est préférable d'établir une valeur de pente maximale de 20%⁵ autorisant les constructions sur le site. Le relief ne constitue pas un réel problème pour une urbanisation future du site d'étude.

⁵ Valeur arbitraire. Il s'agit de donner une idée des contraintes topographique sur le site d'étude.

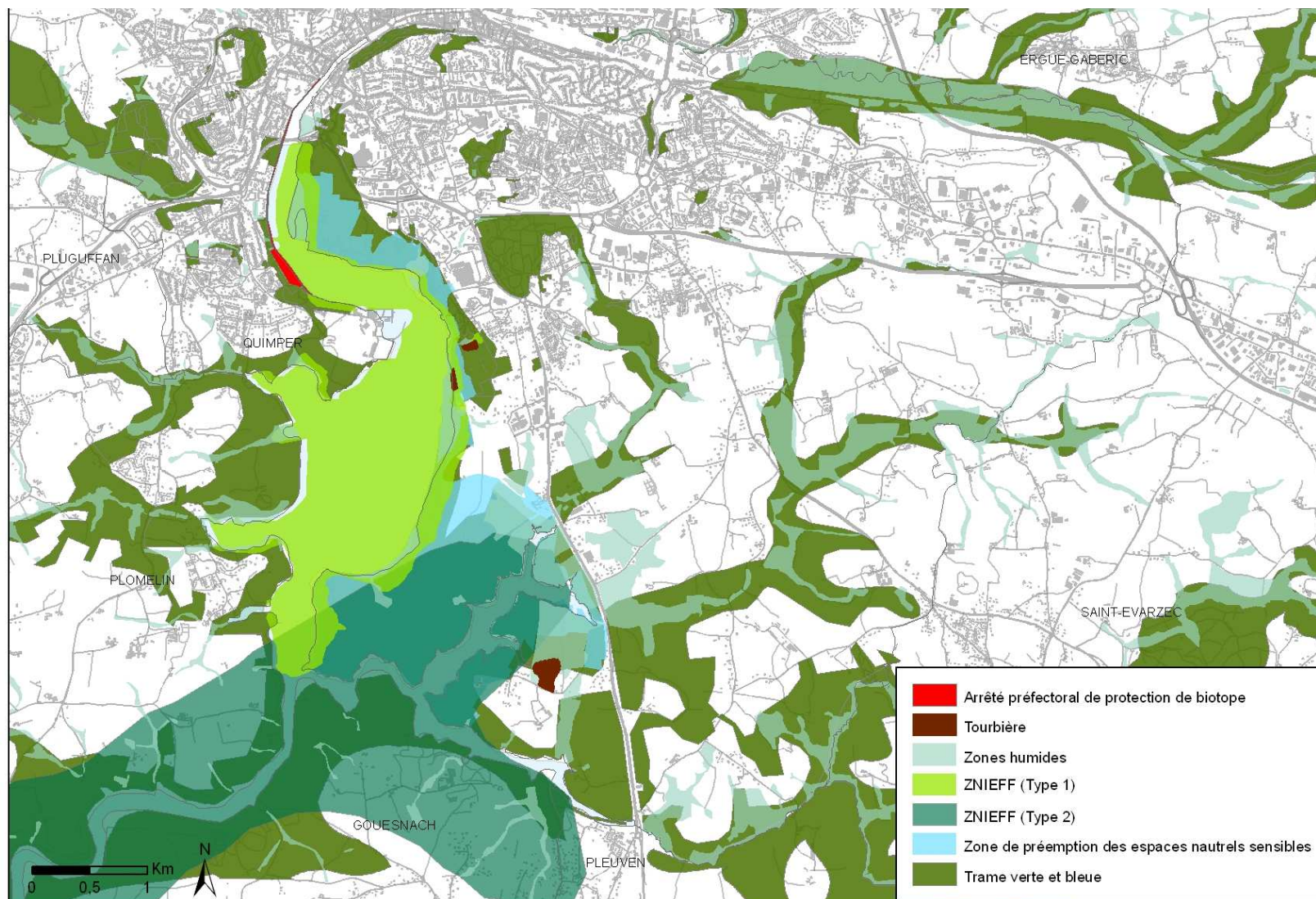
Carte 54 : Contraintes physiques - Quimper Sud



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Sources : BDTopo IGN 2010, BDCarto 2010 IGN, SIVALODET, SCOT ODET 2012, Quimper Communauté

b) Contraintes environnementales

Carte 55 : Contraintes environnementales - Quimper Sud



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Sources : BD Topo IGN 2010, BDCarto 2010 IGN, SIVALODET, SCOT ODET 2012, POS Quimper Mai 2011, MNHN-INPN, DREAL

Une surface importante de notre site d'étude est concernée par des éléments de protection et de préservation du milieu naturel. Les rives de l'Odét le sont particulièrement puisqu'une multitude d'éléments sont présents, ce qui témoigne d'une grande richesse écologique au niveau de l'estuaire de l'Odét, mais impose cependant de nombreuses contraintes et réglementations en termes d'urbanisation.

(i) **La Trame Verte et Bleue**

Il s'agit d'un élément important à prendre en compte en terme de contraintes de constructibilités puisque d'une part le territoire est particulièrement concerné par celles-ci, et d'autre part, dans un objectif de maintien, la trame verte et bleue est considérée comme non urbanisable d'après les prescriptions du SCoT de l'Odét.

(ii) **Les zones humides**

La présence de zones humides, qui auparavant étaient très peu voir pas pris en compte dans les projets d'urbanisme, constitue aujourd'hui un problème majeur sur le site puisque qu'aucune zone humide n'est constructible. Un des principaux objectifs du SAGE est « d'arrêter la régression des zones humides par une politique de préservation et de gestion basée sur la reconnaissance de leur statut d'infrastructure naturelle ». Cependant, il existe des exceptions, et la zone humide peut devenir constructible dans le cas d'un projet d'intérêt général.

Concernant la destruction des zones humides, il existe une mesure compensatoire basée sur le principe du « 200 % », c'est-à-dire que pour un hectare de zone humide détruite, la réglementation impose une construction de deux nouveaux hectares.

(iii) **Arrêté préfectoral de protection de biotope :**

(developpement-durable.gouv.fr)

La réglementation instituée par l'arrêté consiste essentiellement à des interdictions d'actions ou d'activités pouvant nuire à l'objectif de conservation du ou des biotopes (et non des espèces elles-mêmes). Généralement ces interdictions concernent : le brûlage des chaumes, la destruction de talus ou de haies, les constructions, la création de plans d'eau, la chasse, la pêche ou encore certaines activités agricoles etc.

(iv) **Les ZNIEFF**

Les ZNIEFF recensées ne présentent pas de valeur juridique, malgré qu'elles présentent un fort intérêt écologique, et ne sont pas considérées comme des zones inconstructibles. Cependant, le préfet peut refuser un POS ou un PLU si certaines phases du projet peuvent porter atteinte aux ZNIEFF.

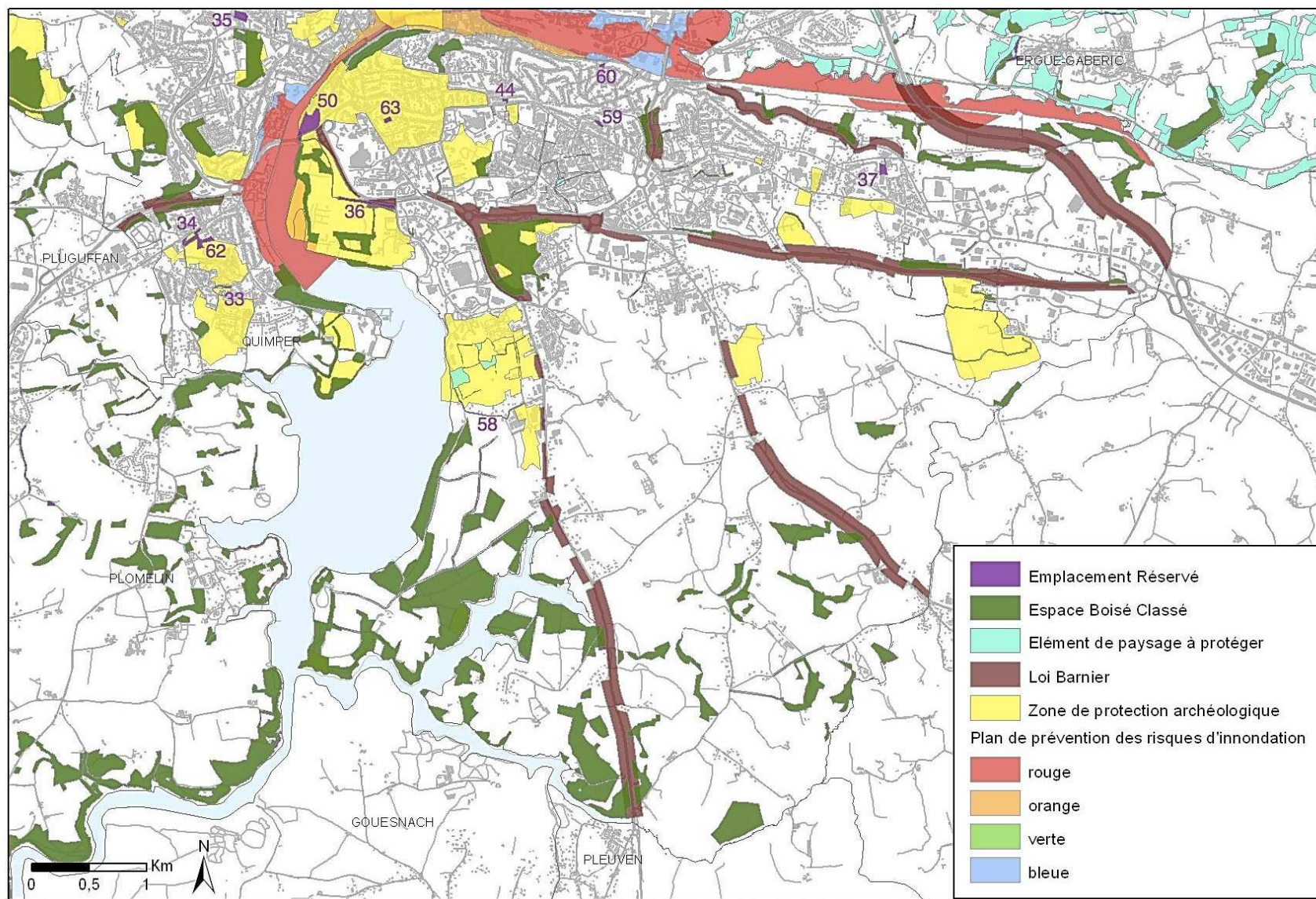
(v) **Zone de préemption des espaces naturels sensibles :**

Ces espaces acquis par le conseil général sont constructibles. Cependant, une réglementation en vigueur s'applique afin de respecter l'objectif environnemental des ENS. Ces espaces peuvent être négociés et acquis par l'agglomération pour y faire certains projets.

Remarque : Il s'agit d'un périmètre très concerné par la présence d'éléments contraignants relatifs à la préservation des espaces naturels et tout particulièrement des zones humides et de la Trame verte et bleue.

c) Contraintes réglementaires

Carte 56 : Contraintes réglementaires - Quimper Sud



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Sources : BDTopo IGN 2010, BDCarto 2010 IGN, POS Quimper Mai 2011, Quimper Communauté

Le site d'étude est concerné par un certain nombre de contraintes réglementaires relatives au POS. Certaines imposent une réglementation stricte d'inconstructibilité, d'autres sont moins restrictifs. Certaines constructions sont donc possibles.

(i) **Espaces boisés classés**

Le classement en espace boisé classé empêche les changements d'affectation ou les modes d'occupation des sols qui nuisent à la conservation, la protection ou la création des boisements. Dans ces espaces, les coupes et abatages d'arbres sont soumis à la déclaration préalable prévue par l'article L.421-4 du code de l'Urbanisme. Ces terrains peuvent être détenus par la commune ou un particulier et sont donc rendus inconstructibles.

Le site présente un nombre important d'espaces boisés classés et notamment sur la partie Sud du site intégrant la trame verte et bleue.

(ii) **Recul de construction par rapport aux voiries (Loi Barnier)**

Dans son Article 52, la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement modifiant l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme ("Loi Barnier") dispose que :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre des autres routes classées à grande circulation ».

La loi s'applique également en dehors des secteurs indicés b au plan de zonage du POS.

Il existe cependant des dispositions particulières et adaptées permettant de justifier un recul différent comme c'est le cas sur notre site au niveau du :

- Secteur de TUCHENNOU, zone d'activité située en bordure de la R.N 165
- Secteur du MOULIN DES LANDES, situé à l'Ouest de la route de Bénodet R.D.34
- Secteur de la route de Rosporden
- Secteur de KERDRONIOU, Avenue du Morbihan
- Secteur de KERJAOUEN, zone d'Activités située en bordure de l'Avenue du Morbihan

La loi Barnier s'applique principalement au niveau des axes primaires tels que la RD 34 (Route de Bénodet), la RN 165, la RD 783 et l'avenue du Morbihan. Cependant elle ne s'applique que partiellement avec des bandes de reculs de largeurs différentes. Cela s'explique par le zonage du POS et les dispositions particulières appliquées à certains endroits de ces routes.

(iii) **Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI).**

D'une manière générale, les risques d'inondation sont situés le long des cours d'eau à des degrés et des profondeurs variables. Les zones les plus vulnérables sont les secteurs urbanisés. Dans le but d'assurer une prévention réglementaire des risques d'inondations, un Plan de Prévention des Risques d'Inondation du bassin de l'Odette a été mis en place en 1995 et approuvé en 1997. Ce dernier a été révisé et un nouveau PPRI a été approuvé le 17 décembre 2004. Il s'étend sur les communes de Quimper, Ergué-Gabéric et Guengat.

Le zonage du PPRI se divise en plusieurs zones :

- La zone rouge : il s'agit des secteurs qui connaissent les aléas les plus forts avec une hauteur d'eau supérieure à 1 mètre, ce qui implique une inconstructibilité du lieu.
- La zone orange : cette zone fait référence au centre urbain, où le maintien des activités du centre-ville, la préservation du patrimoine architectural sont à concilier tout en assurant la protection des biens des personnes.
- La zone bleue : ces zones sont concernées par des aléas moyens ou faibles avec une hauteur d'eau inférieure à 1 mètre, ce qui implique des mesures de prévention.
- La zone verte : il s'agit d'une zone spécifique au secteur du Froot (ruisseau de longueur réduite entièrement en agglomération). Elle vise à contenir, à l'intérieur du bassin versant, les risques d'inondation liés à des précipitations intenses.

(iv) **Les emplacements réservés.**

Les emplacements réservés sont des zones délimitées par les documents d'urbanisme (POS, PLU) réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général, aux espaces verts ou aux programmes de logement social. Ces emplacements traduisent un engagement des collectivités publiques relatif aux équipements publics projetés sur leur territoire. La technique des emplacements réservés apparaît clairement comme une option sur des terrains que la collectivité publique bénéficiaire envisage d'acquérir pour un usage d'intérêt général futur.

Ces espaces sont donc destinés à un usage précis et ne peuvent être pris en compte comme terrain urbanisable. Ils sont donc identifiés comme terrain inconstructible (Source : outils2amenagement.certu.fr).

Liste des emplacements réservés présents sur le site d'étude (POS):

Il est nécessaire de noter que la liste des emplacements réservés date du POS de Quimper de 2001. Des modifications ont été apportées en fonction des informations récupérées. Cependant sous réserve de confirmation, voici la liste des emplacements réservés encore présents sur la carte ci-dessus.

Tableau 26 : Liste des emplacements réservés présents sur le site d'étude.

Numéro	Bénéficiaire	Désignation	Superficie
33	Commune	Elargissement du chemin de Kerlagatu	1 408 m ²
34	Commune	Carrefour route des Châteaux	1 457 m ²
35	Commune	Bassin écréteur de crue	10 659 m ²
37	Commune	Câteau d'eau Quistinidal	5710 m ²
44	Commune	Réservoirs avenue Yves Thépot	1 140 m ²
48	Commune	Espace vert garenne de Pen-Ar-Stang	29 622 m ²
50	Commune	Parc de Poulguinan	25 852 m ²
56	Commune	Voie de desserte et chemin piéton reliant Poulguinan à Lanniron et Creac'h Gwen	13 893 m ²
58	Commune	Chemin piéton Stang zu – kernoter (largeur : 3 mètres)	2 450 m ²
59	Commune	Espace vert rue Toul An Avel	1 761 m ²
60	Commune	Espace vert rue Ampère	1 294 m ²
62	Commune	Extension du groupe scolaire de Kervilien et équipements sportifs	12 748 m ²
63	Commune	Extension du groupe scolaire Victor Hugo	2 175 m ²

Source : POS de Quimper

(v) Zone de protection archéologique

(POS 07/07/2000- annexe périmètre particulier – Périmètres des zones archéologiques sensibles – arrêté préfectoral)

Arrêté n°95/2078 du 20 1995 fixant les conditions d'application du décret 86-192 du février 1986 relatif à la protection du patrimoine archéologique

Ce sont des périmètres contenant des zones archéologiques sensibles. Ils ont pour objectifs de protéger les secteurs ayant un intérêt archéologique. A l'intérieur de ce périmètre, tout permis de construire, autorisation de lotir, permis de démolir, de travaux doit faire l'objet d'une consultation de M. le Conservateur Régional de l'Archéologie. Les constructions sont donc possibles, cependant une réglementation est appliquée.

d) Servitudes d'utilité publique

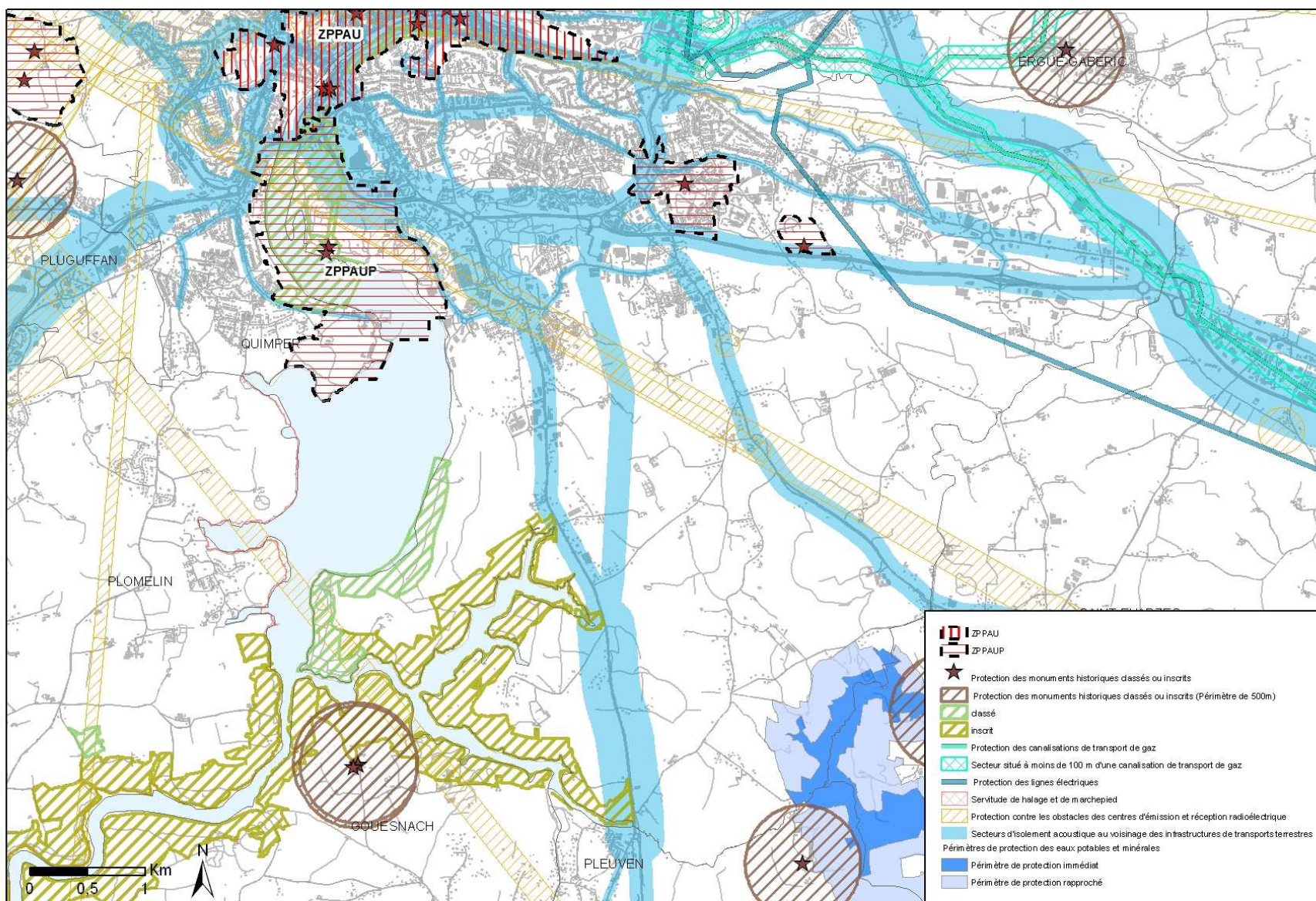
Le territoire d'étude est concerné par un grand nombre de servitudes d'utilité publique de tous types. Des servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et certains équipements telles que la protection des réseaux de transport de gaz, des lignes électriques et tout ce qui se rapporte au domaine de la communication électronique, imposent des réglementations à respecter pour l'aménagement du territoire.

D'autres servitudes relatives à la conservation du patrimoine sont également présentes et imposent de ce fait des règles ayant pour but de conserver et protéger le patrimoine culturel et naturel du site. Les servitudes concernées sont celles de la protection des monuments historiques, des monuments naturels et des périmètres de protection des eaux potables.

Toutes ces servitudes imposent des réglementations et des inconstructibilités sur les territoires du sud de l'agglomération quimpéroise.

(CF Annexe « Tableau récapitulatifs des servitudes d'utilité publique »)

Carte 57 : Servitudes d'utilité publiques - Quimper Sud



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Sources : BDTopo IGN 2010, BDCarto 2010 IGN, DDTM, SCOT ODET 2012

e) Synthèse des zones inconstructibles

Il est intéressant de dresser une carte de façon à montrer toutes les zones inconstructibles (contraintes environnementales, réglementaires, physiques et des servitudes d'utilité publique) à l'échelle de la commune.

A ces contraintes se superposent les secteurs déjà urbanisés présents sur le site (tâche urbaine). Il en ressort clairement que le site est constitué d'une part importante de zones inconstructibles en particulier le long de l'Odette et au sud-ouest du site d'étude.

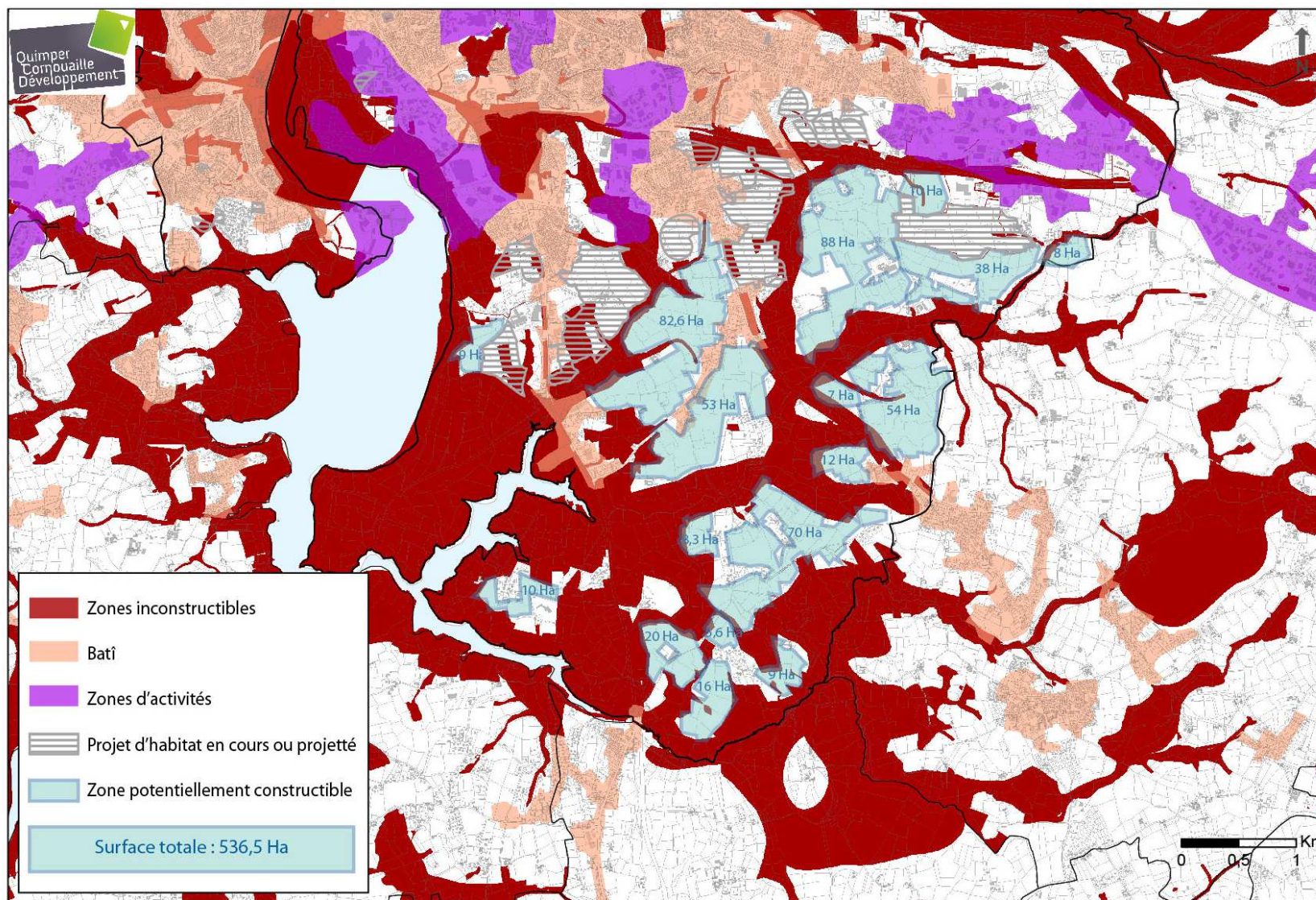
A noter que le territoire de Quimper Nord est également concerné par les contraintes de constructibilité qu'au niveau du site d'étude. Si la limite d'urbanisation était fixée par le C.N.O, le potentiel de surface constructible sur les territoires de Quimper Nord serait particulièrement restreint.

[illegible]

Note : Cette carte ne prend pas en compte les contraintes de constructibilité autres que la TVB pour les communes en dehors de Quimper Communauté.

11) Un potentiel foncier malgré d'importantes contraintes.

Carte 59 : Potentiel constructible sur le site d'étude



Malgré les nombreuses contraintes qui régissent le site, on constate donc un potentiel foncier intéressant qui pourrait accueillir les extensions d'urbanisation futures de l'agglomération quiméroise.

Il faut cependant prendre en considération la question du maintien de l'agriculture sur le territoire. Ce potentiel foncier incluant les zones agricoles.

Par ailleurs, du fait des contraintes de constructibilité, ces zones apparaissent très morcelées. Une des difficultés de l'urbanisation future sera donc de relier ces zones urbanisées.

Pour information, le potentiel constructible représente ici 536,5 Ha soit plus de 50 ans de consommation foncière en extension d'habitat telle qu'elle est fixée par le SCoT de l'Odé.

12) Une maitrise foncière anticipée.

La démarche de maitrise foncière présentée par les services de Quimper reste globalement la même pour les projets d'habitats. Il s'agit pour la ville de maitriser le foncier avant d'envisager un projet d'étude. Pour se faire, la ville de Quimper utilise notamment les zones d'aménagement différé afin d'acquérir le foncier nécessaire.

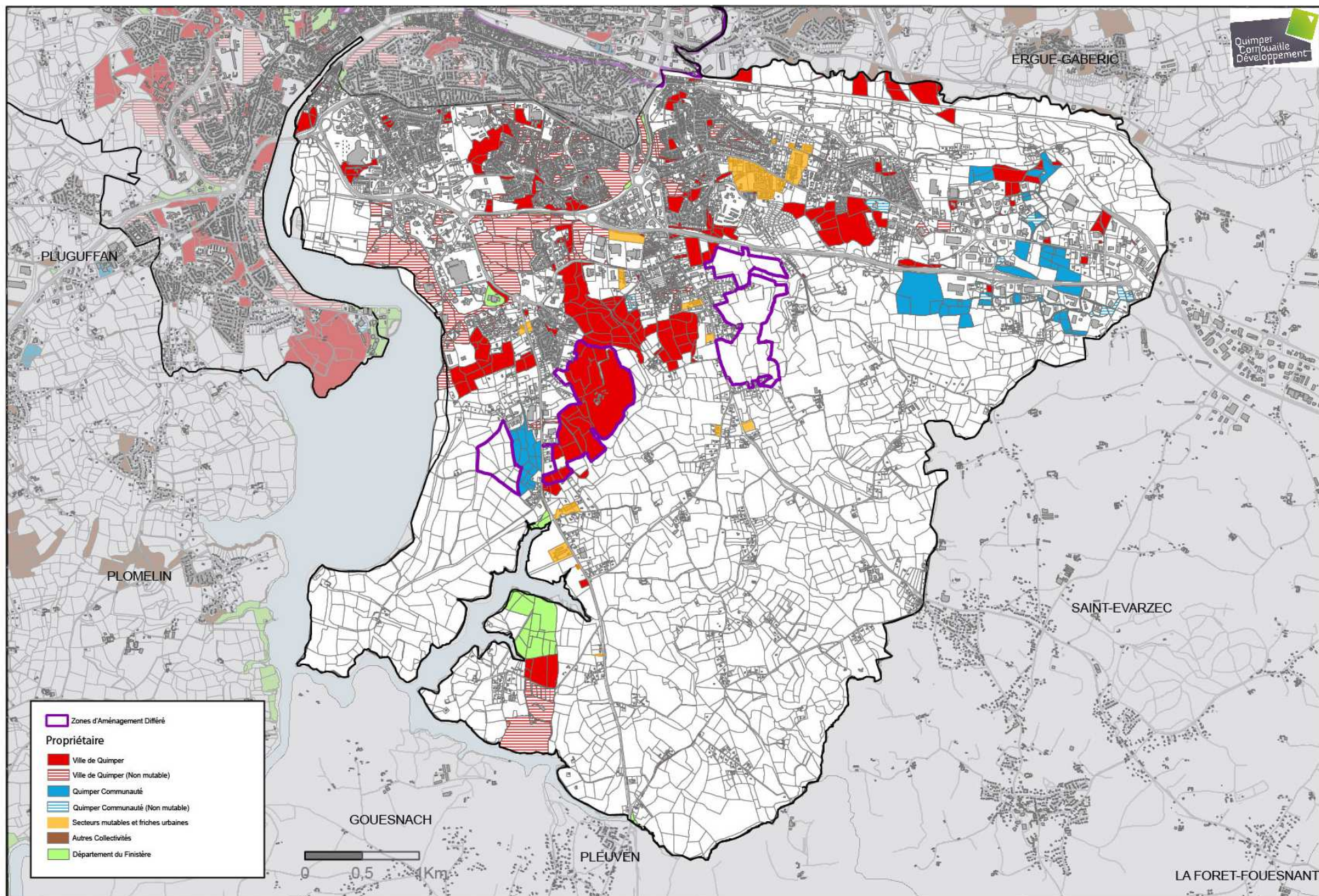
C'est ce qui a notamment été entrepris récemment sur les ZAD de Kervoalic et de Kersaliou (dans une moindre mesure) au Sud et du Park Olivier au Nord. La commune, par ses récentes acquisitions, maitrise désormais la majeure partie du foncier de ces deux ZAD. La ville constitue ces ZAD en fonctions des besoins locaux. Si les ZAD de Kervoalic et du Park Olivier sont destinées essentiellement à accueillir de l'habitat, les ZAD de Moulin des Landes et de Kerdroniou semblent quant à elles destinées à accueillir des zones d'activités économiques. On notera tout de même avec la carte suivante que la maitrise foncière des ZAE est principalement assurée par Quimper Communauté davantage que par la Ville de Quimper elle-même.

La carte de statut du foncier montre une maitrise importante du foncier sur le site d'étude notamment le long de la route de Benodet. On retrouve également sur cette carte un relevé (non exhaustif) des friches et secteurs mutables, qui pourraient donc être acquis et mis en valeur.

Enjeux :

- Les futurs projets d'urbanisation devront chercher à **valoriser les friches urbaines et secteurs mutables** identifiés sur la carte ci-dessous.
- Les services en charge de la politique foncière et de l'habitat devront **poursuivre les acquisitions foncières** afin d'anticiper de futures tranches d'urbanisation.

Carte 60 : Zonage opérationnel et propriété foncière - Quimper Sud



Conception, Réalisation : Quimper Cornouaille Développement, Juin 2012. Sources : BDTopo 2010, BDCarto 2010, SIVALODET, Quimper Communauté

■ Bilan des enjeux liés à l'urbanisation du Sud de l'agglomération Quimpéroise

■ Bilan des enjeux liés à l'urbanisation du Sud de l'agglomération Quimpéroise

Cette partie a pour objectif de proposer une vision globale, de l'aménagement du secteur Sud de l'agglomération quimpéroise, aux divers acteurs locaux. Les enjeux, dégagés préalablement, permettent de mettre en évidence des atouts, faiblesses, opportunités et enfin menaces liés à l'extension de l'agglomération sur ce territoire. Un recoupement de ces éléments en quatre recommandations majeures, devront être prises en compte pour les réflexions futures liées à l'aménagement de ces territoires.

Tableau 27 : Analyse des atouts/faiblesses/opportunités/menaces

Atouts	Faiblesses
• Une grande richesse du patrimoine naturel et environnemental sur le périmètre d'étude. ● • Une diversité de paysage à la fois urbain et rural. ● • Une forte proportion de terres agricoles sur le périmètre d'étude et sur le SCoT de l'Odet. ● • Une dynamique démographique actuelle en croissance et prévue pour durer. ● • Un taux de logements locatifs sociaux satisfaisant. ● • Une base économique cornouaillaise pérenne portée par l'agroalimentaire. ● • Des ZAE attractives et dynamiques. ● • Un réseau viaire bien développé sur le périmètre d'étude. ● • Une ressource foncière potentiellement constructible importante. ● • Une maîtrise foncière anticipée et d'ores et déjà importante. ● • Un territoire qui dispose de grandes infrastructures de déplacement : voie express (N 165), aéroport, TGV. ● • Une offre commerciale quimpéroise supérieure à la moyenne des aires urbaines bretonnes. ● • Une proximité entre consommateurs et agriculteurs. ● • Des zones géographiques regroupant des équipements divers attractifs. ●	• Un manque de raccordement et de continuité entre les différents éléments de la Trame Verte et Bleue. ● • Un site qui présente de multiples contraintes (environnementale, réglementaire, physique et servitude d'utilité publique). ● • Des difficultés d'accès des modes doux aux éléments naturels, plus particulièrement au niveau des rives de l'Odet. ● • Un patrimoine bâti peu mis en valeur sur le périmètre d'étude malgré sa présence. ● • Manque de continuité des actions prises par les services paysagers (orientation du SDAP) et les services transports et déplacements concernant les modes piétons et cyclables. ● • Des prix du foncier élevés comparés au marché local cornouaillais. ● • Une offre de logements locatifs sociaux peu adaptée à la demande. ● • Un réseau cyclable peu développé sur le territoire d'étude. De plus, il n'y a pas encore de continuité entre les aménagements réalisés. ● • Un potentiel foncier morcelé. ● • L'Odet constitue un obstacle naturel à l'ouest du périmètre d'étude entraînant des difficultés de franchissements (la D 100, le pont de Poulguinan et le pont de Cornouaille). ● • Sur les territoires Sud du SCoT de l'Odet, l'insuffisance des liaisons Est-Ouest se traduit par des problèmes de congestions. ● • Un trafic routier qui connaît des saturations aux heures de pointe du soir au niveau du pont de Poulguinan, de la route de Bénodet, des entrées de Quimper et de la route de Concarneau. ● • Le Pays Fouesnantais connaît des difficultés d'accès à la voie express • Sur le périmètre d'étude, l'offre en transport en commun est peu développée en dessous de la zone délimitée par le moulin des landes et Ty bos. ● • A l'échelle cornouaillaise nous pouvons déplorer une certaine centralisation des activités économiques à l'Est de Quimper dans les ZAE du Guelen, de Troyalac'h et de Kerdroniou. ●

Opportunités	Menaces
• Malgré d'importantes zones inconstructibles, le site présente une importante surface potentiellement urbanisable. ● ● • Une extension des réseaux d'eau potable et d'assainissement possible sur le site d'étude. ● • Un élément naturel caractéristique, l'Odét, qui peut permettre des aménagements en cohésion avec celui-ci comme la création de circuits de randonnées, de bases nautiques, ... ● • Le SAGE en cours de révision permettra de renforcer la protection d'éléments naturels le long de l'Odét. ● • Des friches urbaines et industrielles disponibles. ● • Il existe des possibilités de faire évoluer le projet transport en créant de nouveaux parkings relais dont celui du rond-point du Moulin des Landes. ● • Dans le schéma départemental vélo, le schéma directeur d'aménagement paysager et le schéma directeur cyclable d'agglomération, de nombreux aménagements cyclables sont préconisés sur le périmètre d'étude. Ces aménagements ont été étudiés en complémentarité avec l'existant sur le Pays Fouesnantais et sur le centre-ville de Quimper assurant des continuités cyclables. ● • L'absence de surfaces disponibles dans les ZACOM sur le périmètre d'étude se traduira par l'implantation de nouveaux commerces dans les centralités, permettant ainsi leurs renforcements. ●	• Un solde migratoire négatif à Quimper. ● • Une attractivité importante du littoral. ● • Une urbanisation des territoires Sud pourrait entraîner une augmentation du trafic routier, impliquant des saturations. ● • Une réduction de l'influence des centralités face aux commerces périphériques. ● • Des difficultés à renouveler les exploitations agricoles vieillissantes. ● • Des territoires en déprise agricole. ●

- La ville de Quimper jouit d'une économie pérenne qui lui permet de poursuivre son développement. Celui-ci peut s'appuyer sur des ZAE attractives et dynamiques, des équipements divers de qualité et de grandes infrastructures lui permettant de se connecter et d'échanger avec l'extérieur. La question du développement futur de Quimper nécessitera de pallier aux questions de franchissement de l'Odet et du rééquilibrage Est Ouest de l'économie cornouaillaise. De plus, à plus petite échelle, il est important de trouver un équilibre entre l'offre des commerces de proximités et entre l'offre des grands centres commerciaux, afin de maintenir l'influence des centralités.

- Une forte proportion de surfaces agricoles au Sud de l'agglomération quimpéroise, conduit aujourd'hui le territoire au centre de nombreux enjeux. Effectivement, la ressource foncière qu'elle représente en vue d'une urbanisation engendre un morcellement des surfaces agricoles et une requalification de nombreuses parcelles. Il serait intéressant de s'interroger sur la nécessité de maintenir l'agriculture sur le site ou de la sacrifier pour mieux la conserver ailleurs. En effet Quimper, comparé aux communes périphériques, est soumise à une densité de logements plus élevée. Par conséquent, Quimper se prête plus à la construction de logements que ses communes voisines. Une véritable réflexion concernant l'agriculture permettrait de trouver un véritable compromis entre consommation foncière et maintien de l'agriculture. Le maintien de l'agriculture dépendra du renouvellement des exploitations agricoles vieillissantes et de la proximité entre les consommateurs et les agriculteurs, gage de qualité.

- D'après les études menées par l'INSEE, Quimper va connaître une croissance démographique dans les années à venir nécessitant la poursuite de l'urbanisation. Cette urbanisation pourra se faire au Sud de l'agglomération où l'on trouve un potentiel foncier urbanisable important. De plus, l'extension des réseaux d'assainissement et d'eau potable est possible sur le périmètre d'étude dans le cadre du développement de l'habitat. Cependant, toute urbanisation nécessitera d'importantes réflexions afin de prendre en compte les contraintes identifiées. Cette urbanisation devra s'accompagner de la mise en place d'infrastructures de transport adaptées comme la prolongation des lignes armatures et le développement du réseau cyclable. L'objectif étant de fluidifier le trafic, de proposer des modes de transports alternatifs à l'automobile et de minimiser les problèmes de congestions, notamment aux heures de pointe. Par ailleurs, les prix du foncier sur Quimper sont plus élevés que la moyenne cornouaillaise. Cela explique en partie le solde migratoire négatif de Quimper. L'urbanisation devra également intégrer les logements sociaux et permettra de rapprocher l'offre et la demande.

- Le périmètre d'étude dispose d'un patrimoine naturel riche protégé par de nombreuses réglementations qui permettent de le mettre en valeur. Il existe également un patrimoine bâti remarquable qui est peu mis en valeur, car il n'est pas protégé par des outils réglementaires. L'ensemble de ce patrimoine peut devenir une force pour le périmètre d'étude, pouvant offrir un cadre de vie de qualité mais différent de celui existant sur le littoral. Pour ce faire il est nécessaire, en plus des actions déjà réalisées, d'entreprendre des aménagements continus et en cohésion avec ce patrimoine. L'idée est d'assurer une meilleure sauvegarde du patrimoine afin d'aboutir à un ensemble homogène. De plus, l'accessibilité des modes doux à ce patrimoine permettrait de rapprocher les populations de ce dernier et d'améliorer le ressenti des populations vis-à-vis de leur environnement local.

■ Annexes

a) Compte rendu des entretiens avec les techniciens

Compte rendu de l'entretien avec Jean-Luc Rault

Le 14 mai 2012.

Personnes présentes :

Jean-Luc Rault : Responsable du développement des transports et de la mobilité au Pôle Déplacements Voirie Environnement de Quimper Communauté.

Jennifer Cheruel : Chef de Projet au Pôle Aménagement de Quimper Cornouaille Développement

Arthur Legrand, Jean-Christophe Goudouneix : Stagiaires à l'Agence Quimper Cornouaille Développement

Objectifs de la rencontre :

Récupérer des informations nécessaires à l'avancement du projet et connaître la vision actuelle et projetée des déplacements et des transports sur l'agglomération.

Bilan :

Lors de cet entretien avec Mr RAULT, il nous a tout d'abord été expliqué les éléments récents du réseau comme la rocade Nord ainsi que les points noirs actuels du réseau viaire.

De plus, il nous a familiarisés avec l'Etude de restructuration du réseau de transports en commun, datant de 2006. Celle-ci a été réalisée par MVA Consultancy France en partenariat avec l'Atelier de l'Île et Transétude. Cette étude aux multiples scénarios a permis à Quimper Communauté d'élaborer le Projet Transport, qui doit être effectif en 2016.

Ce Projet Transport, prévoit une réorganisation des infrastructures, notamment, grâce à une plateforme multimodale au niveau de la gare. Ce futur pôle, s'articulera autour du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) ainsi que de la création d'un axe de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) alimenté par des Parkings Relais. Ce projet datant de Novembre 2011 qui débutera à l'horizon 2016, permettra également de repenser la circulation et la place des piétons et des cyclistes dans le centre-ville.

Suite à cela, a été évoqué la problématique du réseau cyclable et les attentes de Quimper. En effet, le Pays Fouesnant a déjà prévu et commencé ces aménagements, auxquels devront venir se connecter les futurs aménagements de Quimper.

En fin d'entretien, l'accent a été mis sur les enjeux d'un développement de notre site d'étude pour pallier aux problèmes d'urbanisation notamment liés à la route de Bénodet et son ancien contournement.

Suite à cet entretien, nous a été transmis par Mr Rault :

- Création d'un axe de Bus à Haut Niveau de Service et de Parkings Relais, Novembre 2011
- Etude de restructuration du réseau de transports en commun, 2006
- Schéma Directeur cyclable d'agglomération de Quimper Communauté, Décembre 2011
- Classement statutaire des voiries de Quimper
- Comptages de 2008 à 2011 des voiries de Quimper
- Cordon 2008 – 2009
- Comptages RD 34 2011
- Accidentologie de 2007 à 2011 sur RD 34

Compte rendu de l'entretien avec Frédérique Maréchal
Le 21 Mai 2012.

Personnes présentes :

Frédérique Maréchal : Responsable du Service Habitat et Foncier pour la Ville de Quimper.

Romain Ibanez et Maxime Masson : Stagiaires à l'agence Quimper Cornouaille Développement.

Objectifs de la rencontre :

Faire un point sur les projets d'habitat en cours et prévus.

Faire un point sur les réserves foncières des diverses collectivités

Connaitre la vision de Frédérique Maréchal sur le développement du Sud Quimpérois.

Bilan :

Frédéric Maréchal nous a indiqué les dominantes visées pour les ZAD qui ont été établies. Les ZAD du Moulin des Landes et de Kerdroniou auront probablement une vocation économique et seront donc probablement acquises par les services de Quimper Communauté. En revanche, les ZAD de Park Olier, de Kervoalic et de Kersaliou semblent, quant à elles, destinées au développement de l'habitat. Le développement de Kersaliou étant envisagé à plus long terme que pour les 2 premières. A ce titre, quelques acquisitions foncières ont été réalisées en début d'année 2012, permettant à la ville de Quimper de posséder actuellement la majorité des terrains concernés par les ZAD de Park Olier et de Kervoalic.

Les projets en cours sont les projets présentés dans le PLH. Selon Frédéric Maréchal, il y en aurait encore pour au minimum 10 ans de construction et selon lui rien n'est à prévoir pour le moment, hormis si des opportunités se présentaient (par exemple en centre-ville).

Nous avons appris que le projet de Kervalguen était lié au projet ANRU de Kermoyan, où des destructions de logements ont eu lieu et seront compensées par ce projet.

En ce qui concerne la politique de réhabilitation de l'habitat, une OPAH vient de se terminer sur Quimper et va être prochainement remplacée par un PIG (Projet d'Intérêt Général) géré par Quimper Communauté en partenariat avec l'ANAH et qui sera effectif sur les 4 ou 5 prochaines années.

En termes de politique du logement social, rien de particulier n'a été mis en place. Il s'agit d'intégrer la part de logement social imposé dans les projets d'habitat développés. Quimper n'est que faiblement déficitaire en termes de logement social.

La mixité fonctionnelle est recherchée dans les projets développés.

Concernant sa vision du site d'étude, Frédéric Maréchal a principalement souligné les nombreuses contraintes de constructibilité qui freinent grandement le développement.

Compte rendu des entretiens avec Laurent Bruchon

Les 29 Mai et 21 Juin 2012.

Personnes présentes :

Laurent Bruchon : Directeur du service Développement économique de l'Agence Quimper Cornouaille Développement.

Jennifer Cheruel : Chef de projet. Agence Quimper Cornouaille Développement.

Jean-Christophe Goudouneix et Maxime Masson : Stagiaires à l'agence Quimper Cornouaille Développement.

Objectifs de la rencontre :

Obtenir des précisions sur les données, en termes d'économie, qui ont été recueillies.

Connaître les projets en termes de développement économique pour Quimper Communauté

Connaître la vision de Laurent Bruchon concernant le site d'étude et son urbanisation.

Bilan :

La rencontre a d'abord commencé par une bref présentation des forces et faiblesses de l'économie cornouaillaise : Agroalimentaire, agriculture, grandes entreprises, etc.

Laurent Bruchon nous a ensuite présenté le pôle de compétitivité Valorial, le projet IALYS et les enjeux qu'ils impliquent.

Nous sommes ensuite rentrés plus en détails sur les enjeux liés au développement du Sud de l'agglomération de Quimper. Une forte demande existe en termes d'implantations d'activités le long de la route de Bénodet. Cependant, selon Laurent Bruchon, le gros problème pour le développement de l'activité sur le site est le statut de la route de Bénodet. Aucun nouvel accès ne peut être créé sur cette route. De nombreux projets ont ainsi été déboutés à cause de ce problème.

Nous avons également fait un bilan concernant le développement et le devenir des différentes ZAE de Quimper. Il en ressort un besoin en matière de tertiaire puisque la zone de Creac'h Gwen va bientôt atteindre ses limites en termes d'accueil. La zone de l'Hippodrome est actuellement en mutation. Les industries qui s'y trouvent migrent vers d'autres zones d'activités et cette zone tend à devenir une zone artisanale et de stockage. Enfin la zone de Kervilou va probablement être amenée à disparaître pour être remplacée par de l'habitat. Selon Laurent Bruchon, le poumon économique de la Cornouaille se situe à l'Est de Quimper avec les zones du Guélen, de Kerjaouen et de Troyalac'h.

En ce qui concerne le commerce, la tendance est au freinage et au contrôle de son développement suite au récent et important développement qui a eu lieu, mais qui était selon Laurent Bruchon nécessaire.

Le service du développement économique de Quimper Cornouaille Développement est dans l'anticipation et a toujours besoin de foncier disponible pour pouvoir accueillir des entreprises qui sont par ailleurs demandeuses.

La rencontre s'est terminée par une visite de terrain. Cette visite a notamment permis de découvrir les différentes zones d'activités du site (Moulin des Landes, Creac'h Gwen, Keradennec, Kerjaouen,...). Cette visite a également permis de comprendre le développement du site et donc de mieux comprendre la situation actuelle. Ce fut par ailleurs l'occasion d'identifier certains sites potentiellement mutables et certaines friches.

Une seconde rencontre le 21 Juin nous a permis d'identifier plus précisément les friches et secteurs mutables sur le site d'étude et d'obtenir certaines précisions suite à la précédente rencontre.

Compte rendu de l'entretien avec Anne-Sophie Blanchard

Le 6 Juin 2012

Personnes présentes :

BLANCHARD Anne-Sophie : responsable du développement internet au Sivalodet

IBANEZ Romain et LEGRAND Arthur: Stagiaire à l'agence Quimper Cornouaille Développement.

Objectifs de la rencontre :

- Obtenir des informations et des précisions concernant le SAGE de manière synthétique et les projets en cours sur le territoire d'étude.
- Savoir qui gère les périmètres de protection des captages d'eau situés sur le périmètre d'étude et connaître leur législation.
- Obtenir des informations sur la biodiversité
- Connaître la législation des zones humides

Bilan :

Nous avons débuté l'entretien en abordant le sujet des zones humides et leur législation. Celles-ci ne sont donc pas urbanisables, dès le premier mètre carré, sauf exception comme c'est le cas pour un projet d'intérêt général. En cas de destruction, il existe une mesure compensatoire.

Suite à cela nous avons fait un bilan sur les autres contraintes environnementales à prendre en compte dans l'étude comme la Trame verte et bleue, les espaces boisés classés, le zonage de l'assainissement collectif, la ressource en eau, la réglementation des cours d'eau, les arrêtés préfectoraux de protection de biotope.

A propos de ces derniers, de nouveaux arrêtés sont en cours de réalisation sur les tourbières de Stang Zu, Toulven, Kerogan et au niveau de la baie de Kerogan. Ces arrêtés visent à la création d'une zone autour des tourbières afin de prendre en compte leurs bassins de vie. Ils s'inscriront dans le nouveau SAGE qui est en cours de révision. Il a également été évoqué le fait que le Plan de Prévention des Risques Inondations était en cours de révision, car ce dernier date un peu et n'est plus en conformité avec la nouvelle législation. Autrement, il n'existe pas d'autres projets en cours ou prévus.

Au sujet des périmètres de protection des captages d'eau, ceux situés sur le site d'étude sont gérés par le Pays Fouesnantais. Il a également été précisé qu'il n'existe pas de périmètre de protection de captage d'eau lorsqu'il s'agit d'un captage industriel ou de refroidissement.

Concernant la biodiversité, un inventaire a été établi dans le SAGE, cependant pour obtenir plus d'informations, Mme Blanchard a conseillé certains sites internet (Conservatoire Botanique de Brest, INPN) ou de contacter une association.

Suite à cette discussion sur la biodiversité, le sujet de la pollution de l'estuaire de l'Odet a été abordé, indiquant que celui-ci était pollué ce qui empêchait un développement des activités nautiques et interdisait la baignade. Il s'agit d'un problème de bactérie.

L'entretien s'est terminé par l'obtention de plusieurs contacts afin d'avoir davantage d'informations sur certains points évoqués.

Documents obtenus suite à cet entretien :

- Atlas cartographique du SAGE
- Document synthétisant le SAGE
- Etude sur les espaces naturels de Quimper Communauté réalisé par le Conseil Général du Finistère en Octobre 2009
- La couche SIG des zones humides

Compte rendu de l'entretien avec Alain Gardelle

Le 19 Juin 2012

Personnes présentes :

GARDELLE Alain : Directeur du pôle environnement de Quimper-Communauté

CHERUEL Jennifer: Chef de projet. Agence Quimper Cornouaille Développement.

IBANEZ Romain: Stagiaire à l'agence Quimper Cornouaille Développement.

Objectifs de la rencontre :

- Avoir des précisions sur le site de la décharge de Kerjequel.
- Obtenir des informations en ce qui concerne la gestion et l'utilisation des eaux sur le site d'étude, c'est-à-dire sur la ressource en eau potable et l'assainissement collectif.
- Connaître les limites et les périmètres des réseaux d'eau potable et d'assainissement.

Bilan :

Nous avons commencé l'entretien en abordant le sujet de la décharge de Kerjequel et nous avons appris que Quimper Communauté avait transféré la déchèterie de Kerjequel, ouverte depuis 1989, et anciennement située à Creac'h Gwen, ainsi que la plate-forme de stockage des déchets végétaux compte tenu de son ancienneté et des difficultés de réaménagement du site par rapport aux exigences actuelles. La déchèterie, et la plate-forme de stockage des déchets végétaux ont donc été implantées sur la Z.A. de Kergonan, à l'est de la commune de Quimper.

Le terrain de cette ancienne déchèterie est d'environ 1,3 ha. Quant à l'ancienne plateforme de stockage des végétaux (ancienne usine de compostage) fermée depuis les années 90 et située au même endroit, elle n'a pas subi de travaux de dépollution. Les constructions ne sont pas possibles sur ces terrains.

Nous avons ensuite discuté sur la gestion des eaux et dans un premier temps concernant l'assainissement collectif. Le réseau d'assainissement collectif est relié à la station du Corniguel.

Les limites du réseau AC sur le sud de Quimper :

- Route de Bénodet – Garage Citroen
- Avenue Ty Boss – Garage Ford

Il existe un schéma d'assainissement pris en compte dans le futur PLU prévu pour une durée de 15 ans. D'un point de vue technique l'extension du réseau sur le site est faisable, mais il existe des contraintes administratives (ex : zones humides) qui empêcheraient les travaux.

Au niveau de Kervoalic, le réseau est présent, mais lors des travaux une réduction des objectifs s'est faite en raison de la présence de zone humide.

Le réseau d'assainissement collectif et son zonage ont été établis sur la base du futur PLU et n'envisage donc pas une vision future de l'extension du réseau dans le Sud de Quimper. (Pas d'analyse pour l'extension du réseau, elle se fait en fonction des projets prévus.). Le zonage n'a pas encore été validé, et sa validation est prévue pour l'automne 2012.

Il n'existe donc pas de réelles contraintes d'extension du réseau d'assainissement collectif mis à part les contraintes administratives, cependant pour envisager une extension, il faut d'abord avoir des projets de prévus.

En ce qui concerne l'alimentation en eau potable, depuis le 1^{er} janvier 2012, la gestion de l'eau potable a été confiée à Quimper Communauté.

L'alimentation en eau potable est possible pour le Sud mais pas pour de grosses activités comme Père Dodu, cependant pour de l'habitat l'extension est tout à fait possible.

A Est de l'agglomération, l'alimentation est un peu limitée, la construction d'un poste de relèvement au Guelen pour sécuriser le secteur a été effectuée.

Compte rendu de l'entretien avec Jean-Hubert Gilson

Le 22 Juin 2012

Personnes présentes :

GILSON Jean-Hubert : Responsable de la direction du paysage et des jardins

CHERUEL Jennifer : Chef de projet. Agence Quimper Cornouaille Développement.

IBANEZ Romain: Stagiaire à l'agence Quimper Cornouaille Développement.

Objectifs de la rencontre :

- Obtenir des informations concernant le SDAP et sur certains outils de protection du milieu naturel.
- Connaitre quel est son rôle vis-à-vis du SDAP et savoir quelle est sa politique en termes d'aménagement paysager.
- Connaitre la vision globale de J-H Gilson concernant le développement urbain du site d'étude.

Bilan :

La rencontre a tout d'abord débuté par des précisions concernant la valeur du SDAP. Le SDAP est passé au Bureau Municipal. C'est un document d'orientation qui permet de s'appuyer dessus pour la création et l'aménagement d'espaces verts. Il permet également d'identifier les terrains à acquérir pour leur mise en valeur. Il est indépendant des politiques d'aménagements.

Le travail majeur de J-H Gilson est principalement basé sur les échappées vertes (liaisons ville-campagne). Il juge que ce travail est particulièrement difficile à Quimper, car c'est une ville trop concentrique. Il effectue également un travail sur les liaisons permanentes des cours d'eau.

Nous avons ensuite discuté des projets qui concernent notre site d'étude.

Nous avons principalement parlé du terrain de l'ancienne décharge de Kerjequel. Actuellement, le terrain possède une superficie maximale de 11 hectares exploitable, mais pas plus de 10 ha seront exploités. Sur ce site, les bâtiments de la déchetterie sont toujours présents ainsi que deux bassins de rétention des eaux.

Ensuite nous nous sommes intéressés à la Briqueterie et la tuilerie.

Concernant la tuilerie, elle doit être dépolluée, mais cela à un coût important de plusieurs millions d'euros. Pour aider à cette dépollution, l'idée est alors de faire participer l'ADEME.

Pour la Tuilerie, il existe un enjeu important sur ce terrain en terme de continuité verte avec l'ENS de Toulven.

Après avoir discuté sur les projets sur notre site d'étude, nous avons obtenu quelques précisions sur certains outils de protection du milieu naturel et en particulier sur les espaces boisés classés et les Espaces Naturels Sensibles.

Il en ressort que les EBC sont des espaces boisés ou non boisés (espaces ayant vocation à être boisés dans le futur). Ces terrains peuvent appartenir à un particulier qui a prévu de le boisier dans le futur. Il existe peu de contrôle de la collectivité à ce niveau-là.

Concernant les Espaces naturels Sensibles, ils sont gérés par le Conseil Général. Quimper communauté négocie et achète des terrains au Conseil Général lorsqu'un projet de continuité verte est envisagé.

Nous avons également fait un point sur certains éléments du SDAP :

Trame verte et bleue, échappées vertes

La trame verte et bleue présente certains problèmes majeurs, ceux de la continuité écologique et de l'accessibilité aux espaces naturels. Il n'y a pas assez de raccord entre les éléments de la TVB, et un manque de possibilité de promenade est également mis en avant.

Selon Mr J-H Gilson, la fréquentation des espaces doit être mis en parallèle avec la préservation de la nature. L'accueil du public est un facteur essentiel pour développer et préserver l'aspect paysager de ces espaces.

Liaisons ville-campagnes

Quant aux liaisons douces ville-campagnes, il existe des problèmes en ce qui concerne les cheminements vélo – piétons, Mr. Gilson pense que le sujet est non abordé de manière rationnelle dans les services de la commune. Il existe très peu d'aménagement cyclable, et pour le peu qu'il existe, aucune continuité, et un manque de sécurité est constaté.

Aujourd'hui, il n'est pas possible de longer l'Odét. Il existe une grande volonté de pouvoir le faire, mais aucune action ne se met en place. Tant qu'il n'y aura pas de prise en compte du vélo et des piétons, il n'y aura pas de réel avancement. Un manque de communication entre les services de la commune est constaté.

Les Squares

Le centre-ville est très bien équipé en square contrairement à la périphérie qui en possède peu. Il y a un manque de parc urbain et de jeux pour enfants à Quimper. Il en existe 350 aujourd'hui, mais rien de réellement mythique. Il existe beaucoup de jeux dispersés sous forme de trois ou quatre jeux. Il serait intéressant d'avoir de réelles aires de jeux, de réels équipements structurants pour accueillir les familles (aujourd'hui 9 au total sans prendre en compte les nouveaux quartiers).

Les Jardins familiaux

Beaucoup de demandes sont constatées pour les jardins familiaux. Le nombre total est passé de 36 à 200 aujourd'hui. Selon Mr J-H. Gilson les gens ont peur pour leur santé et préfère cultiver eux-mêmes.

La peur de la « malbouffe », les ruptures de couples qui engendrent des difficultés économiques, le fait de pouvoir économiser, le manque de jardins pour certains logements sociaux, seraient des éléments déclencheurs de ces jardins familiaux. Il existe des jardins partagés seulement à Penhars.

Daniel Lebigot souhaite en voir dans les nouveaux quartiers et notamment à Cuzon.

Son avis sur l'urbanisation du sud de Quimper

D'après J-H Gilson, il faudrait préserver toute la partie ouest de la route de Bénodet (situé entre l'Odét et la route) et ouvrir à l'urbanisation la partie Est tout en protégeant les éléments naturels.

Il serait intéressant de faire du site d'étude un territoire péri-urbain, c'est-à-dire de développer l'horticulture, de petits élevages et de ne pas installer de grandes dimensions agricoles à travers les usines. Il faut rester dans l'artisanale et se tourner vers l'agriculture vivrière, l'écotourisme, et en y installant quelques activités tertiaires.

Compte rendu de l'entretien avec Yves Baron et Elisa Quinio

Le 25 Juin 2012.

Personnes présentes :

Yves Baron : Directeur de la Direction du Développement Urbain

Eliza Quinio : Chargé d'Urbanisme prévisionnel au sein de la direction du développement urbain, en charge de la conception du PLU de Quimper.

Jennifer Cheruel : Chef de projet. Agence Quimper Cornouaille Développement.

Romain Ibanez, Maxime Masson, Jean-Christophe Goudouneix et Arthur Legrand : Stagiaires à l'agence Quimper Cornouaille Développement.

Objectifs de la rencontre :

Connaître la vision de la direction du développement urbain concernant le développement du Sud de l'agglomération de Quimper et avoir des précisions sur les études ayant été effectuées par le passé et les données collectées.

Bilan :

Yves Baron nous a tout d'abord donné des précisions sur le devenir des secteurs identifiés comme mutables sur le site (ancienne tuilerie, ancienne école, ancienne fabrique de gâteaux,...). Rien de bien particulier n'est prévu actuellement sur ces sites qui sont « bloqués » par la route de Bénodet.

Concernant la création d'écoles, rien n'est envisagé actuellement car il y aurait des effectifs en déclin actuellement. Un phénomène « d'école drive » est observé. Une partie des parents ne mettent pas leurs enfants dans l'école de leur quartier mais dans une école située sur la route de leur travail ou près de chez leurs grands-parents. Cependant cette tendance va probablement disparaître avec l'application de la carte scolaire, mise en place depuis 1 an.

Un projet de parc solaire serait envisagé sur le site de l'ancienne déchèterie afin d'utiliser ce site le temps que la dépollution progresse.

Un point a été fait concernant la route de Bénodet. Il ressort que cette route bloque grandement l'avancée de nombreux projets. Du coup, cette route focalise les attentions et rien n'est envisagé. Selon Yves Baron et Elisa Quinio, il y aurait probablement autre chose à faire et rien ne sert de focaliser sur cette route.

Le problème actuel pour le Pays Fouesnantais n'est pas la route de Bénodet mais son lien avec la voie express. Une réflexion aurait d'ailleurs été lancée à ce sujet entre le Pays Fouesnantais et le conseil général.

b) Divers

Planning de travail.

Tâches		Semaine 1	Semaine 2	Semaine 3	Semaine 4	Semaine 5	Semaine 6	Semaine 7	Semaine 8	Semaine 9	Semaine 10	Semaine 11	Semaine 12
Echelle Pays de Cornouaille													
	Organisation spatiale du territoire				Perspectives et besoins (16/05)	Enjeux à traiter (23/05)							
	Socio-démo												
	Habitat												
	Activités économiques												
	Grands projets												
Echelle sectorielle													
	Organisation spatiale du territoire, formes urbaines, grands équipements							Etat des réponses actuelles et programmées (06/06)	Atouts et faiblesses du secteur (13/06)	Enjeux de développement du secteur Sud + définition du périmètre d'analyse (22/06)			
	Grands projets												
	Socio-démo												
	Transports et déplacements												
	Habitat												
	Activités économiques												
	Environnement												
Echelle du site													
	Topographie												Contraintes et potentiels du développement du site (schéma de synthèse) (13/07)
	Paysages												
	Population résidente et ses caractéristiques												
	Tissu urbain												
	Disponibilité foncière et opérations en cours												
	Accessibilité												
	Equipements publics et commerces existants												
	Environnement local												

Protocole de coopération intermodale



LE PRÉSIDENT

Quimper, le 18 OCT. 2011

Monsieur Le Président
de Quimper Communauté
A l'attention de M. Jean-Pierre BIGORGNE
Vice-président chargé des transports
Hôtel de Ville et d'Agglomération
B.P. 1759
29107 QUIMPER Cedex

Objet : Protocole de coopération intermodale

Monsieur le Vice-président,

Je vous prie de trouver, ci-joint, un exemplaire du protocole de coopération intermodale mis à jour au 1^{er} septembre 2011.

Par ailleurs, je vous informe qu'un avenant à ce protocole sera présenté à la Commission Permanente du Conseil général le 5 décembre 2011. Pour tenir compte des modifications à intervenir concernant :

- d'une part, la desserte de Plonéis par le réseau Penn-Ar-Bed,
- d'autre part, de mon avis favorable à la prise en charge par le réseau urbain d'élèves domiciliés à Plogastel-Saint-Germain avec création d'un point d'arrêt sur cette commune situé en dehors du périmètre de transport urbain.

Dans cette perspective, le projet d'avenant vous sera soumis préalablement pour avis, notamment au regard de disposition financière afférente.

Au sein du Conseil général, votre dossier est suivi par Christian CADIOU à la direction des déplacements, service transports, que vous pouvez joindre par téléphone au 02 98 76 24 71 ou par courriel christian.cadiou@cg29.fr, pour tout renseignement complémentaire.

Veuillez agréer, Monsieur le Vice-président, mes salutations distinguées.

Pour le Président et par délégation,
La 1^{ère} Vice Présidente
Présidente de la Commission
Territoires et Environnement,

Chantal Simon-Guillou

32 boulevard Duplex
29196 Quimper cedex
T. 02 98 76 20 20
contact@cg29.fr



**PROTOCOLE DE COOPERATION
INTERMODALE
AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2011**



Entre Quimper-Communauté, représenté par M. Bernard POIGNANT, Président de Quimper-Communauté, agissant en vertu d'une délibération en date du 1er juillet 2011,

et

le Département du Finistère, représenté par M. Pierre MAILLE, président du Conseil général du Finistère, agissant au nom du Département en vertu d'une délibération en date du 4 juillet 2011.

Il a été convenu ce qui suit :

1. RAPPEL DU CONTEXTE A LA DATE DE SIGNATURE DU PRESENT PROTOCOLE

1.1. Le Département

Il est organisateur de 1er rang des transports collectifs réguliers interurbains et scolaires depuis août 1985.

L'organisation du réseau départemental de transport collectif fait l'objet de Délégations de Service Public

1.2. La Communauté d'agglomération

Elle s'est constituée le 1er janvier 2000.

En application de la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999, elle assume la compétence d'autorité organisatrice des transports publics sur l'ensemble de son territoire.

1.3. Transfert de compétence

Compte tenu de ce qui vient d'être rappelé, les transports collectifs desservant les communes intégrées à la Communauté d'agglomération lui ont été rattachés, en lieu et place du Département.

Depuis 2001, deux protocoles de coopération intermodaux en ont déterminé les modalités de transfert ainsi que les conditions organisationnelles et financières de coopération entre les deux parties. Les conditions de coopération ont évolué, c'est pourquoi dans un souci de simplicité, il a été décidé d'élaborer un nouveau protocole.

Le présent protocole se substitue au protocole de coopération intermodale du 1^{er} septembre 2004.

2. OBJET

Le présent protocole, conformément à l'article 29 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983, rappelle et détermine les conditions de financement des transports collectifs départementaux dans le nouveau périmètre de transports urbains.

Il détermine, plus largement, les conditions de coopération entre les autorités organisatrices signataires, en vue d'un fonctionnement optimisé des différents réseaux de transports collectifs placés sous leur tutelle.

3. DUREE

Le présent protocole est souscrit pour une période initiale de 3 ans, prenant effet le 1^{er} septembre 2011, tacitement reconductible.

La non-reconduction est prononcée par la plus diligente des parties, avec un préavis minimal de 1 an avant la date d'échéance annuelle, sous forme de pli recommandé avec accusé de réception.

4. LIGNES REGULIERES CONCERNEES

4.1. Principes d'organisation

Les lignes départementales suivantes et lignes scolaires rattachées continuent de charger des voyageurs sur le territoire de Quimper Communauté, sur le même itinéraire et aux mêmes points d'arrêt :

- Quimper Camaret
- Quimper Audieme par Landudec
- Quimper Elliant Saint Yvy
- Quimper Coray Scaer
- Quimper Cast
- Quimper Briec
- Quimper Concarneau
- Quimper Bénodet
- Quimper Combrit Ile Tudy Sainte Marine

De commun accord entre parties, leurs itinéraires et horaires peuvent être adaptés afin de mieux les coordonner avec les autres services urbains.

A l'intérieur du territoire communautaire, seule la tarification urbaine est applicable.

4.2. Tarification

La Communauté d'agglomération fixe les tarifs applicables à l'intérieur de son périmètre, ainsi que les catégories tarifaires donnant droit à certaines réductions.

Les lignes départementales sont accessibles aux titulaires de titres urbains, dans les portions de lignes intégrées au périmètre communautaire.

Les titulaires de titres de transport départemental (hors scolaires subventionnés) bénéficient d'une correspondance gratuite sur le réseau urbain à raison d'un aller-retour par jour. Il en va de même pour les titulaires d'abonnements scolaires subventionnés, dans la limite d'un contingent de 75 abonnés annuels.

4.3. Gestion des ayants-droit scolaires

Chaque Autorité Organisatrice gère administrativement les élèves qui ressortent de sa compétence. Sont du ressort de la Communauté d'agglomération les élèves qui sont à la fois domiciliés et scolarisés dans son périmètre. Les autres élèves sont du ressort du Département.

4.4. Contribution au fonctionnement économique de la ligne

La Communauté d'agglomération garantit l'achat de prestations à hauteur d'un forfait annuel détaillé en annexe 1 et révisé selon les mécanismes contractuels passés entre les transporteurs et le Département.

Par mécanismes contractuels, on entend les conditions d'actualisation des contrats mais aussi toutes les variations des prix ou tarifs portés aux contrats et notamment celles issues des procédures de remise en consultation des contrats afférents comme des modifications de service.

Ce forfait correspond à une situation constatée au 1er janvier 2011. Les parties s'engagent à suivre annuellement l'évolution des élèves transportés. Si la fluctuation du nombre d'élèves nécessitait la mise en place de moyens supplémentaires, les parties conviennent de se rencontrer pour décider conjointement des conditions d'évolutions.

Ce forfait tient compte aussi une participation annuelle non révisable de 5 000 € aux frais d'édition et de gestion de la billettique dans le cadre des correspondances gratuites sur le réseau de Quimper communauté, et précisées à l'article 4.2. En cas d'évolution importante du nombre de cartes émises pour les correspondances gratuites, les parties conviennent de se rencontrer pour décider conjointement des évolutions à apporter.

5. DES ACTIONS COMMUNES

5.1. Equipement des arrêts et abris bus

Le Département du Finistère et la Communauté d'agglomération s'engagent à entreprendre une réflexion commune sur l'implantation, la gestion et l'entretien des points d'arrêts et abris. Dans tous les cas, l'espace disponible pour l'information sera réparti entre le réseau départemental et le réseau communautaire.

5.2. Pôles d'échange

La Communauté d'agglomération s'efforcera d'intégrer les transports départementaux aux nouveaux pôles d'échange qu'elle déciderait de créer.

5.3. Conditions de circulation

La Communauté d'agglomération veillera à ne pas pénaliser les transports départementaux dans les plans de circulation qu'elle mettra en place. Dans toute la mesure du possible, les priorités de circulation seront ouvertes aux transports départementaux.

6. DISPOSITIONS FINANCIERES

6.1. Transfert financier du Département à la Communauté d'agglomération

Le Département transfère annuellement la somme forfaitaire de 849 923 € au titre de la participation aux transports scolaires rattachés à la Communauté d'agglomération. Ce montant correspond au montant initial actualisé au 1^{er} septembre 2010.

6.2. Révision des montants

Le montant financier visé à l'article 6.1 est révisé au moyen des index applicables à la DGD départementale au 1^{er} septembre de chaque année scolaire.

Le montant financier visé à l'article 4.4 est révisé selon les mécanismes contractuels des contrats départementaux. La première révision interviendra au 1^{er} septembre 2011.

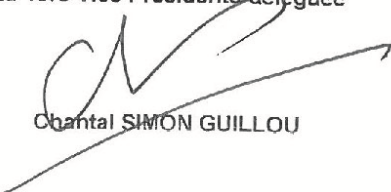
6.3. Modalités de règlement

Le montant visé à l'article 6.1 est mandaté en trois fois à chaque début de trimestre scolaire à la Communauté d'agglomération, soit 40 % du montant au 1^{er} trimestre de l'année scolaire, 30 % pour les deuxième et troisième trimestres.

Le montant visé à l'article 4.4 est mandaté en trois fois à chaque fin de trimestre scolaire au Conseil général, soit 40 % du montant au 1^{er} trimestre de l'année scolaire, 30 % pour les deuxième et troisième trimestres.

Quimper, le

Pour le Département,
La 1^{ère} Vice-Présidente déléguée


Chantal SIMON GUILLOU

Pour la Communauté d'agglomération,
Le Président


Bernard POIGNANT

Annexe 1

1 - Nombre d'élèves de Quimper Communauté transportés sur le réseau départemental au 1er janvier 2011 et valeur financière servant de base au calcul du forfait annuel

Forfait annuel d'un élève transporté au 1er janvier 2011 : 985 €

N° ligne	Nom ligne	Nb élèves	Coût annuel
37	Quimper Camaret	92	90 620 €
3704	Quimper Cast	18	17 730 €
53	Quimper Audieme	8	7 880 €
41	Quimper Benodet	3	2 955 €
43	Quimper Concameau	5	4 925 €
3802	Quimper Briec	2	1 970 €
46	Quimper Saint Yvy Eliant	17	16 745 €
45	Quimper Coray Scaer		
5602	Quimper Combrit Ile Tudy	20	0 €
TOTAL		165	142 825 €

2 - Montant du forfait annuel au 1er janvier 2011 :

Coût des services :	142 825 €
Participation au frais de billetterie (article 4.4) :	- 5 000 €
Total	137 825 €



L'accompagnement du Conseil général pour les projets cyclables

13

Schéma
départemental
vélo
2010-2014

LE FINANCEMENT DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT ET DE LA SIGNALISATION

Le plan d'action du schéma vélo conduit à la simplification des aides accordées aux collectivités afin d'encourager l'émergence de projets locaux et la réalisation d'aménagements favorisant les déplacements quotidiens à vélo. Les taux de financement proposés dépendent de l'intérêt départemental ou local de l'aménagement et de la localisation en agglomération ou hors agglomération :

Financement des travaux et de la signalisation

	Conseil général	Structures intercommunales ou communes
ITINÉRAIRES D'INTÉRÊT DÉPARTEMENTAL Itinéraires structurants du schéma départemental hors agglomération ou tout itinéraire sur routes départementales hors agglomération	80 %	20 %
ITINÉRAIRES D'INTÉRÊT LOCAL Autres cas	50 %	50 %

Le calcul de la répartition des dépenses se fait après déduction de la participation éventuelle du Conseil régional de Bretagne qui finance la réalisation des itinéraires structurants à hauteur de 20 % de la dépense hors taxes.

En tout état de cause, la participation du Conseil général est plafonnée à 80 % toutes aides confondues. Elle sera accordée sous réserve de respect des recommandations des guides de conception et de signalisation des aménagements cyclables édités par le Conseil général et à l'appui d'un plan de financement des projets approuvé par délibération de la collectivité.

En ce qui concerne les règles relatives à l'entretien et à la maintenance des itinéraires cyclables : chaque propriétaire assure l'entretien de son domaine pour le cas des routes empruntées. Dans le cas des voies vertes départementales, les structures intercommunales assurent l'entretien courant et le Conseil général prend en charge l'entretien lourd (renouvellement de la couche de roulement et réparation lourde des ouvrages d'art), ces dispositions font l'objet de conventions.

LE FINANCEMENT DES ÉTUDES

Concernant l'aide aux études, les missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage sont financées à part égale entre le Conseil général et le maître d'ouvrage. Les études opérationnelles de maîtrise d'œuvre sont financées et payées dans le cadre de la réalisation des travaux, au même taux que les travaux. Concernant les plans de déplacements doux eux-mêmes, le Conseil général n'apporte pas de financements complémentaires à l'aide attribuée par l'Ademe.

Le financement des missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage ne pourra excéder 5 000 € tous les trois ans pour une même collectivité.

Financement des études

	Conseil général	Structures intercom- munes ou communes
ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE	50 % 5 000 € maximum tous les 3 ans	50 %

Ce dispositif pourra s'accompagner d'un conseil au montage des dossiers assuré par les services du Conseil général.

Annexes concernant la qualité de l'air.

Source : Association de la qualité de l'air en Bretagne Air Breizh

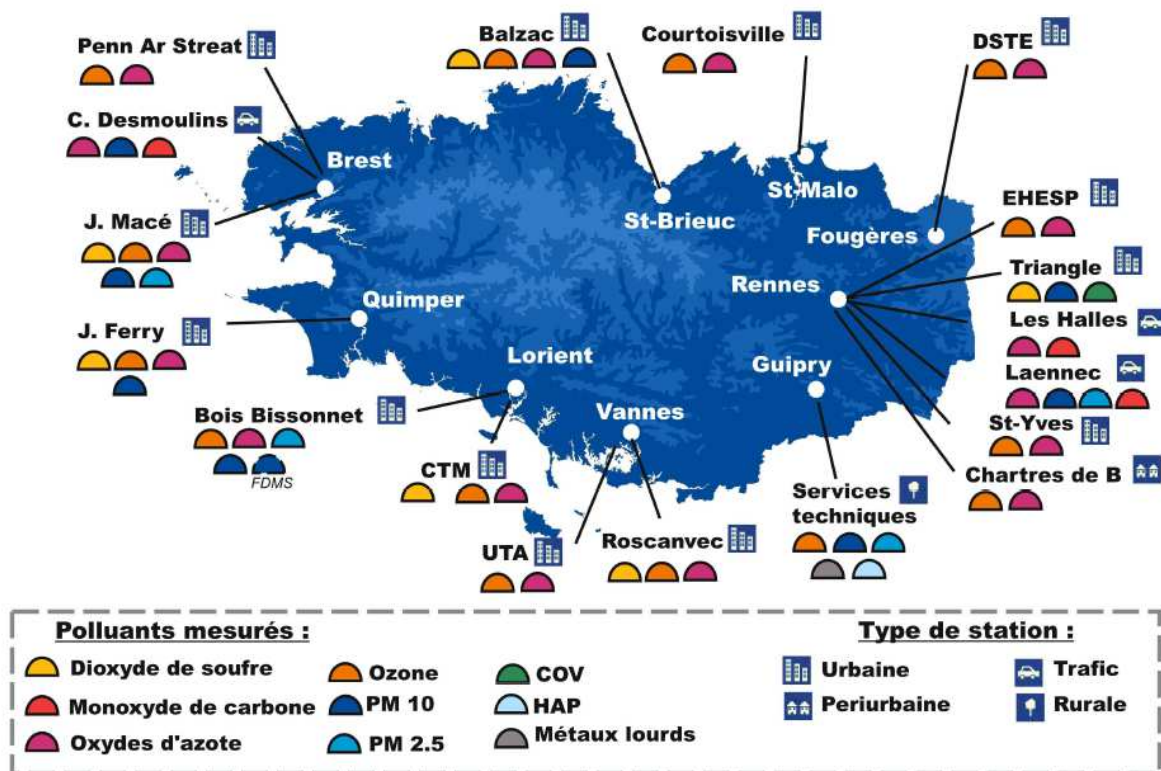
Air Breizh

Sur le territoire de la Bretagne, il existe un organisme agréé par le ministère de l'Environnement chargé de la surveillance de la qualité de l'air. Cet organisme est une association de type loi de 1901 (à but non lucratif) qui existe depuis 1987 mais elle ne s'occupait alors que de Rennes. Depuis 1996, l'association a acquis un statut régional et porte la dénomination d'Air Breizh (ASQAR précédemment).

Les missions sont de :

- Mesurer en continu les polluants urbains nocifs (SO₂, NO_x, HC, CO, O₃ et Poussières) dans l'air ambiant de la Bretagne.
- D'informer les services de l'Etat, les élus, les industriels et le public notamment en cas de pic de pollution.
- Etudier l'évolution de la qualité de l'air et vérifie la conformité des résultats par rapport à la réglementation.

Actuellement Air Breizh dispose de 18 stations de mesure réparties dans les principales villes bretonnes et d'un parc de 54 analyseurs en site fixe.



Source : <http://www.airbreizh.asso.fr>, Décembre 2010

Chaque station doit répondre à un objectif de surveillance précis et est déclinée selon les typologies suivantes :

- Les stations « urbaines » représentatives de l'air respiré par la majorité des habitants de l'agglomération.
- Les stations « périurbaines » représentatives de l'exposition maximale à la pollution secondaire en zone habitée sous l'influence directe d'une agglomération.
- Les stations « rurales » représentatives au niveau régional de la pollution de zones peu habitées.
- Les stations « trafic » représentatives de l'exposition maximale sur les zones soumises à une forte circulation urbaine ou routière.

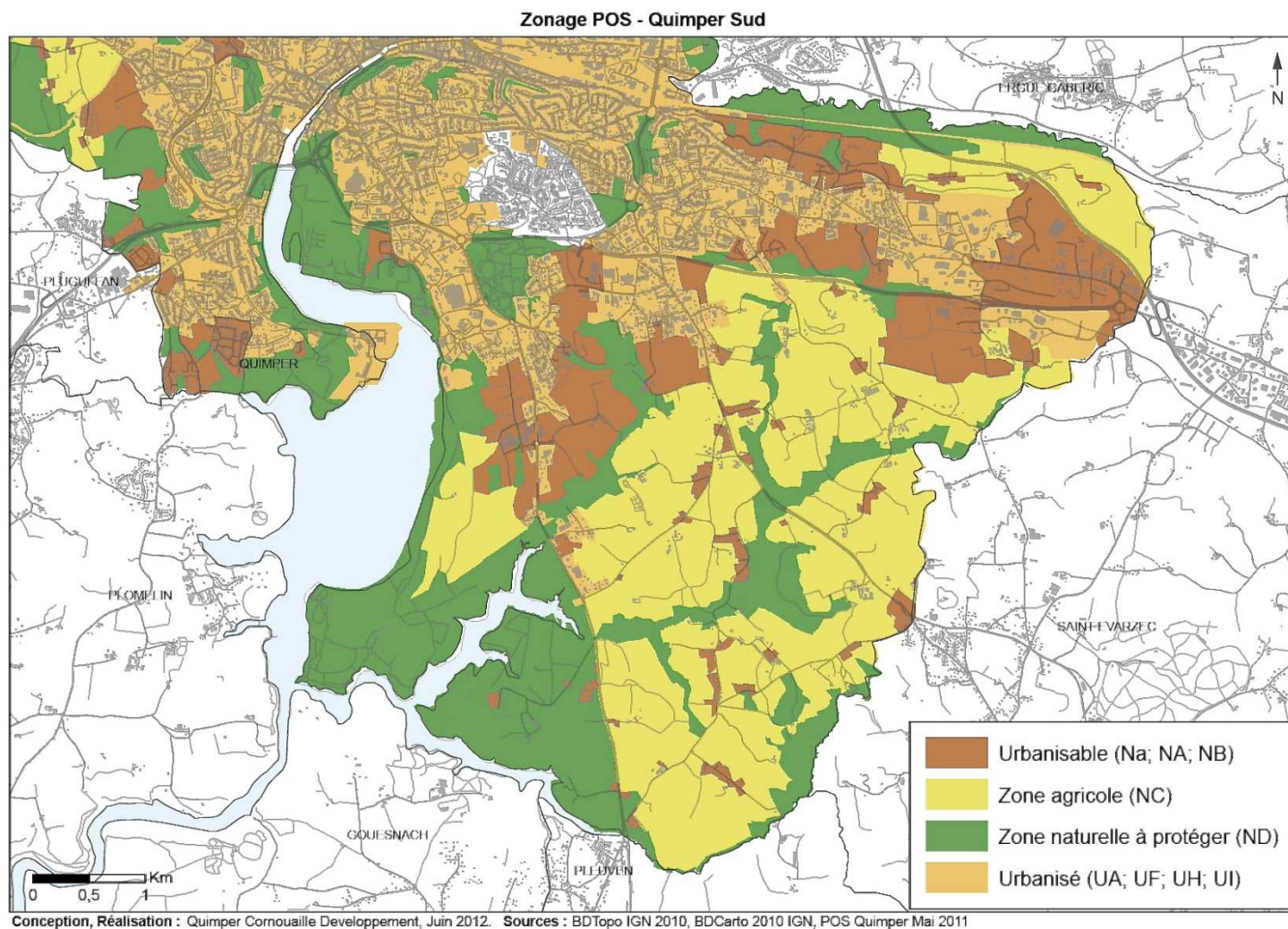
Indices de mesures

L'indice ATMO caractérise la qualité de l'air moyenne dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et l'indice de la Qualité de l'Air (IQA) dans celles de moins de 100 000 habitants. L'indice ATMO est déterminé à partir des concentrations de quatre polluants : le dioxyde soufre (SO₂), le dioxyde d'azote (NO₂), l'ozone (O₃) et les particules en suspension inférieure à 10 micromètres (PM 10).

A chaque polluant correspond un sous-indice calculé à partir des concentrations mesurées. Ces sous-indices sont calculés à partir de la moyenne des maxima horaires pour le SO₂, NO₂, et O₃ et de la moyenne des moyennes horaires pour les PM 10. L'indice ATMO est le plus élevé des quatre sous-indices, variant de 1 (très bon) à 10 (très mauvais). L'indice IQA (Indice de Qualité de l'Air) est un indice ATMO simplifié, il peut être calculé à partir d'un, deux, trois ou quatre sous-indices. Dans le cas de l'agglomération de Quimper, c'est l'indice IQA qui est utilisé.

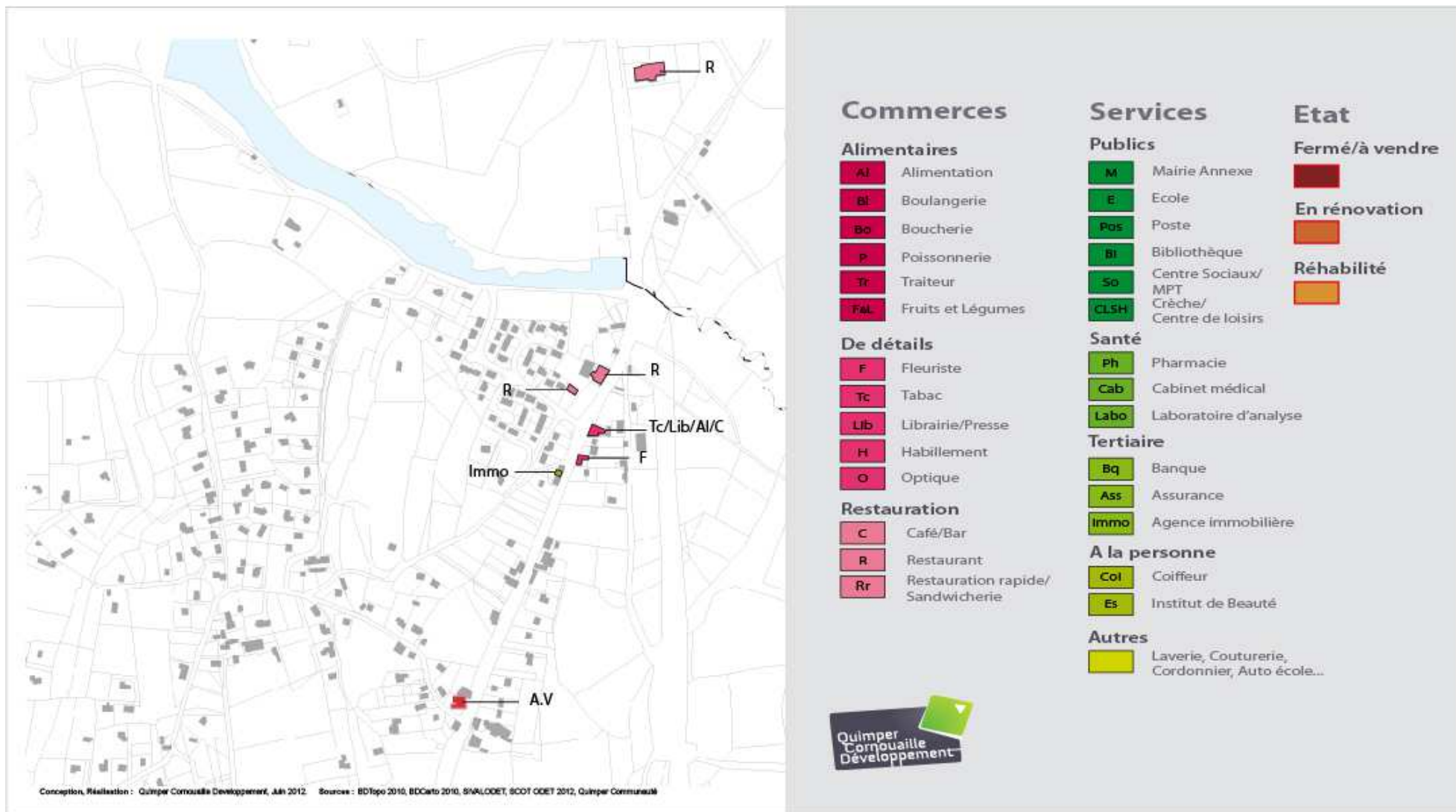
Zonage POS actuel

La carte du zonage du POS ci-contre correspond à un zonage simplifié du POS de Quimper. Ce zonage permet de mettre en évidence quatre zones principales : urbanisable, agricole, naturelle à protéger et urbanisée. L'idée de cette carte est de montrer ce que la commune considère comme potentiellement urbanisable d'après son POS.



Centralités présentes sur le site d'étude

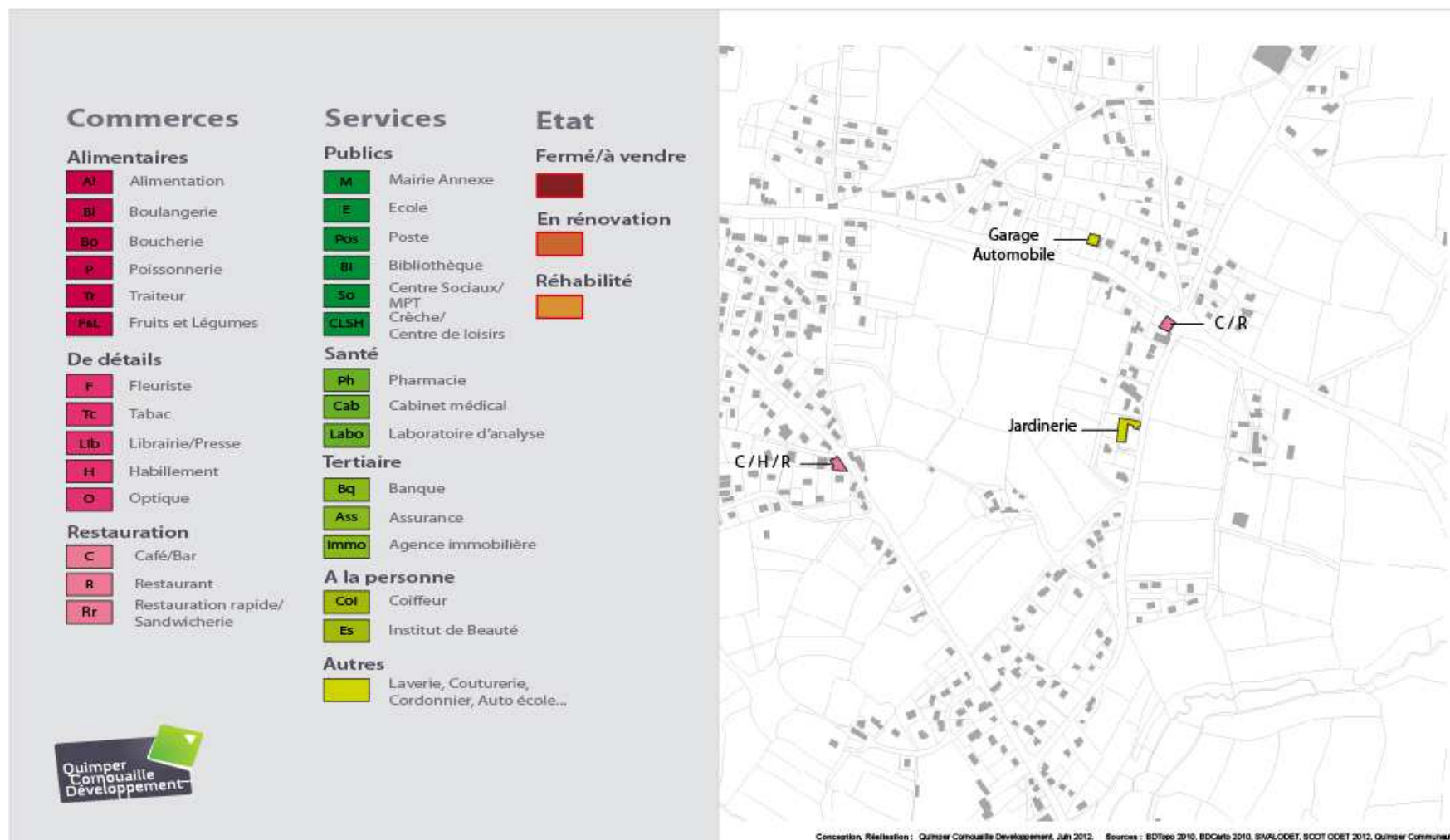
Moulin du Pont :



	Commerces				Services				Cellules sans activités			
	Alimentaire	De détails	Restauration	Publics	Santé	Tertiaire	A la personne	Autres	Fermé / A Louer / A vendre	En rénovation commercial	Réhabilité habitat	en
Moulin du Pont	Fleuriste		Restaurant (x3)		Agence Immobilier				1	0	0	
	Tabac/ Presse/ café/ Alimentaire											
TOTAL		2	3	0	0	1	0	0				



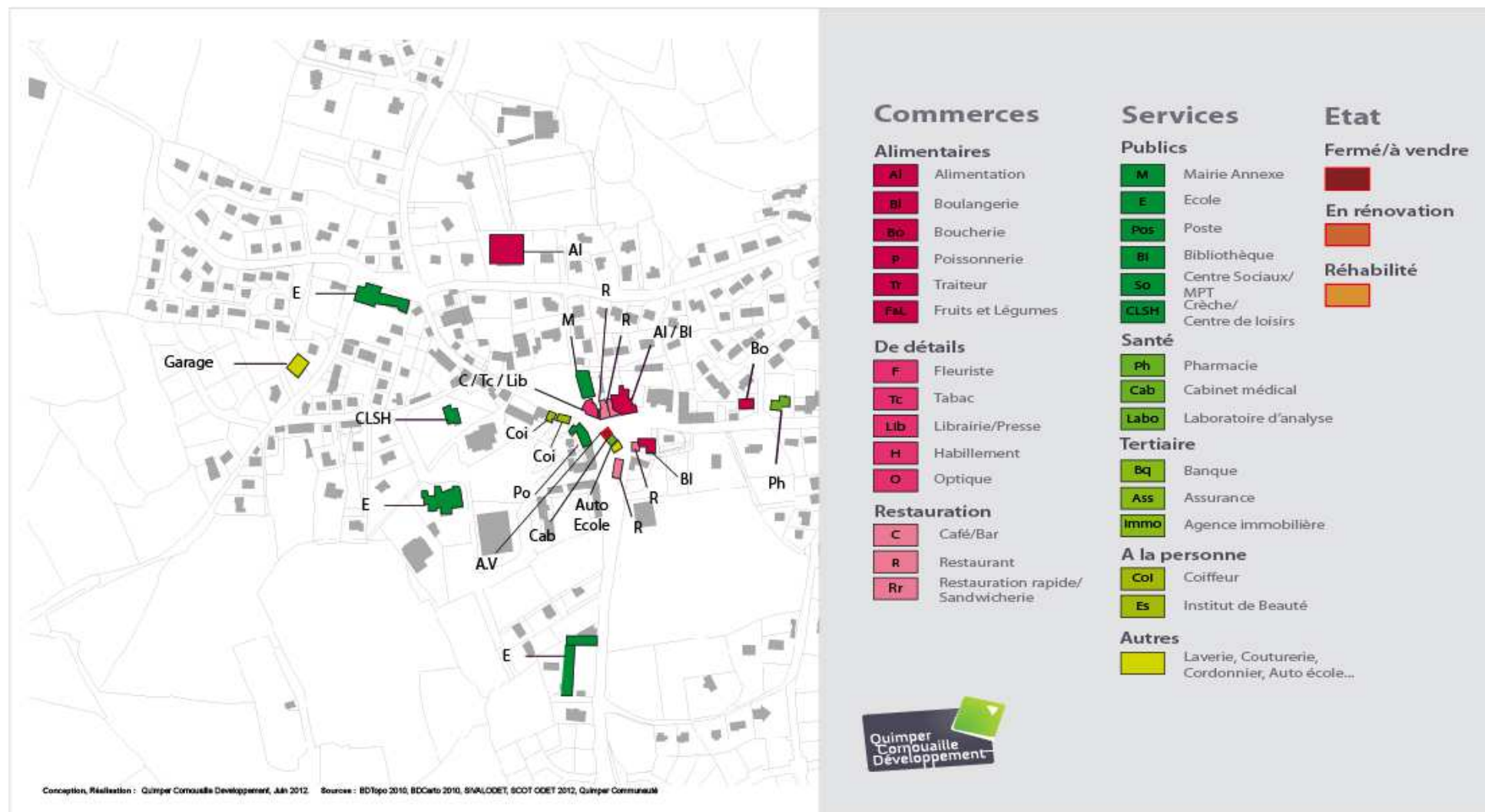
Poullogoden :



	Commerces					Services			Cellules sans activités		
	Alimentaire	De détails	Restauration	Publics	Santé	tertiaire	A la personne	Autres	Fermé / A Louer / A vendre	En rénovation commercial	Réhabilité en habitat
Poullogoden			Hôtel /Café /Restaurant					Jardinerie	0	0	0
			Café / Restaurant					Garage Automobile			
TOTAL	0	0	2	0	0	0	0	2			



Saint-Evarzec :



	Commerces			Services					Cellules sans activités		
	Alimentaire	De détails	Restauration	Publics	Santé	Tertiaire	A la personne	Autres	Fermé / A Louer / A vendre	En rénovation commercial	Réhabilité en habitat
St- Evarzec	Alimentation	Tabac/ Presse/Café	Restaurant (x4)	Poste	Pharmacie		Coiffeur (2)	Auto-école			
	Alimentation /Boulangerie / Pâtisserie	Tabac		Mairie	Cabinet d'Infirmière			Garage	1	0	0
	Boulangerie			Maison de l'enfance							
	Boucherie			Ecole (x3)							
TOTAL	4	2	4	6	2	0	2	2			

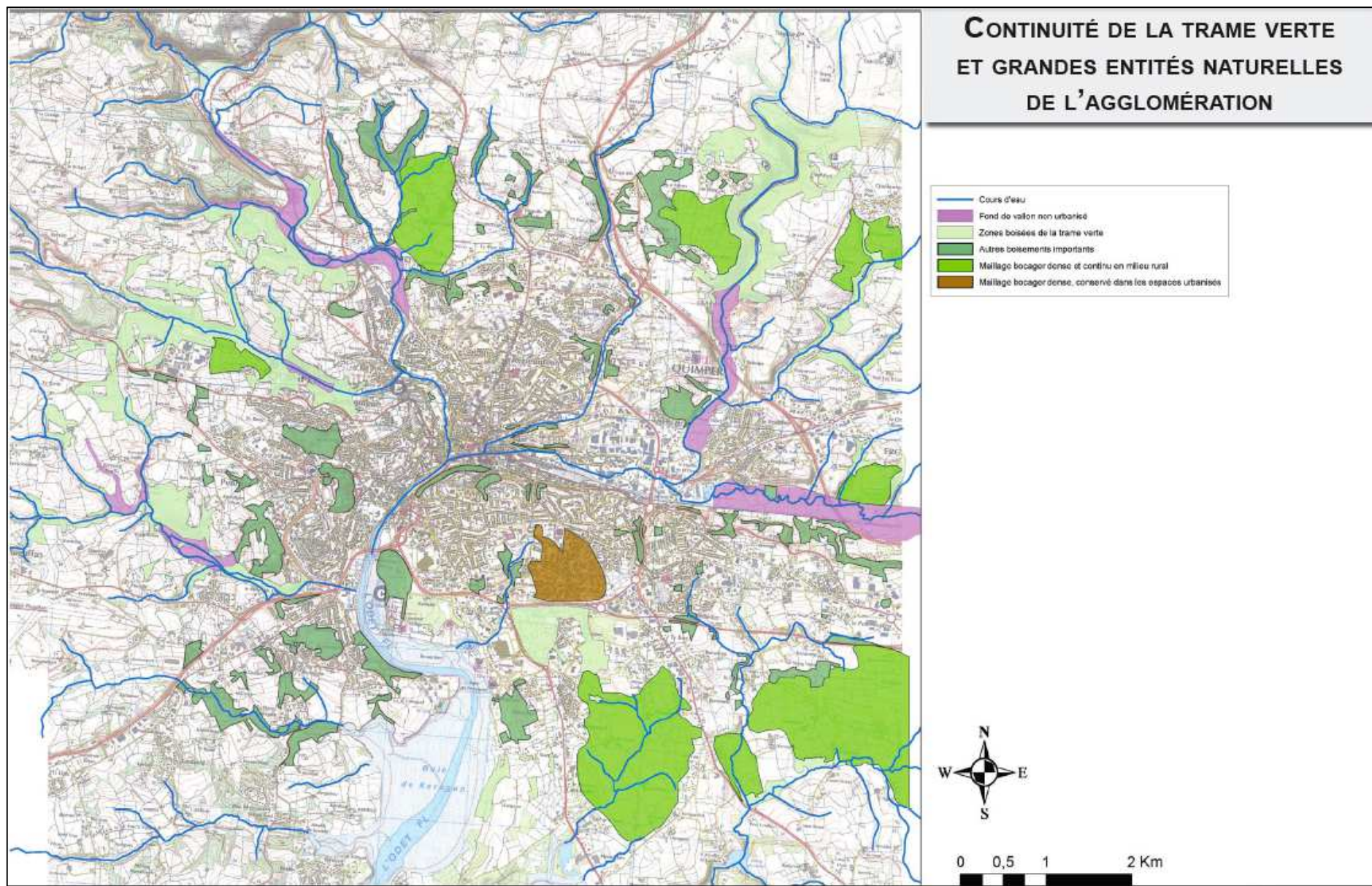


Le Braden :



	Commerces			Services					Cellules sans activités		
	Alimentaire	De détails	Restauration	Publics	Santé	Tertiaire	A la personne	Autres	Fermé / A Louer / A vendre	En rénovation commercial	Réhabilité en habitat
Le Braden	Alimentation	Habillement (x2)	Restaurant (x3)	Poste	Pharmacie	Banque (x3)	Coiffeur (x3)	Auto-école			
	Boulangerie (x2)	Tabac/Presse/ Café	Café/Tabac	Mairie		Assurance	Institut de beauté	Laverie	3	0	0
	Boucherie	Presse						Toilettage			
	Traiteur (x2)										
TOTAL	6	4	4	2	1	4	4	3			





Source : SDAP Septembre 2008

Les échappées vertes du SDAP

L'ÉCHAPPÉE VERTE: UNE TRANSITION DE LA VILLE À LA CAMPAGNE



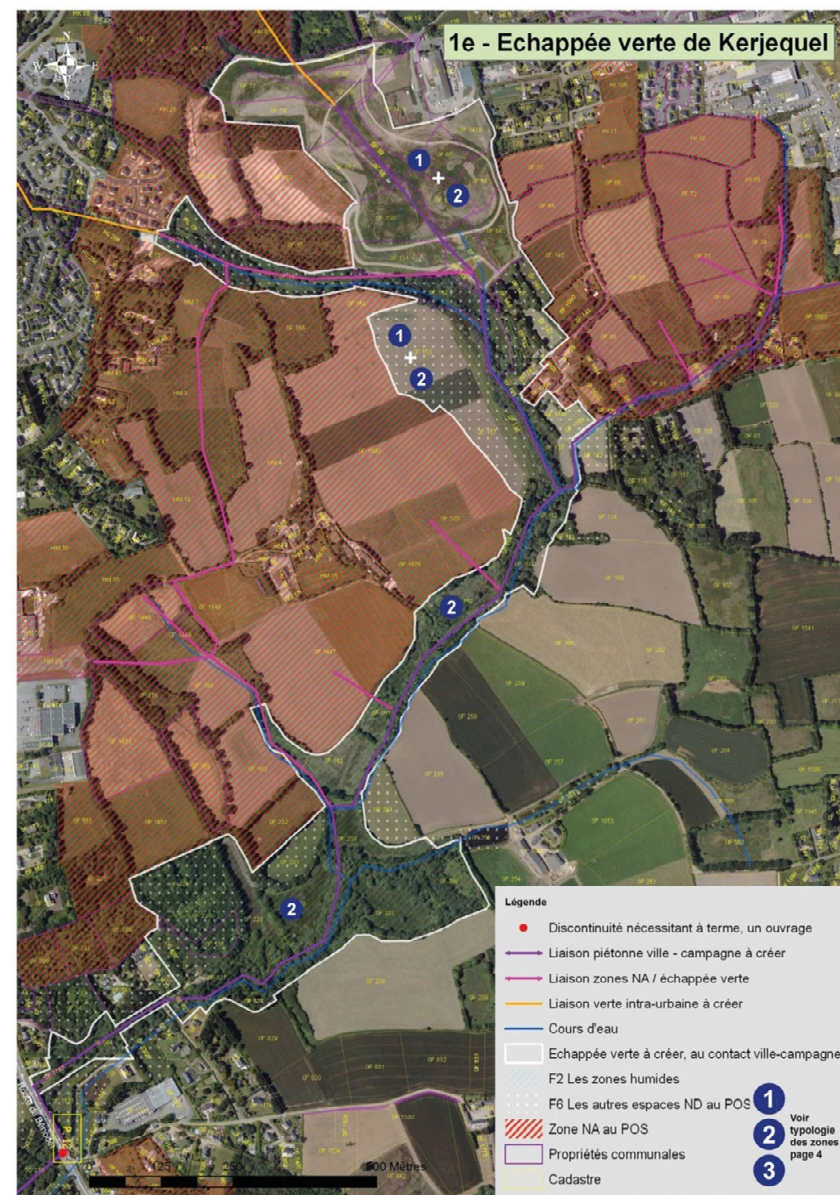
Schéma directeur d'aménagement paysager de la ville de Quimper

Ouest am' - Marie-Jo Menozzi

Avril 2009

P.4





THÈME I LA RELATION VILLE - CAMPAGNE	ACTION 1 LES ÉCHAPPÉES VERTES	FICHE 1D : KEROGAN FICHE 1E : KERJEQUEL	ÉCHÉANCIER Court terme Moyen terme Long terme
1D - L'ÉCHAPPÉE VERTE DE KEROGAN Surface totale : 24,2 ha	1E - L'ÉCHAPPÉE VERTE DE KERJEQUEL Surface totale : 41,9 ha		
Descriptif L'estuaire de l'Odét est une composante majeure de la trame verte et bleue du pays de Quimper. En rive gauche, les roselières, tourbières, boisements et prairies humides constituent un ensemble d'intérêt écologique majeur* autant que paysager, dans la continuité de la zone de loisirs de Creac'h Gwenn. La tourbière de Kerogan a fait l'objet d'aménagements permettant son accès à des fins pédagogiques. Les autres types d'habitat de cette échappée verte peuvent faire l'objet d'actions comparables. Contraintes ; implications Réglementaires Conservation en zone ND au POS; Destinée à être en zone N lors du passage en PLU. Envisager le classement des haies bocagères en espace boisé au POS / PLU. Techniques et foncières En recul du domaine public maritime, la maîtrise foncière est à envisager sur les espaces à sensibilité écologique avérée. Sur le reste de la zone, la pérennité des haies bocagères doit être assurée, afin de préserver le rôle « d'écrin végétal » que joue cette échappée verte.	Études et démarches à mener pour la mise en œuvre de l'action Réalisation d'un inventaire naturaliste et d'un plan de gestion sur les espaces identifiés comme à forts enjeux écologiques. Liens avec d'autres actions Action 2 - les liaisons piétonnes, plus précisément la liaison en prolongement de l'accès le long de l'Odét depuis le centre-ville, via Locmaria et Creac'h Gwenn. Partenaires concernés Associations de protection de la nature : gestion des espaces à fort intérêt écologique, actions de valorisation auprès du public. Exploitants agricoles : pérennité de l'exploitation en prairie, pérennité des haies bocagères, accès au public. Organismes de recherche, si valorisation de l'espace pour la création d'une « banque » génétique. Propriétaires des boisements : pérennité des boisements.	Descriptif Cette échappée verte, riche en anciennes prairies humides et à la forte densité bocagère, fait partie d'un réseau digité de fonds de vallons qui assurent un continuum biologique depuis l'Odét vers l'est. L'intérêt est écologique (rôle dans la trame verte) et paysager, mais la fermeture du milieu est en cours, par abandon de ces parcelles. Le fort développement des zones d'habitat au sud de Quimper rend nécessaire la pérennisation de ce continuum biologique, qui pourra s'accompagner d'une continuité d'accès. La réouverture du milieu et sa gestion en prairie de fauche ou pâturage peut être intéressante, mais non impérative. Les abords des zones NA peuvent être aménagés en espaces de type 1 (loisirs), tandis que le reste de l'échappée verte sera géré en espace de type 2 (prise en compte de la valeur écologique). L'ancienne décharge fait l'objet d'un projet de parc d'observation des oiseaux (passereaux), à l'interface entre les types 1 et 2. Contraintes ; implications Réglementaires Conservation en zone ND au POS; Destinée à être en zone N lors du passage en PLU. Techniques et foncières Délai d'attente d'une stabilisation de l'ancienne décharge (10 ans au total) avant d'entamer la réalisation du parc. Compte tenu de la faible largeur du fond de vallon, la maîtrise foncière est souhaitable à terme, afin d'éviter tout phénomène de coupure dans la continuité de cette échappée verte.	Forte contrainte à la traversée de la route de Bénodet (RD 34) : sécurisation impérative de la traversée, pour une continuité piétonne avec l'estuaire de l'Odét. Études et démarches à mener pour la mise en œuvre de l'action Réalisation d'un inventaire naturaliste afin de cerner les enjeux et, en cas d'acquisition, d'un plan de gestion. Sécurisation de la traversée de la RD 34. Liens avec d'autres actions Action 2 : liaisons piétonnes entre les quartiers d'habitat et l'estuaire de l'Odét. Actions 3D et 3E : prise en compte du réseau hydraulique dans les zones NA, à Bourdonnel et Kerjequel. Action 5E : nouveau square à Bourdonnel. Partenaires concernés Conseil général : sécurisation de la traversée de la RD 34. Associations de protection de la nature : gestion des espaces à fort intérêt écologique, actions de valorisation auprès du public. Exploitants agricoles : pérennité de l'exploitation en prairie, pérennité des haies bocagères, accès au public. Organismes de recherche, si valorisation de l'espace pour la création d'une « banque » génétique.

* Contact des milieux subaériens et des milieux humides

Schéma directeur d'aménagement paysager de la ville de Quimper

Quest am - Marie-Jo Menozzi

Avril 2009

P.10

Surface totale échappée verte du Lendu : 38,8 ha

Surface totale échappée verte du Quinquis et Kervern : 42,9 ha

Descriptif

Nettement plus éloignée de la ville que l'échappée verte de Kerjéquel, il s'agit néanmoins du même type de milieu, en fond de vallon, riche en zones humides, le plus souvent en voie d'abandon. Mais le contexte alentour est ici encore totalement rural et le parcellaire agricole y a conservé une continuité bocagère importante.

L'objectif se situe à long terme, dans l'hypothèse d'un prolongement de l'urbanisation dans la partie sud de l'agglomération. L'enjeu actuel réside dans la pérennisation des milieux, essentiellement humides, afin de permettre ultérieurement leur valorisation en tant qu'espace naturel accessible au public.

Le plan d'eau du Lendu est lié à un ancien moulin. Il peut être potentiellement intéressant pour la pêche à la ligne.

Enfin, en limite nord de l'échappée verte du Quinquis, le long de la contournante sud de Quimper, un verger haute-tige, actuellement en exploitation pour la production de cidre AOC de Cornouaille, a été intégré dans l'échappée verte. Il s'agit de préserver à long terme les arbres hautes tiges, dont l'intérêt écologique ira croissant au fur et à mesure qu'ils vieilliront (voir encart ci-contre).

Contraintes ; implications

Réglementaires

Conservation en zone ND au POS; Destinée à être en zone N lors du passage en PLU.

Envisager le classement des haies bocagères et du verger haute-tiges en espace boisé au POS / PLU.

Remarque : ce classement garantit le statut boisé de la parcelle, en interdisant le défrichage. Mais il n'interdit pas l'abattage puis la replantation, dans le cadre de l'entretien de la parcelle. Néanmoins, dans le cas présent, ce statut affirme la volonté de conserver les fruitiers à long terme.

Techniques et foncières

Dans l'hypothèse d'une « activation » de cette coulée verte, la maîtrise foncière est souhaitable à long terme, au minimum sur les parcelles bordant le ruisseau, afin d'éviter tout phénomène de coupure dans la continuité de cette échappée verte.

Forte contrainte à la traversée de la route de Bénodet (RD 34) et, dans une moindre mesure, à la traversée de la route de Fouesnant (RD 783) : sécurisation impérative de la traversée, pour une continuité piétonne jusqu'à l'estuaire de l'Odet.

Études et démarches à mener pour la mise en œuvre de l'action

Sécurisation de la traversée des RD. Dans le cadre de la restructuration de la route de Bénodet, la continuité du corridor biologique peut être combinée avec celle du cheminement.

Réalisation d'un inventaire naturaliste afin de cerner les enjeux et, en cas d'acquisition, d'un plan de gestion.

Dans le cadre du passage en PLU : classer le verger haute-tige en espace boisé.

Liens avec d'autres actions

Action 2 : liaisons piétonnes entre Ergué-Armel et l'estuaire de l'Odet, via les futurs quartiers d'habitat.

Partenaires concernés

Associations de protection de la nature : gestion des espaces à fort intérêt écologique, actions de valorisation auprès du public.

Conseil général :

- dans l'hypothèse d'une prise en compte de cette échappée verte dans les espaces naturels sensibles du département (ENS).
- pour la sécurisation de la traversée des RD.

Société de pêche : si utilisation de l'étang du Lendu pour la pêche à la ligne.

Exploitants agricoles et cidricole : pérennité de l'exploitation en prairie, pérennité des haies bocagères, pérennité du verger haute tige, accès au public.

Organismes de recherche, si valorisation de l'espace pour la création d'une « banque » génétique.

VERGER HAUTE TIGE : UN POTENTIEL ÉCOLOGIQUE IMPORTANT

Les vergers hautes tiges présentent un intérêt écologique, principalement lié à la faune et qui va croissant au fur et à mesure que vieillissent les arbres.

D'un point de vue ornithologique d'une part, dès lors que le verger est suffisamment étendu et qu'il bénéficie d'une certaine tranquillité :

Les cavités des vieux arbres fruitiers représentent des sites de nidification pour de nombreuses espèces, telles que la Chevêche d'Athéna, le pic vert, le pic épeiche et le pic épeichette, la Sittelle, les principales espèces de mésanges, le Rougequeue à front blanc...

Les fauvettes, roitelets, pouillots, fringilles, etc. s'y nourrissent de bourgeons et d'insectes, tandis qu'en automne, les fruits (pommes mais aussi le gui) attirent grives et autres turpidés.

D'un point de vue entomologique d'autre part :

Un tel verger constitue d'ores et déjà un habitat favorable à plusieurs longicornes rares tels que *Claphyra umbellatarum*, *Saperda scalaris*, *Leipox femoratus*...

Au fur et à mesure que vieilliront les arbres, ils se creuseront de cavités et fissures, recherchées par les xylophages et saproxylophages (qui consomment du bois mort).

De même, les cavités de fruitiers sont recherchées par les cétoines microcavicoles. L'ouest de la Bretagne en compte quelques espèces intéressantes, telles que *Gnorimus nobilis* (recherche les petites cavités néoformées) ou à *Gnorimus variabilis* (recherche les cavités anciennes et profondes).

Enfin, on n'oubliera pas que les pommiers et autres rosacées arborescentes sont très importantes pour les insectes nectarivores dont les hyménoptères pollinisateurs, au rôle essentiel pour la production fruitière. On estime qu'à l'heure actuelle, 40 % des abeilles sauvages (la France en compte 1000 espèces) sont menacées de disparition, aussi la conservation d'habitats qui leurs soient favorables représente-t-elle un enjeu croissant.

Inventaire de la Faune et de la Flore

Les espèces figurants ci-après correspondent à des espèces susceptibles d'être présentes sur le site d'étude. Cet inventaire s'appuie sur les documents du SAGE et sur certaines études établies à Quimper et à des échelles plus larges (Départements, Régions)

Les espèces végétales remarquables (SAGE ODET 2003)

Voici ci-dessous un tableau des espèces végétales remarquables présentes à Quimper et dans les communes limitrophes.

Source : Conservatoire Botanique National de Brest

Nom de la plante	Protection	Communes
<i>Dryopteris aemula</i> (Dryopteris à odeur de foin)	N1	Quimper/Pleuven (Créac'h Queta) Landrévarzec (Kerguelegan-Kervouelet, Coart ar Stang-Quélenec) Ergué-Gabéric (Stang Odet) Pleuven (Manoir de Créac'h Queta) Elliant (Ancien manoir de Quélenec, Questelhuen et Menez Roz Yann) Briec (Kerlez, Keranroc'h) Laz (Yeun ar Merdy, Dourguen, Roc'h an Aoutrou, Yeun Rocuet, Menez Kermez, Montagne de Laz, Fautou Braz, Menez Kergreac'h)
<i>Trichomanes speciosum</i> (Trichomanes remarquables)	N1, DH	Quimper (Stangala) Plogonnec (Ruisseau de Kerganape) Ergué-Gabéric (Stangala) Briec (Kerlez, Keranroc'h) Edem (Menez Landivigen)
<i>Drosera intermedia</i> (Rossolis à feuilles intermédiaires)	N2	Quimper (Stang zu, Baie de Kerogan) Briec (Ty ar Yeun, Ty Marie, Kerhéré) Edem (Ty Foënnec) Laz (Yeun ar Merdy, Dourguen, Yeun Rocuet-Menez Kermez, Montagne de Laz)
<i>Drosera rotundifolia</i> (Rossolis à feuilles rondes)	N2	Quimper (Baie de Keorgan, Toulven) Leuhan (Ty Chanu, Loge Philippe, Menez Ru, Lein Zaho) Edem (Ty Foënnec) Laz (Yeun Rocuet-Menez Kermez, Montagne de Laz)
<i>Cochlearia aestuaria</i> (Cochléaire des estuaires)	N1	Quimper (quais de l'Odé)
<i>Luronium natans</i> (Fluteau nageant)	DH	Quimper/Saint Evarzec (Dréau à Eau Blanche) Ergué-Gabéric (Stang Luzigou-Coat Piriou-Coatiles, Moulin de Kergonan) Pluguffan (de Meil Comiguel au moulin de Kerlever) Pleuven (Kilouren, Rozaligou, Saint Tidy)
<i>Hymenophyllum tunbridgense</i> (Hyménophylle de tunbridge)	N1	Ergué-Gabéric (Stangala) Edem (Menez Landivigen)
<i>Spiranthes aestivalis</i> (Spiranthe d'été)	N1, DH	Edem (Ty Foënnec)

N1 : plante figurant à l'espèce 1 de la liste nationale des espèces végétales protégées

N2 : plante figurant à l'annexe 2 de la liste nationale

R : plante figurant sur la liste régionale des espèces protégées de Bretagne

DH : plante protégée dans le cadre de la Directive Habitats.

Avifaune

Une étude spécifique de la SEPNE-Bretagne vivante sur l'avifaune de l'estuaire de l'Odé a été réalisée en 2003 et indique une grande diversité de l'avifaune avec 157 espèces présentes grâce à l'estuaire de l'Odé

Les zones boisées des bords de l'Odé, en amont et en aval de Quimper, ainsi que celles de la région de Laz, ont aussi un grand intérêt.

Les vasières constituent des zones de nourrissage importantes pour les oiseaux. D'autres espèces y viennent pour pêcher.

Quelques espèces sont recensées dans le SAGE de l'Odé de 2003 :

- Les hérons cendrés,
- Les aigrettes garzettes
- Les grands cormorans
- Les foulques
- Les avocettes
- Les bécasseaux

Il existe une grande diversité des rapaces fréquentant les zones boisées des bords de l'Odé sur Plomelin, Quimper, Gouesnac'h et Combrit. Il est possible d'y trouver :

- La buse variable,
- La Bondrée apivore,
- Les faucons crécerelle
- Le hobereau,
- L'épervier
- L'Autour des palombes
- Le Pic Noir

Mammifère terrestre et mammifère semi-aquatique (Bilan et propositions de protection du patrimoine naturel de Quimper Communauté Conseil General – Rapport Octobre 2009)

- La loutre d'Europe (mammifère semi-aquatique) :

Cette espèce très discrète a quasiment disparu du territoire breton au cours du dernier siècle. Depuis des traces de recolonisation traduisant son existence au niveau des cours d'eau de Bretagne. D'après les informations obtenues auprès du GMB (Groupe Mammologique de Bretagne) elle serait présente sur toutes les rivières de Quimper Communauté.

- Le Hérisson d'Europe (mammifère terrestre) :

Le Hérisson d'Europe est une espèce largement répandue, elle est présente sur l'ensemble du territoire de Quimper.

La faune Piscicole (Bilan et propositions de protection du patrimoine naturel de Quimper Communauté Conseil General – Rapport Octobre 2009)

Le territoire de Quimper Communauté est une zone très riche en matière piscicole. La densité et la qualité du réseau hydrographique permettent le développement de nombreuses espèces de poissons. Six espèces sont protégées au niveau européen par la directive habitat faune et flore :

- La grande alose
- La lamproie de Planer
- La lamproie marine
- La lamproie fluviatile
- Le chabot
- Le saumon atlantique

D'autres espèces de poissons sont présentes sur l'ensemble du réseau hydrographique comme la truite de mer, la truite fario (*Salmo trutta fario*), l'anguille européenne (*Anguilla anguilla*), la loche franche (*Barbatula barbatula*), le vairon.

Invertébré

L'escargot de Quimper : il s'agit d'un mollusque protégé au niveau national, européen et international. Il se situe généralement dans les milieux humides et ombragés. Le milieu forestier est son habitat favori. Il est également possible de le trouver dans les broussailles herbeuses humides et ombragées.

Espèces invasives

Parmi les menaces pesant sur les milieux naturels, il faut citer le problème des plantes invasives dont l'expansion peut conduire à la banalisation des milieux et à la disparition de certaines espèces indigènes.

Ainsi, il convient de citer l'invasion avérée du laurier palme et du rhododendron pontique dans de très nombreux sites boisés. D'autres espèces invasives ont été également notées sur le secteur : *Myriophyllum brasiliense* et *Ludwigia palustris* (espèces aquatiques rencontrées à Plomelin pour la première et à Saint Evarzec pour la deuxième), ainsi que deux grandes renouées : *Polygonum polystachyum* (Plomelin, Pluguffan) et *Reynoutria japonica* (Plomelin, Plonéis, Quimper, Leuhan).

Tableaux récapitulatif des servitudes d'utilité publique

Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et certains équipements

Nom de la servitude	Législation	Règlementation
Protection des lignes électriques (Impose une réglementation des constructions)	<u>L'article 12 de la loi du 15 juin 1906</u> modifiée et son décret d'application du 11 juin 1970	Autorisation, après déclaration d'utilité publique, d'institution de servitudes au profit d'une distribution d'énergie permettant : • d'établir des supports et ancrages pour conducteurs aériens sur les murs et façades, • de faire passer les conducteurs au-dessus des propriétés privées, • d'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports aériens sur des terrains privés non bâtis, • et de couper les arbres ou les branches susceptibles d'occasionner des avaries aux ouvrages.
Protection des canalisations de transports de gaz (Impose une réglementation des constructions)	<u>L'article 12 de la loi du 15 juin 1906</u>	• Droit pour le bénéficiaire d'établir à demeure des canalisations souterraines sur des terrains privés non bâtis qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes, et de procéder à des abattages d'arbres ou à des élagages de branches lors de la pose de conduites. • Les propriétaires dont les terrains sont traversés par une canalisation de transport de gaz conservent le droit de les clore ou d'y élever des immeubles à condition toutefois d'en avertir l'exploitant. • En ce qui concerne les travaux de terrassement, de fouilles, de forage ou d'enfoncement susceptibles de causer des dommages à des conduites de transport, leur exécution ne peut être effectuée que conformément aux dispositions d'un arrêté type pris par le ministre de l'Industrie. • Il existe une bande de protection de la canalisation qui impose des réglementations en termes de construction.
Protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception radioélectrique (Impose une réglementation des constructions)	<u>art. L54 à L56-1 et art. R21 à R26 du Code des postes et des communications électroniques</u>	• Interdiction dans la zone primaire de créer des excavations artificielles, de créer tout ouvrage métallique fixe ou mobile, des étendues d'eau ou de liquides de toute nature ayant pour résultat de perturber le fonctionnement du centre. • Limitation de la hauteur des obstacles dans les zones primaires, secondaires et dans les secteurs de dégagement • Interdiction dans les zones spéciales de dégagement, de créer des constructions ou des obstacles au-dessus d'une ligne située à 10 m au-dessus de celle joignant les aériens d'émission ou de réception sans, cependant, que la limitation de hauteur imposée puisse être inférieure à 25 m.

Protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques (Impose une réglementation des constructions)	art. L57 à L62-1 et art. R27 à R39 du <u>Code des postes et des communications électroniques</u>	- Les servitudes « réception » consistent en une limitation, voire une interdiction, des perturbations occasionnées aux centres radioélectriques par des équipements électriques ou radioélectriques. - Lors de la transmission des demandes de permis de construire, le ministre exploitant du centre peut donner une réponse défavorable quant à l'utilisation de certains appareils ou installations électriques
---	--	--

Servitude halage et marche à pied (Impose une interdiction des constructions)	article L2131-2 du Code <u>Général de la Propriété Publique</u>	La servitude de halage permet de laisser libre une bande le long des cours d'eau domaniaux navigables ou flottables. La servitude de marchepied laisse libre une bande de 3,25 m du côté opposé de la rive bénéficiant de la servitude de halage et s'applique aux cours d'eau domaniaux.
---	---	---

Servitudes relatives à la conservation du patrimoine

Nom de la servitude	Législation	Règlementation
Protection des monuments historiques classés ou inscrits (ZPPAUP ou périmètre de protection de 500 m) (Impose une réglementation des constructions)	<u>Article 1^{er} et 13 bis de la loi du 31 décembre 1913</u>	- Lorsqu'un immeuble est situé dans le champ de visibilité d'un édifice classé ou inscrit, il ne peut faire l'objet, tant de la part des propriétaires privés que des collectivités et établissements publics, d'aucune construction nouvelle, d'aucune démolition, d'aucun déboisement, d'aucune transformation ou modification de nature à en affecter l'aspect, sans une autorisation préalable. - Le permis de construire délivré en vertu des lois et règlements sur l'alignement et sur les plans communaux et régionaux d'aménagement et d'urbanisme tient lieu de l'autorisation prévue à l'alinéa précédent s'il est revêtu du visa de l'architecte des Bâtiments de France

Protection et monuments naturels (inscription/classement) (Impose une interdiction des constructions)	Article L341-1 Code l'Environnement (Ancien texte : Loi du 2 mai 1930)	L'inscription entraîne, sur les terrains compris dans les limites fixées par l'arrêté, l'obligation pour les intéressés de ne pas procéder à des travaux autres que ceux d'exploitation courante en ce qui concerne les fonds ruraux et d'entretien normal et en ce qui concerne les constructions sans avoir avisé, quatre mois d'avance, l'administration de leur intention.
Périmètre de protection des eaux potables et minérales	Article L. 1321-2 du <u>code de la santé publique</u> .	<i>Le périmètre de protection immédiat :</i> (Impose une interdiction des constructions) Les terrains concernés doivent nécessairement être acquis en pleine propriété par la commune. Opérations autorisées : entretien des installations de prélèvement d'eau clôture obligatoire maintien de la couverture herbacée sans pâturage, avec fauche et évacuation de l'herbe <i>Le périmètre de protection rapprochée</i> L'objectif est de protéger le captage de la migration souterraine des substances polluantes. Les activités, installations ou dépôts peuvent être réglementés ou interdits s'ils risquent de nuire à la qualité des eaux (épandage, labour, fertilisation). <i>Le périmètre de protection éloignée</i> L'instauration de ce périmètre est facultative. Elle doit permettre de renforcer la protection contre les pollutions permanentes ou diffuses. Le périmètre de protection éloignée correspond à la zone d'alimentation du point d'eau, et parfois même à l'ensemble du bassin versant.

■ Glossaire des sigles

ABF : Architecte des Bâtiments de France

AC : Assainissement Collectif

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

AMVAP : Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine

ANAH : Agence Nationale de l'Habitat

ANC : Assainissement Non Collectif

BGV : Bretagne à Grande Vitesse

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CC : Communauté de Communes

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CNO : Contournement Nord-Ouest

DAC : Document d'Aménagement Commercial

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

EBC : Espace Boisé Classé

ENS : Espace Naturel Sensible

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

GMB : Groupe Mammologique de Bretagne

GMS : Grandes et Moyennes Surfaces

HLM : Habitation à Loyer Modéré

ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

INPN : Inventaire National du Patrimoine Naturel

INSEE : Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques

IPPC : International Plan Protection Prévention

IQA : Indice de Qualité de l'Air

IRIS : Ilots Regroupés pour l'Information Statistique

IUT : Institut Universitaire et Technologique

LEMA : Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques

LGV : Ligne à Grande Vitesse

MO : Matière Organique

OPAH : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat

PEM : Pôle d'Echange Multimodal

PIG : Programme d'intérêt Général

PLH : Programme Local de l'Habitat

PLU : Programme Local d'Urbanisme

PLUS : Prêt Locatif à Usage Social

POS : Plan d'Occupation des Sols

PPRI : Plan de Prévention des Risques Inondation

PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques

RD : Route Départementale

RGP : Recensement Général de Population

RN : Route Nationale

SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SAU : Surface Agricole Utile

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDAGE : Schéma Départemental d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SDAP : Schéma Directeur d'Aménagement Paysager

SDC : Schéma Directeur Cyclable

SMA : Syndicat Mixte de l'Aulne

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain

TER : Train Express Régional

TGV : Train à Grande Vitesse.

TVB : Trame Verte et Bleue

ZA : Zone d'Activité

ZACOM : Zone d'Aménagement Commercial

ZAD : Zone d'Aménagement Différé

ZAE : Zone d'Activité Economique

ZNIEFF : Zone Naturelle d'intérêt Faunistique et Floristique

ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architecture, Urbain et Paysager

■ Bibliographie

1) Documents

- ADEUPa (juillet 2011), *Programme Local de l'Habitat de Quimper Communauté 2011 – 2016*.
- Altermodal, Indigo et Quimper Communauté (Décembre 2011), *Schéma Directeur cyclable d'agglomération*.
- Atelier de l'île, MVA et Transetude (Septembre 2006), *Etude de restructuration du réseau de transports en commun*, 3 volumes.
- BELSER, C. et OGEE, J.B. (2000), *Bretagne : Quimper et son histoire*, C.M.D, 120p.
- BeO Quimper (Novembre 2011), *Création d'un axe de Bus à Haut Niveau de Service et de Parkings Relais : Dossier D'enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique*, Volume 1 et 2.
- CCI Cornouaille, Chambre d'Agriculture du Finistère et Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Finistère(2008), *Le foncier économique en Cornouaille*.
- Chambre d'Agriculture du Finistère (Septembre 2006), *Etude prospective de l'agriculture sur le territoire du SCoT de l'Odet*.
- Chambre des Notaires du Finistère (Mars 2012), *Les tendances de l'immobilier par les notaires du Finistère*.
- Cibles et Stratégies (2010), *Document d'Aménagement Commercial*.
- Conseil Général du Finistère (Octobre 2009), *Bilan et propositions de protection du patrimoine naturel de Quimper Communauté*.
- Conseil Général Finistère (2009), *Le Schéma départemental vélo : Plan d'action 2010 – 2014*.
- DDU-Ville de Quimper (Juin 1998), *Projet Urbain*.
- Direction Départementale de l'Equipement du Finistère (Avril 1999), *Dossier de voirie d'agglomération de Quimper : Quels scénarios à l'horizon 2020 ?*
- KERHERVE, J. (1995), *Histoire de Quimper*, Privat – Société Archéologique du Finistère, 352p.
- Mobilitude, SCE et Ville de Quimper (Juin 2007), *Retraitement de la RD 34 Route de Bénodet Quimper : Diagnostic urbain et paysager, diagnostic de circulation, proposition d'esquisses d'aménagement*.
- Ouest am' et Ville de Quimper (Septembre 2008), *Schéma Directeur et d'Aménagement Paysager*.
- Quimper Cornouaille Développement (2012a), *Observatoire de l'habitat de Cornouaille*.
- Quimper Cornouaille Développement (2012b), *Observatoire de l'habitat de Quimper Communauté*.

- Quimper Cornouaille Développement, *Fiches identification – Pôles Commerciaux de Quartiers*.
- Sivalodet (approuvé le 2 Février 2007), *Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Odet*.
- SYMESCOTO (approuvé le 6 juin 2012), *Le SCoT de l'Odet*.
- Ville de Quimper (approuvé le 19 février 1980), *Plan Occupation des Sols de Quimper*.

2) Sites internet

- <http://basol.ecologie.gouv.fr/>
- <http://fr.mappy.com/>
- <http://geobretagne.fr/accueil/>
- <http://www.airbreizh.asso.fr/>
- <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/>
- <http://www.cg29.fr/>
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>
- <http://www.eaufrance.fr/>
- <http://www.eau-loire-bretagne.fr/>
- <http://www.finistere.equipement.gouv.fr/>
- <http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>
- <http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/>
- <http://www.legifrance.gouv.fr/>
- <http://www.mnhn.fr/>
- <http://www.outils2amenagement.certu.fr/>
- <http://www.qub.fr/>
- <http://www.quimper.fr/>
- <http://www.quimper-communaute.fr/>
- <http://www.sivalodet.fr/>
- <http://www.viamichelin.fr/>
- <http://www.viaoo29.fr/>

■ Table des iconographies

1) Cartes

Carte 1 : Présentation du site d'étude.....	4
Carte 2 : Organisation spatiale du Pays de Cornouaille.....	11
Carte 3 : Développement historique de Quimper	12
Carte 4 : Evolution de la tâche urbain quimpéroise.....	14
Carte 5 : Variations de densité annuelle moyenne de population entre 1999 et 2005	22
Carte 6 : Evolution moyenne annuelle de population par commune entre 1999 et 2007.....	23
Carte 7 : Solde migratoire par commune en % entre 1999 et 2007.....	25
Carte 8 : Moyenne des prix TTC au m ² des terrains à bâtir en 2007-2008.....	27
Carte 9 : Répartition du logement locatif social sur Quimper Communauté et le Pays Fouesnantais	29
Carte 10 : Répartition du logement locatif social dans les IRIS de Quimper	30
Carte 11 : Projets d'habitat en cours et secteurs à vocation d'habitat à plus long terme	37
Carte 12 : Répartition des 16 plus grandes entreprises de Cornouaille.....	40
Carte 13 : Evolution du nombre d'emplois par EPCI entre 1999 et 2008	41
Carte 14 : Nombre d'exploitation aidées par commune sur le territoire du SCoT de l'Odet.....	46
Carte 15 : Part de Surfaces utilisées comme surfaces agricoles par commune sur le territoire du SCoT	47
Carte 16 : Enjeux agricole du territoire du SCoT de l'Odet	50
Carte 17 : Zones d'activité économique du Sud quimpérois et du Pays fouesnantais	52
Carte 18 : Evolution du Plancher des Grandes et Moyennes Surfaces.....	55
Carte 19 : Estimation des surfaces de vente pour les commerces de plus de 300m ² en 2011	56
Carte 20 : Surfaces de vente pour les commerces de plus de 300m ² en 2009.....	56
Carte 21 : Localisation des hypermarchés et supermarchés sur le territoire du SCoT	58
Carte 22 : Les ZACOM du territoire du SCoT de l'Odet	62
Carte 23 : Organisation de la mobilité Cornouaillaise.....	64
Carte 24 : Evolution annuelle du trafic de la voirie départementale entre 2004 et 2009.	71
Carte 25 : Evolution du trafic routier de Quimper entre 2008 et 2011.....	72
Carte 26 : Trafic de la voirie départementale en 2009.	74
Carte 27 : Trafic de la voirie communale.....	75
Carte 28 : Calibrage de la voirie structurante.....	76
Carte 29 : Saturation aux heures de pointe du matin	78
Carte 30 : Saturation aux heures de pointe du soir.....	79
Carte 31 : Variation du trafic sur l'agglomération quimpéroise avec l'arrivée du BHNS	84
Carte 32 : Variation du trafic dans le centre-ville de Quimper avec l'arrivée du BHNS	85
Carte 33 : Itinéraires cyclables d'intérêt départemental défini pour la période 2010 - 2014.....	87

Carte 34 : Schéma vélo du Finistère, Sections aménagées en Novembre 2009.....	88
Carte 35 : Trame verte et bleue présente sur le territoire du SCoT.....	95
Carte 36 : IRIS INSEE concernés par le site d'étude.....	97
Carte 37 : Elements naturels de Quimper Sud.....	99
Carte 38 : Inventaire du patrimoine bâti et des espaces protégés.....	102
Carte 39 : Localisation et point de vue de la planche photo.....	105
Carte 40 : Localisation et point de vue sur la planche photo.....	108
Carte 41 : Organisation du réseau viaire sur le site d'étude.....	111
Carte 42 : Accès routiers et piétons au site.....	112
Carte 43 : Réseau des transports en commun sur le Sud de l'agglomération quimpéroise en Juin 2012.....	116
Carte 44 : Pôles générateurs de déplacement desservis par le réseau des transports en commun au Sud de l'agglomération quimpéroise en Juin 2012.....	117
Carte 45 : Le projet transport sur le Sud de l'agglomération quimpéroise.....	120
Carte 46 : Pôles générateurs de déplacements desservis par le projet transport en commun sur le Sud de l'agglomération quimpéroise.....	121
Carte 47 : Itinéraires cyclables prévus et aménagés sur le Sud de l'agglomération quimpéroise....	124
Carte 48 : Occupation des sols des territoires Sud de l'agglomération Quimpéroise.....	126
Carte 49 : Pôles de quartier (équipements, commerces, services).....	129
Carte 50 : Attraction des secteurs du site d'étude.....	130
Carte 51 : Réseau AEP et réservoirs.....	134
Carte 52 : Réseau eaux usées et installations.....	136
Carte 53 : Zones d'inventaire et de protection du milieu naturel - Quimper Sud.....	141
Carte 54 : Contraintes physiques - Quimper Sud.....	145
Carte 55 : Contraintes environnementales - Quimper Sud.....	146
Carte 56 : Contraintes réglementaires - Quimper Sud.....	149
Carte 57 : Servitudes d'utilité publiques - Quimper Sud.....	154
Carte 58 : Zones inconstructibles et urbanisation existante ou projetée.....	156
Carte 59 : Potentiel constructible sur le site d'étude.....	157
Carte 60 : Zonage opérationnel et propriété foncière - Quimper Sud.....	160

2) Tableaux.

Tableau 1 : Grands projets de l'agglomération quimpéroise.....	15
Tableau 2 : Répartition des migrations de population par âge.....	27
Tableau 3: Constructions de logements entre 2001 et 2011.....	33
Tableau 4 : Objectifs de construction et consommation foncière fixés par le PLH et le SCoT.....	34
Tableau 5 : Constructions de logements programmées.....	36
Tableau 6 : Part des emplois dans les grands secteurs d'activité.....	38

Tableau 7 : Liste des 16 plus grands employeurs privés de Cornouaille	39
Tableau 8 : Evolution du nombre d'emploi par secteur d'activité entre 1999 et 2008	44
Tableau 9 : Répartition des tranches d'effectifs salariés.....	45
Tableau 10 : Evolution de l'offre commerciale par secteur d'activité sur le SCoT de l'Odét	54
Tableau 11 : Evolution des GMS entre 2002 et 2010 sur le SCoT de l'Odét.....	56
Tableau 12 : Surfaces commerciales par commune en 2009 et 2011 (estimation)	57
Tableau 13 : Classification des ZACOM	60
Tableau 14 : Bilan des droits à construire et de l'appréciation globale des ZACOM	61
Tableau 15 : Fréquentation des aéroports de Bretagne entre 2002 et 2009.....	66
Tableau 16 : Nombre de voitures par ménage sur le SCoT de l'Odét.....	69
Tableau 17 : Part modale des déplacements à Quimper	70
Tableau 18 : Part modale des déplacements pour le territoire du SCoT de l'Odét.....	70
Tableau 19 : Offre journalière des autocars sur les territoires Sud de Quimper	82
Tableau 20 : Résultats de la Station Ferry pour l'année 2010	89
Tableau 21 : Démographie des IRIS concernés.....	98
Tableau 22 : Fréquentation des lignes du réseau QUB à proximité du périmètre d'étude	114
Tableau 23 : Temps de parcours des lignes du réseau urbain (QUB) à proximité du périmètre d'étude	115
Tableau 24 : Classifications des pôles de quartier	128
Tableau 25 : Descriptif des ZNIEFF présentes sur le site d'étude.....	138
Tableau 26 : Liste des emplacements réservés présents sur le site d'étude.....	152
Tableau 27 : Analyse des atouts/faiblesses/opportunités/menaces	163

3) Diagrammes.

Diagramme 1 : Ventes de terrains et bâtis de plus de 5 ans entre 2008 et 2010	26
Diagramme 2 : Demandes et attributions de logements HLM sur Quimper Communauté.....	31
Diagramme 3 : Secteurs d'activité du Pays de Cornouaille (évolution 99-06)	40
Diagramme 4 : Secteurs d'activité de Quimper Co. (évolution 99-08 en %).....	43
Diagramme 5 : Répartition des destinations des ventes sur le Pays de Cornouaille - Cumul 1996-2006.....	48

■ Table des matières

■ Remerciements.....	3
■ Préambule.....	4
■ Sommaire	6
■ Introduction	10
1) Organisation spatiale du territoire.....	10
2) Développement de Quimper	12
a) Développement historique	12
b) Les grands projets de développement de l'agglomération de Quimper	15
3) Documents encadrant l'urbanisme.	16
a) Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux	16
b) SCoT de l'Odet.....	16
c) Programme Local d'Habitat	16
d) Plan d'Occupation des Sols et Plan Local d'Urbanisme.	17
e) Schéma Directeur d'Aménagement Paysager.....	17
f) Document d'Aménagement Commercial.....	17
■ Méthodologie de l'étude	18
■ Portrait du territoire et perspective d'ensemble.....	21
■ Portrait du territoire et perspective d'ensemble.....	22
1) La population locale et les migrations résidentielles	22
a) Une population Cornouaillaise et Quimpéroise en croissance	22
b) Des migrations résidentielles à maîtriser.	25
c) Une offre et une demande de logement social à harmoniser.	29
2) Habitat et foncier.	33

a) Une consommation foncière à restreindre malgré une production de logements à conforter	33
(i) Synthèse des productions de logements et consommation foncière au cours des dernières années.....	33
(ii) Des objectifs en termes d'habitat et de consommation foncière à respecter.	34
b) Synthèse des projets en cours et programmés.....	36
3) Economie.....	38
a) L'économie cornouaillaise portée par l'agroalimentaire et le tertiaire.	38
(i) La base économique du Pays de Cornouaille.	38
(ii) Les grandes entreprises locales.....	39
(iii) La dynamique économique sur le territoire du SCoT de l'Odet :	40
b) Le bassin quimpérois, cœur économique de Cornouaille.....	43
(i) Des secteurs d'activité en évolution.....	43
(ii) Une place importante des moyennes et grandes entreprises	45
(iii) L'agriculture, un secteur phare à préserver.	45
Emploi Exploitation et Production	45
Le renouvellement des actifs en agriculture	46
Le foncier agricole.....	47
c) Les zones d'activités économiques, part importante de l'emploi local.	52
d) Une activité commerciale en plein essor à contrôler.....	54
(i) Une évolution récente de l'offre commerciale	54
L'évolution des planchers :	55
Relation centralité et périphérie.....	57
(ii) Un développement commercial à maîtriser	59
4) Transports et déplacements	64
a) De grandes infrastructures qui œuvrent au désenclavement de la Cornouaille.	64
(i) Etat actuel des réseaux.....	64
La N165, axe majeur de la Cornouaille.....	65
Quimper, 3 ^{ème} gare de Bretagne en extrémité du réseau ferroviaire.	65
Quimper-Pluguffan, le 5 ^{ème} aéroport de Bretagne.	66
Une offre d'autocar centrée sur Quimper.....	67
(ii) Des projets structurants pour le territoire	67
(iii) Constat et enjeux	68

b)	Une augmentation du parc automobile contrasté par une diminution de la part modale de celle-ci	69
(i)	Des modes de vie en mutation impactent sur la nature des déplacements.	69
(ii)	Les parts modales.....	70
c)	Une voirie structurante étoilée sur Quimper	71
(i)	Evolution du trafic routier.....	71
	Depuis 2004/2006 un trafic départemental en diminution.....	71
	Le Contournement Nord-Ouest (D 100), dans une logique de décongestion de centre-ville.	72
(ii)	Structure et utilisation de la voirie.....	73
	Quimper supporte le plus gros de la fréquentation routière.....	74
	Une voirie pas toujours adaptée à l'utilisation qui en est faite.....	76
	Un franchissement de l'Odet possible en trois endroits dont deux sur Quimper.	77
	Un trafic routier ralentissant à l'entrée de Quimper.	77
d)	Des transports en commun en mutation.	81
(i)	Le réseau départemental	81
(ii)	Le réseau urbain	83
	Etat actuel.....	83
	Le projet transport.....	83
	Une modification du trafic routier due à l'arrivée du BHNS	84
e)	Le vélo un mode encore peu développé.....	87
5)	Environnement	89
a)	Un air de qualité provenant du littoral.....	89
b)	Des documents pour la protection de l'eau	91
(i)	SDAGE Loire-Bretagne	91
(ii)	SAGE de l'Odet	91
c)	Une Trame Verte et Bleue très présente sur le territoire.....	93
■	Éléments de diagnostic urbain.....	96
■	Éléments de diagnostic urbain.....	97
1)	Une population résidante vieillissante	97
2)	Un territoire rural marqué par un riche patrimoine naturel.....	99

3) Un patrimoine bâti reflétant une identité agricole	102
4) Des éléments remarquables sur le territoire	104
5) Une trame viaire dense et un réseau routier à adapter	111
6) Une desserte qui devra s'adapter à l'urbanisation future	114
a) Les transports collectifs desservent le site selon les axes principaux	114
(i) Etat initial.....	114
(ii) Etat projeté	118
b) Une continuité du réseau cyclable à assurer.....	123
7) Des territoires actuellement marqués par l'agriculture et les espaces naturels.....	126
8) Le Nord du territoire divisé en une multitude de centralités hiérarchisées.....	128
9) Un environnement local riche et préservé.....	132
a) Des risques technologiques faibles.....	132
b) Utilisation et gestion des eaux : eau potable et assainissement.....	133
(i) Eaux potables.....	133
(ii) Assainissement.....	135
Assainissement collectif (AC)	135
Assainissement non collectif (ANC) :	136
c) De nombreuses mesures de protection.	137
(i) Les Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF)	137
(ii) Inventaire des Tourbières : (Sources : SIVALODET, SCoT)	139
(iii) Arrêté préfectoral de protection de biotope (Sources : SIVALODET, SCoT, INPN)	139
(iv) Les espaces boisés classés	139
(v) Les espaces naturels sensibles	140
(vi) Les zones humides.....	140
(vii) Les sites classés et inscrits.....	140
Bilan sur les zones d'inventaires et de protection sur le site d'étude :	142
d) Une biodiversité abondante	143
10) Les contraintes de constructibilités à prendre en compte.	144
a) Contraintes physiques.....	144
(i) Zone de protection des cours d'eau :	144
(ii) Relief :	144
b) Contraintes environnementales	146

(i)	La Trame Verte et Bleue	147
(ii)	Les zones humides.....	147
(iii)	Arrêté préfectoral de protection de biotope :.....	147
	(developpement-durable.gouv.fr)	147
(iv)	Les ZNIEFF	148
(v)	Zone de préemption des espaces naturels sensibles :	148
c)	Contraintes règlementaires.....	149
(i)	Espaces boisés classés	150
(ii)	Recul de construction par rapport aux voiries (Loi Barnier)	150
(iii)	Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI).	151
(iv)	Les emplacements réservés.	151
(v)	Zone de protection archéologique	152
d)	Servitudes d'utilité publique.....	153
e)	Synthèse des zones inconstructibles	155
11)	Un potentiel foncier malgré d'importantes contraintes.	157
12)	Une maîtrise foncière anticipée.	159

■ Bilan des enjeux liés à l'urbanisation du Sud de l'agglomération Quimpéroise 161

■ Bilan des enjeux liés à l'urbanisation du Sud de l'agglomération Quimpéroise 162

■ Annexes..... 166

a)	Compte rendu des entretiens avec les techniciens	166
	Compte rendu de l'entretien avec Jean-Luc Rault	166
	Compte rendu de l'entretien avec Frédérique Maréchal	168
	Compte rendu des entretiens avec Laurent Bruchon	170
	Compte rendu de l'entretien avec Anne-Sophie Blanchard	172
	Compte rendu de l'entretien avec Alain Gardelle	174
	Compte rendu de l'entretien avec Jean-Hubert Gilson	176
	Compte rendu de l'entretien avec Yves Baron et Elisa Quinio	179
b)	Divers.....	181

Planning de travail	181
Protocole de coopération intermodale	182
L'accompagnement du conseil général pour les projets cyclables.....	188
Annexes concernant la qualité de l'air.....	189
Zonage POS actuel	192
Centralités présentes sur le site d'étude	193
Les échappées vertes du SDAP	202
Inventaire de la Faune et de la Flore.....	208
Tableaux récapitulatif des servitudes d'utilité publique.....	211
 ■ Glossaire des sigles	214
 ■ Bibliographie	215
1) Documents	215
2) Sites internet.....	216
 ■ Table des iconographies	217
1) Cartes.....	217
2) Tableaux.....	218
3) Diagrammes.....	219
 ■ Table des matières	220

Tuteur : Cyril Blondel

Stage de Groupe DA4 2011-2012

Résumé :

Quimper, capitale du pays de Cornouaille s'est bâti, au fond d'une ria, à l'époque gallo-romaine grâce à l'activité maritime. Depuis la ville a connu de nombreuses mutations et phases d'expansion l'amenant à réfléchir à son urbanisation future. Ce territoire constitue aujourd'hui un élément central dans le fonctionnement cornouaillais. Son devenir est donc important pour son évolution propre mais également pour celle de la Cornouaille. En effet, la ville de Quimper est le moteur de l'économie cornouaillaise et interagit avec l'ensemble des pôles du territoire.

Les territoires du Sud de l'agglomération de Quimper représentent une superficie d'environ 2350 Ha, ce qui équivaut à 1/3 de la superficie de la commune de Quimper. Le site d'étude est pour le moment partiellement urbanisé au Nord, ce qui laisse de grandes parties encore potentiellement urbanisables. Celles-ci ne le sont cependant pas toutes, puisque de nombreuses contraintes naturelles et réglementaires y sont présentes. L'activité agricole encore très présente sur le site est également à prendre en compte lors de son aménagement futur.

Le but de cette étude est de réaliser un diagnostic du territoire dans lequel interagissent la Cornouaille, Quimper et le site d'étude. Suite à ce diagnostic territorial, un diagnostic urbain a été établi afin d'acquies à la fois une vision large du territoire et spécifique du site. Lors de ces deux approches, des enjeux vont être dégagées, servant de base à l'étude prospective du site.

Mots clés :

Développement urbain, étude prospective, étude interscalaire et interdisciplinaire, enjeux, diagnostic territorial et urbain, Quimper, Cornouaille, Finistère, 29, Bretagne.



Rédaction : Goudouneix Jean-Christophe, Ibanez Romain, Legrand Arthur, Masson Maxime – Quimper Cornouaille Développement

Agence de Développement Economique et d'Urbanisme de Quimper Communauté et de Cornouaille
3 rue Pitre Chevalier – CS 40002 – 29018 Quimper Cedex
Tel 02 98 10 34 00 – Fax 02 98 10 34 10
www.quimper-cornouaille-developpement.fr