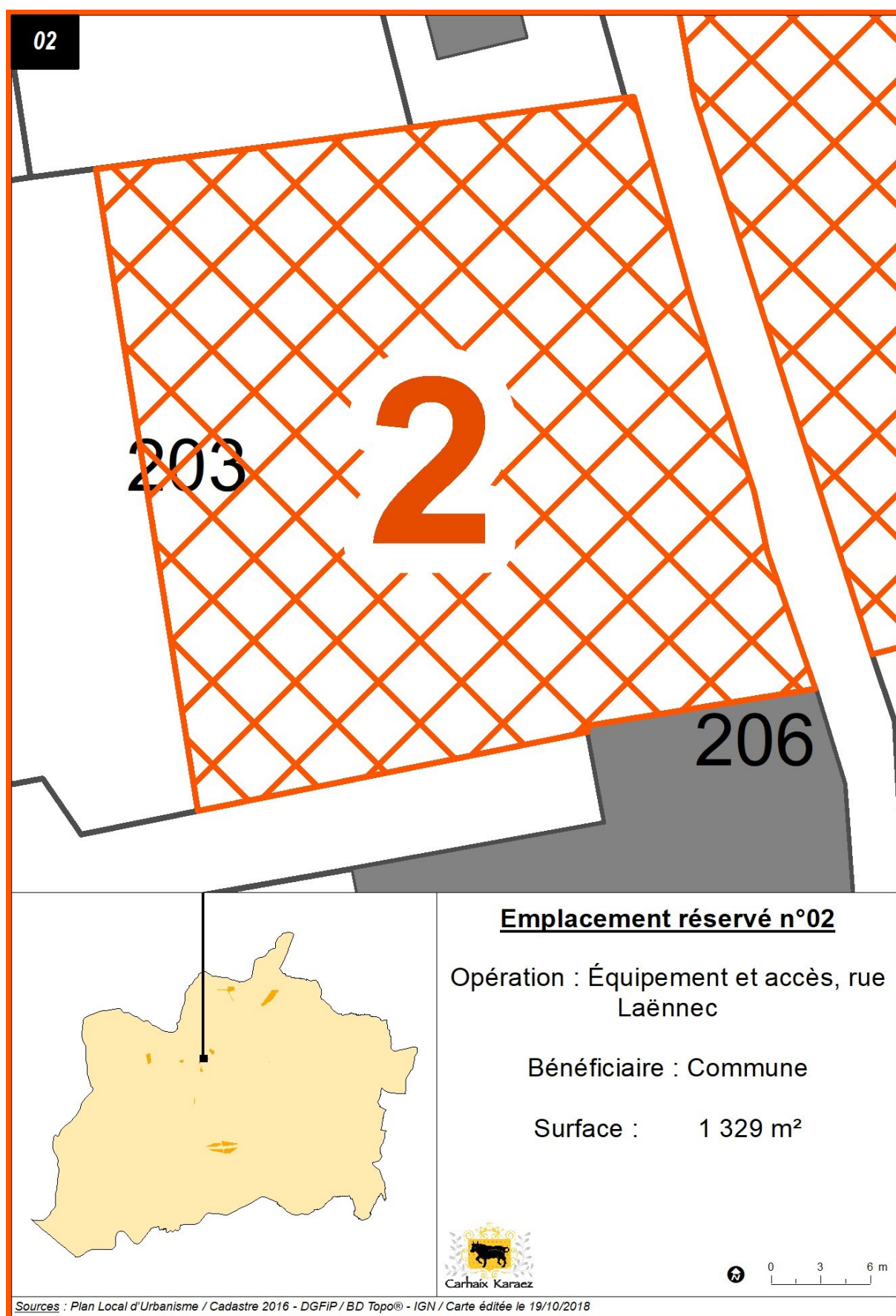
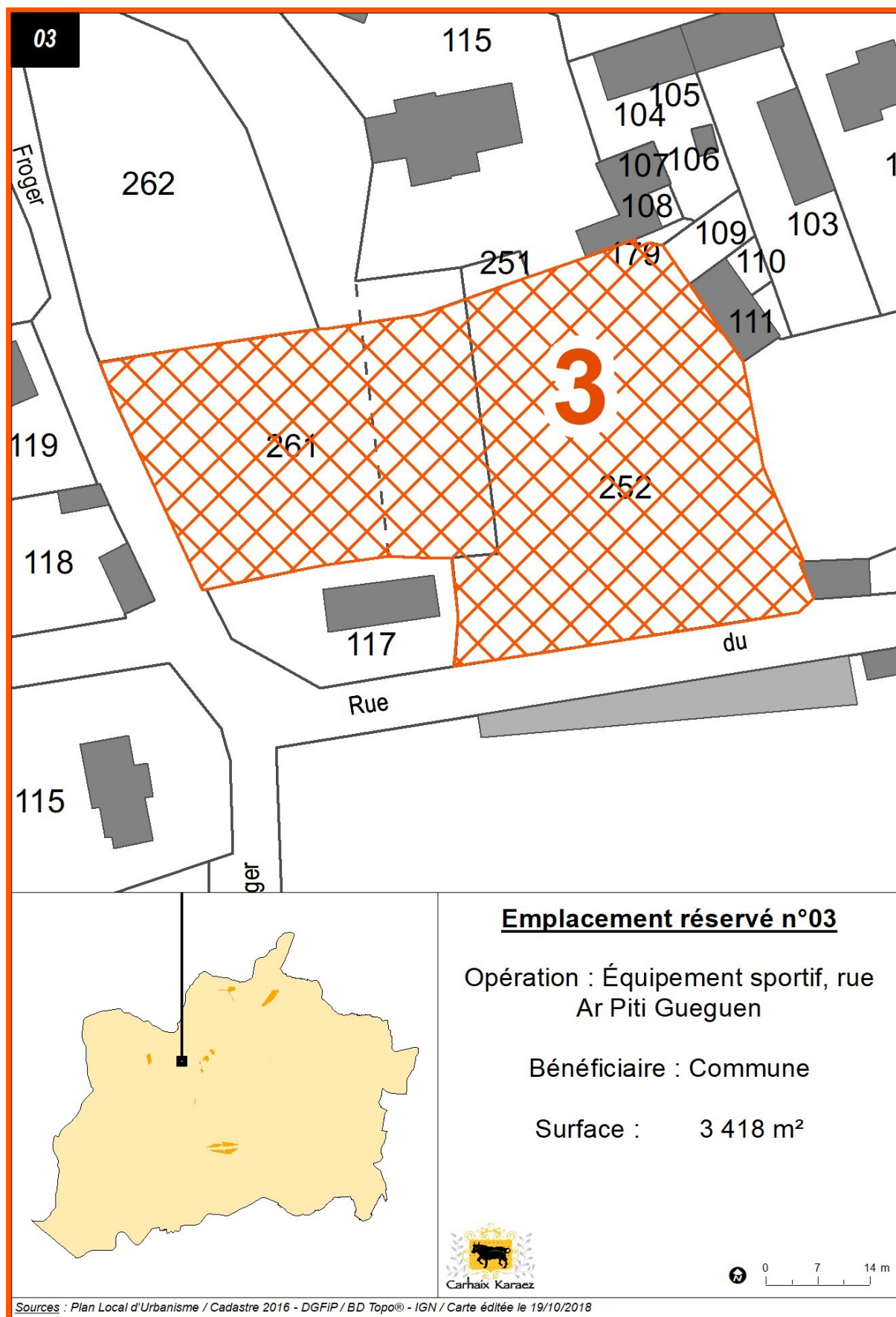
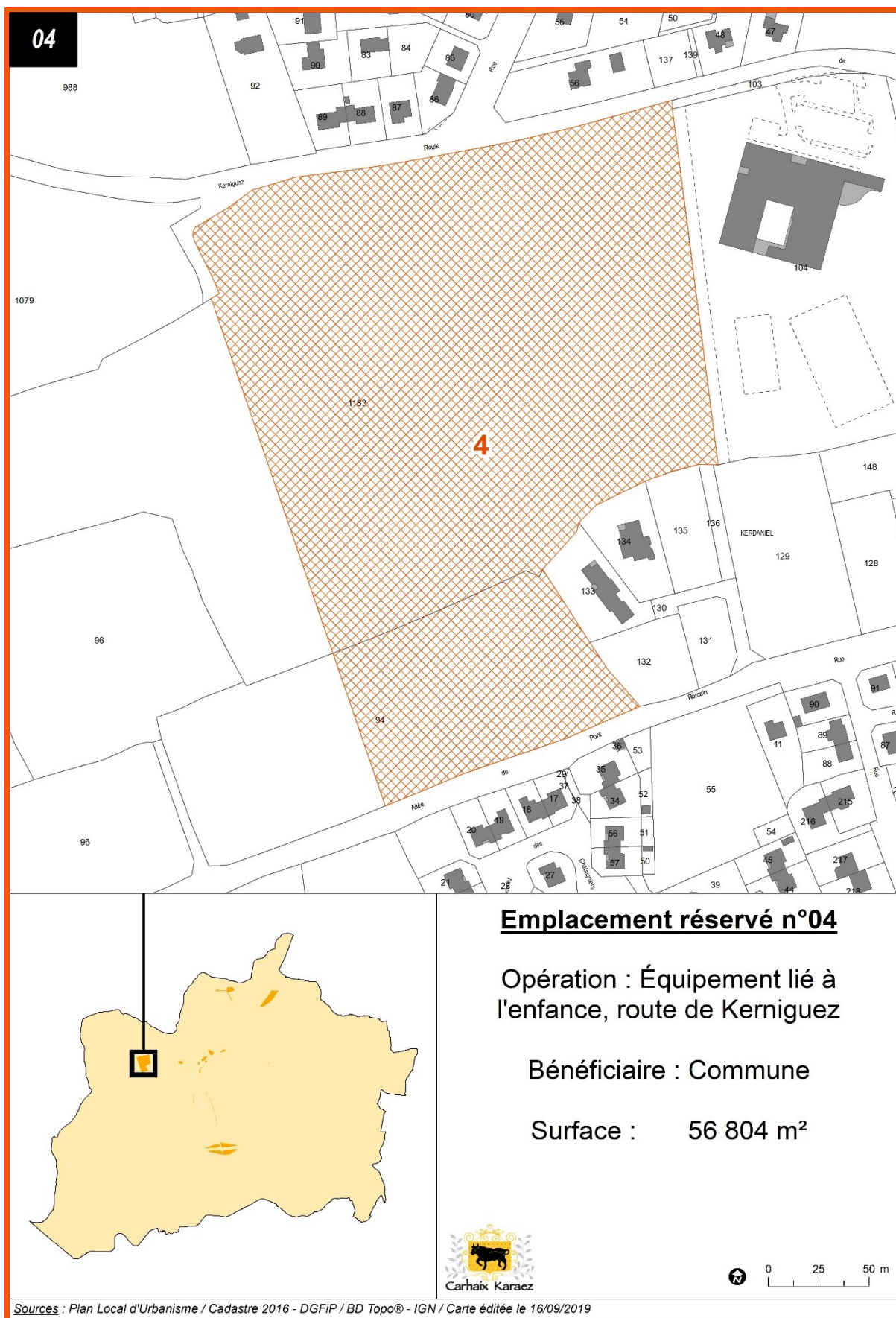
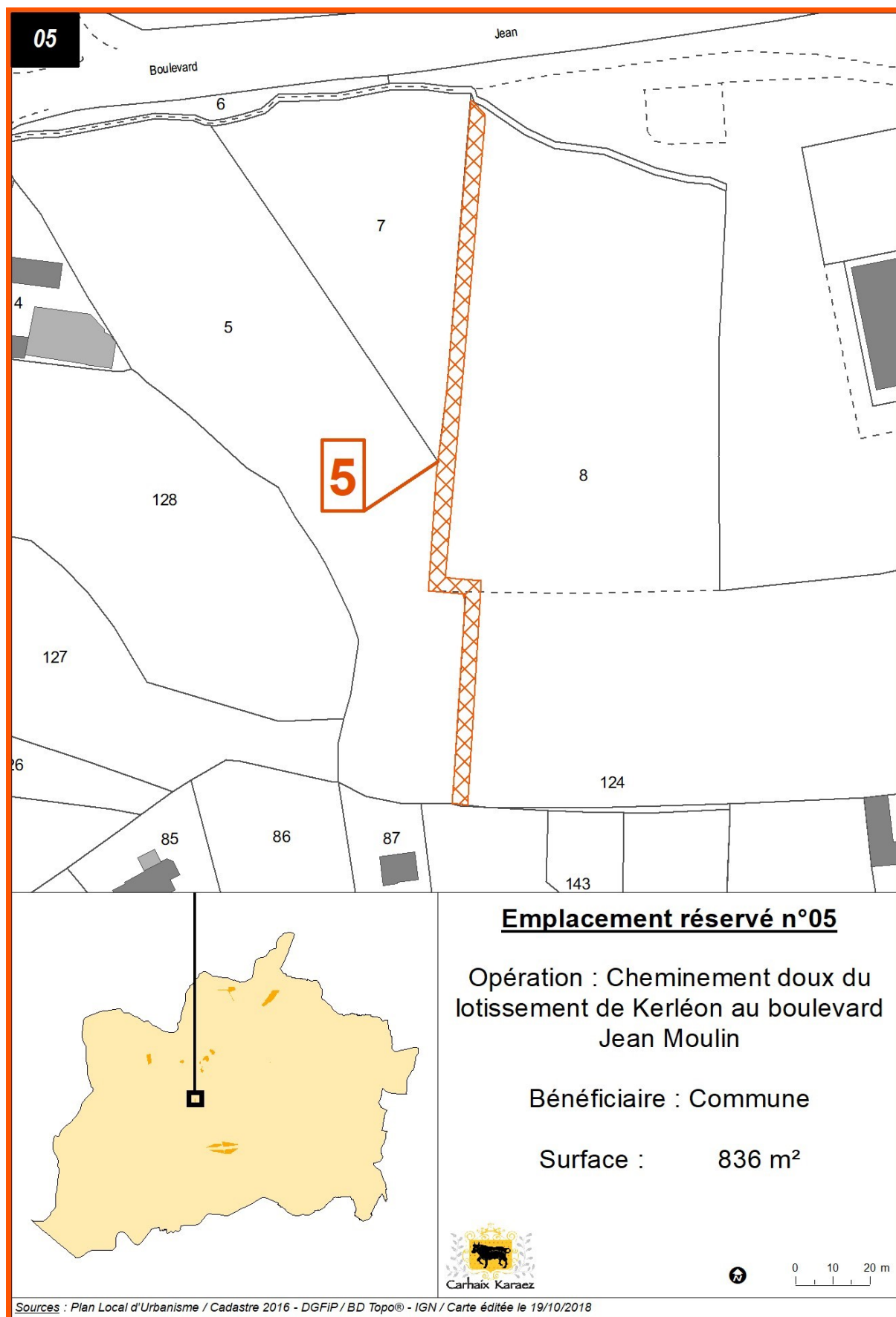
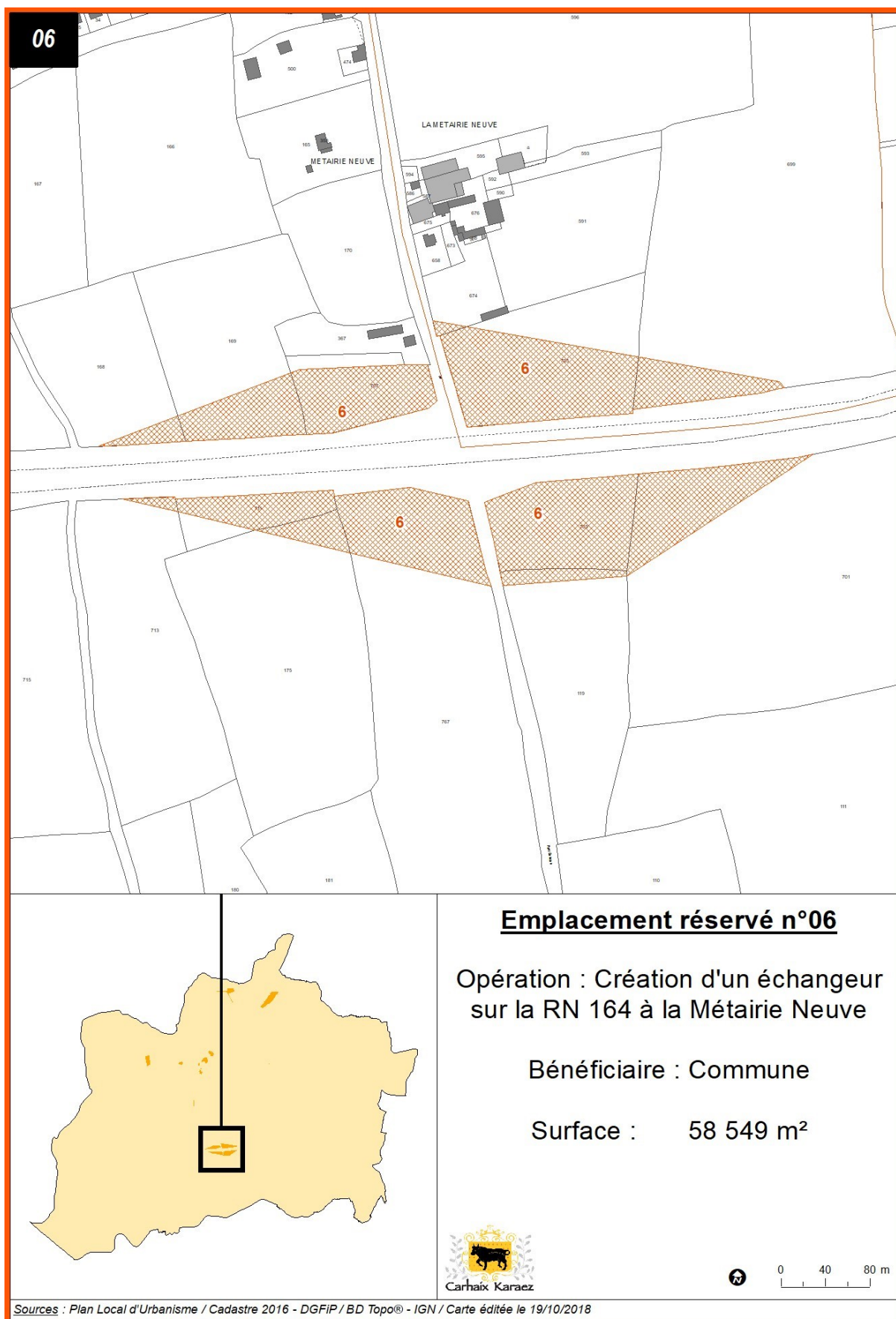


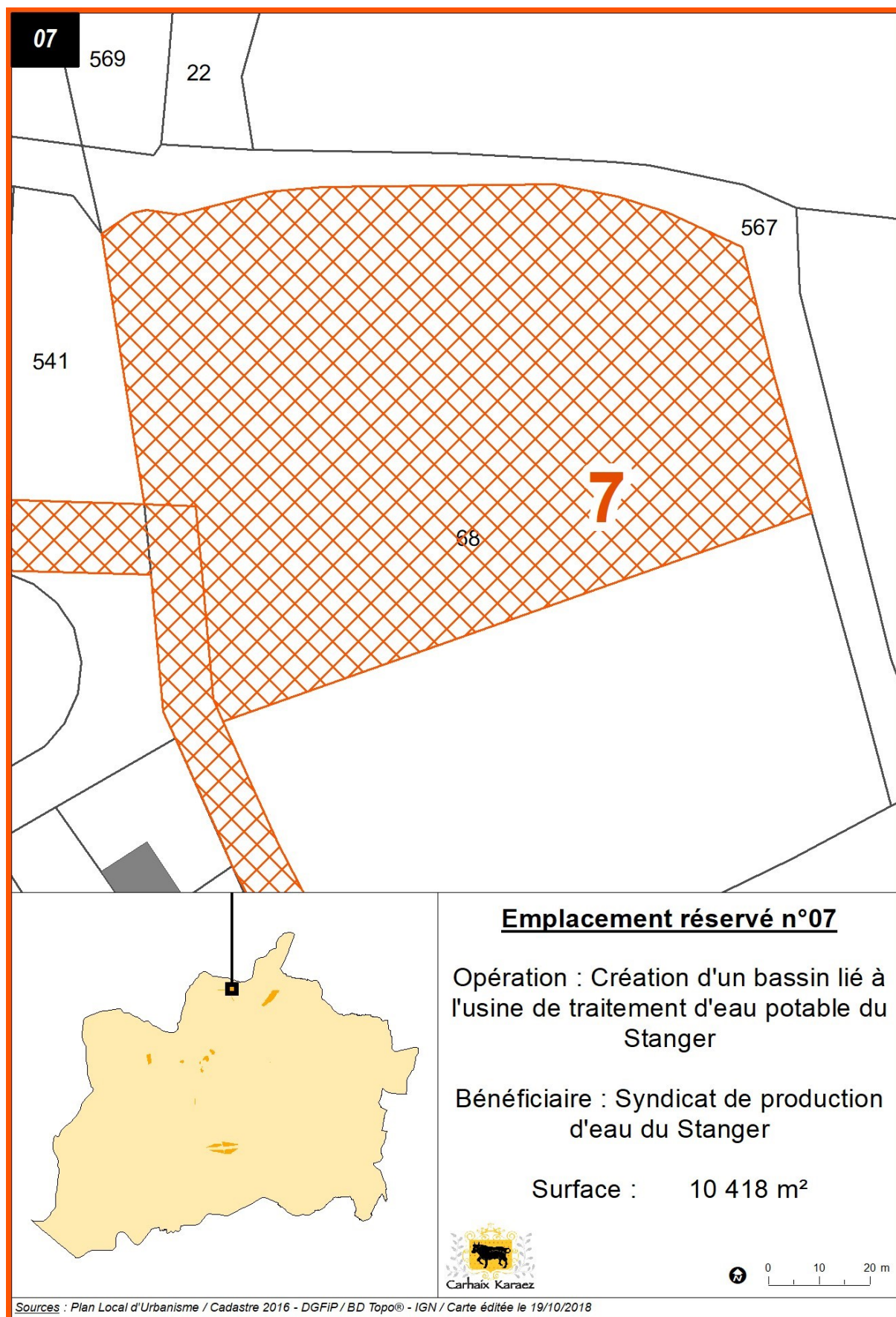


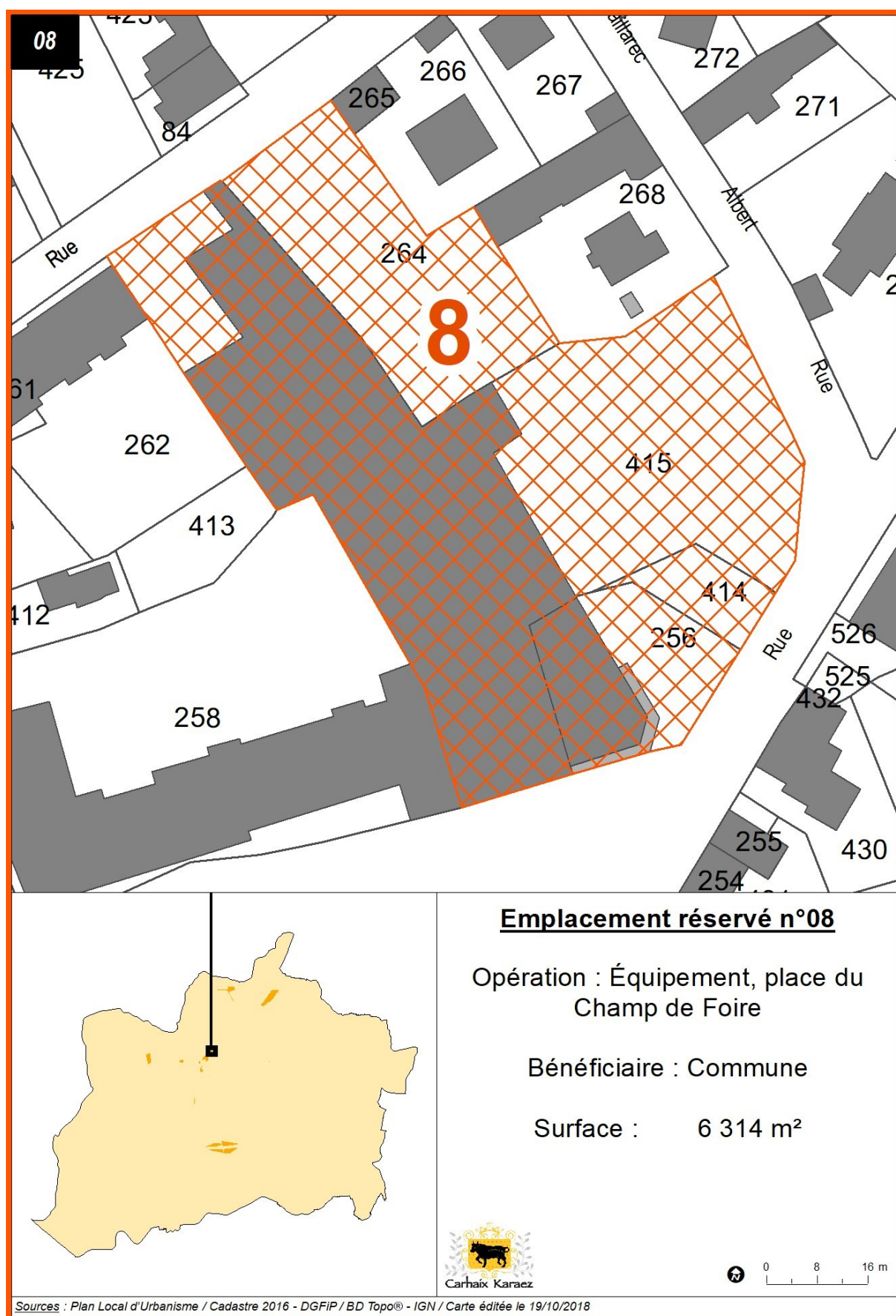


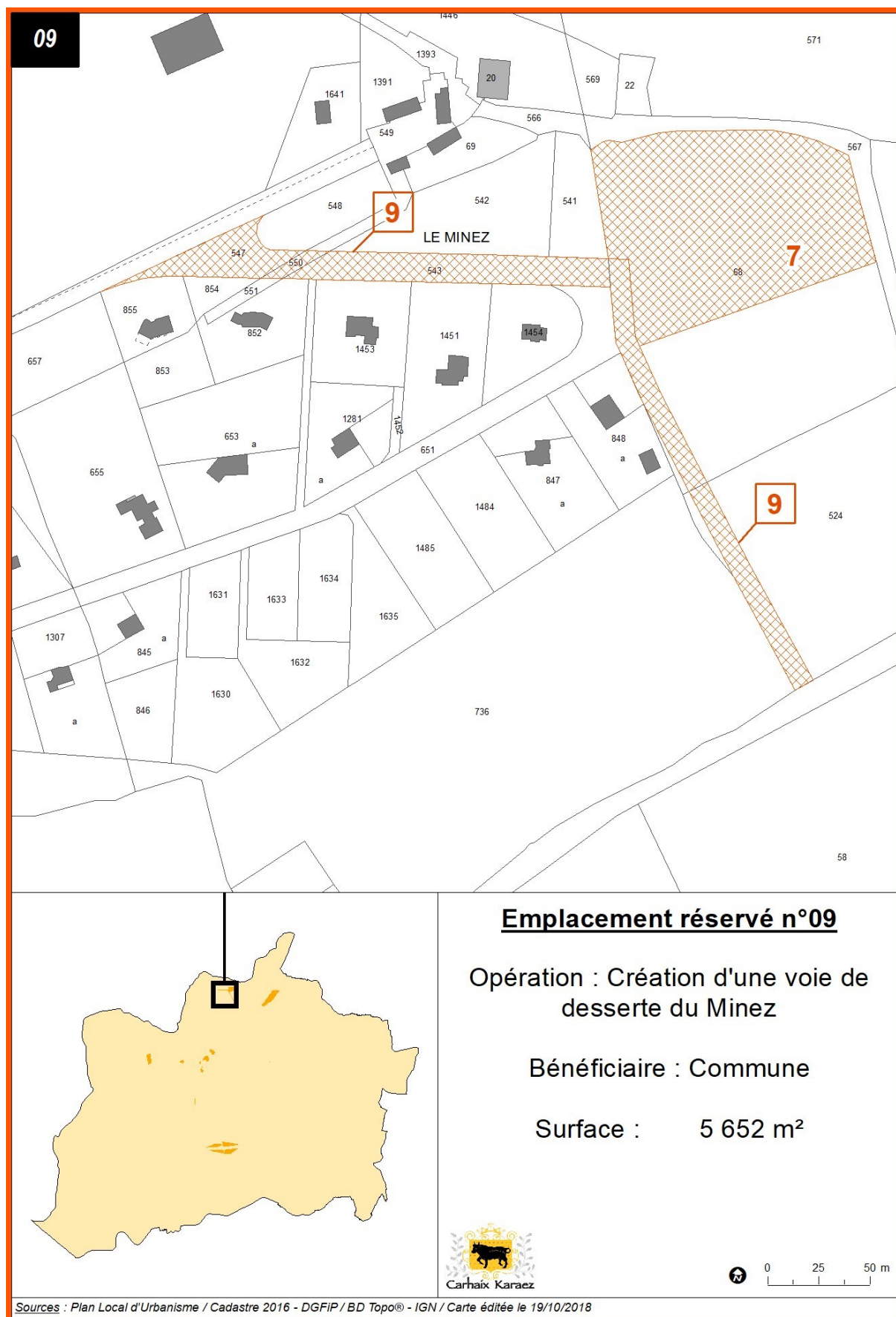


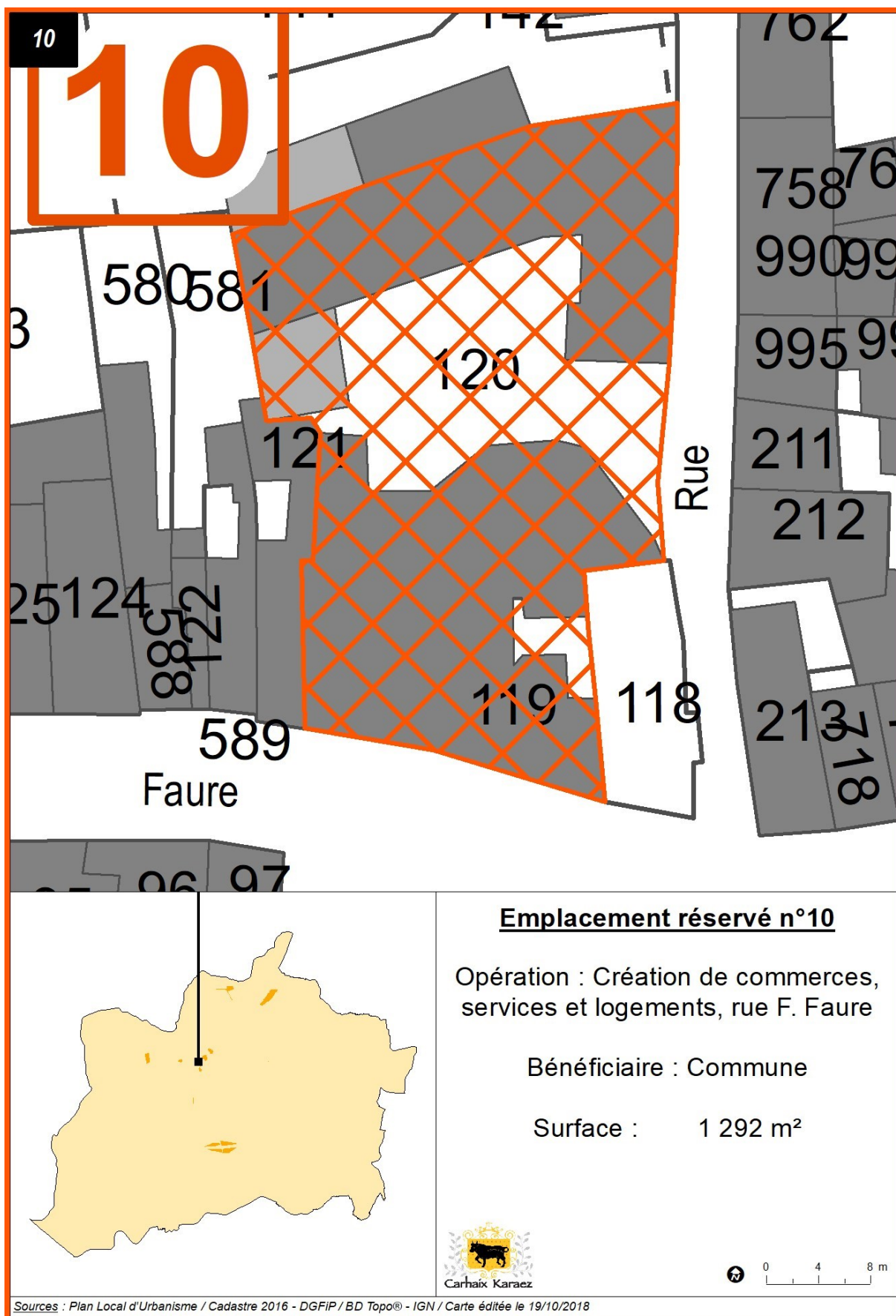


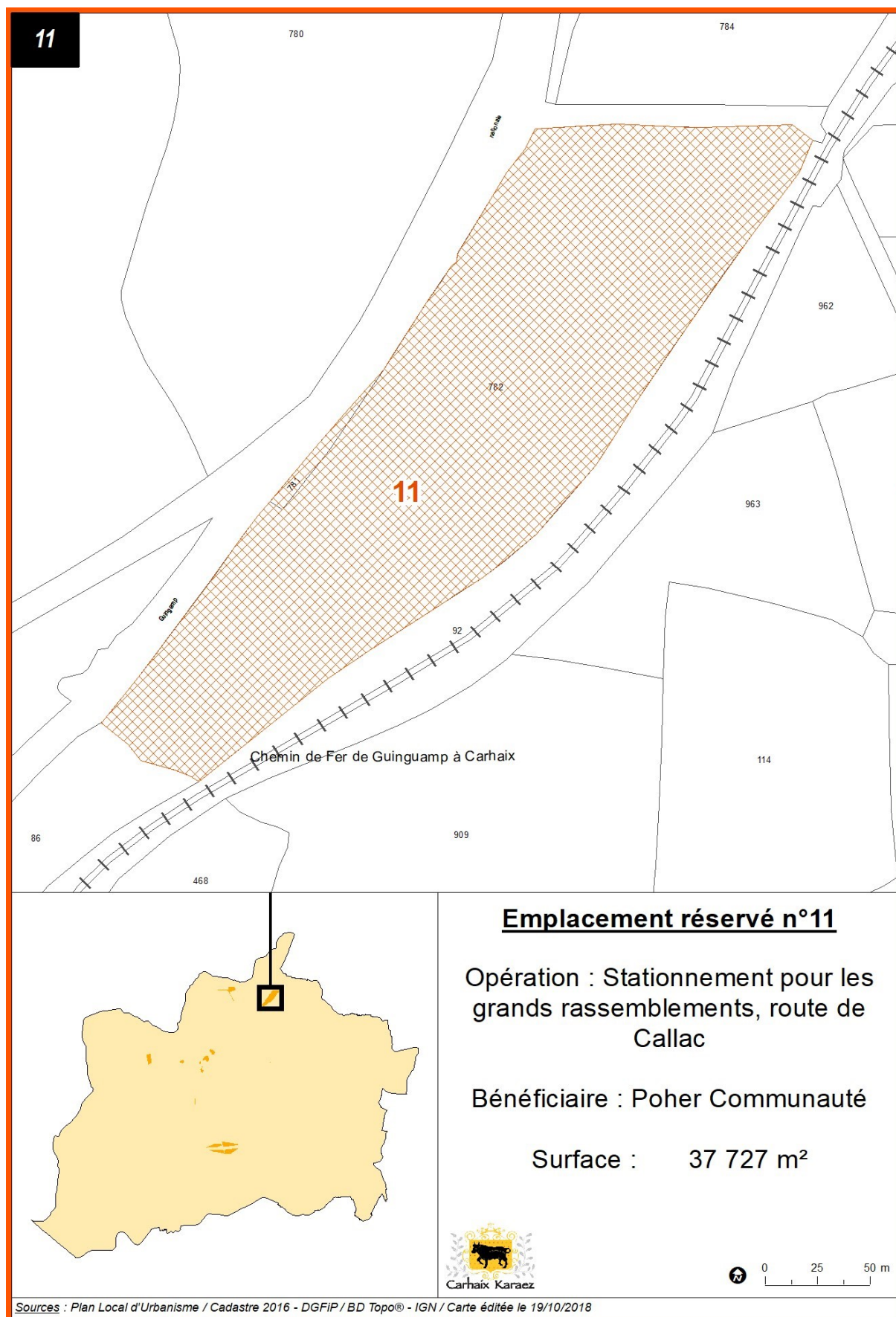


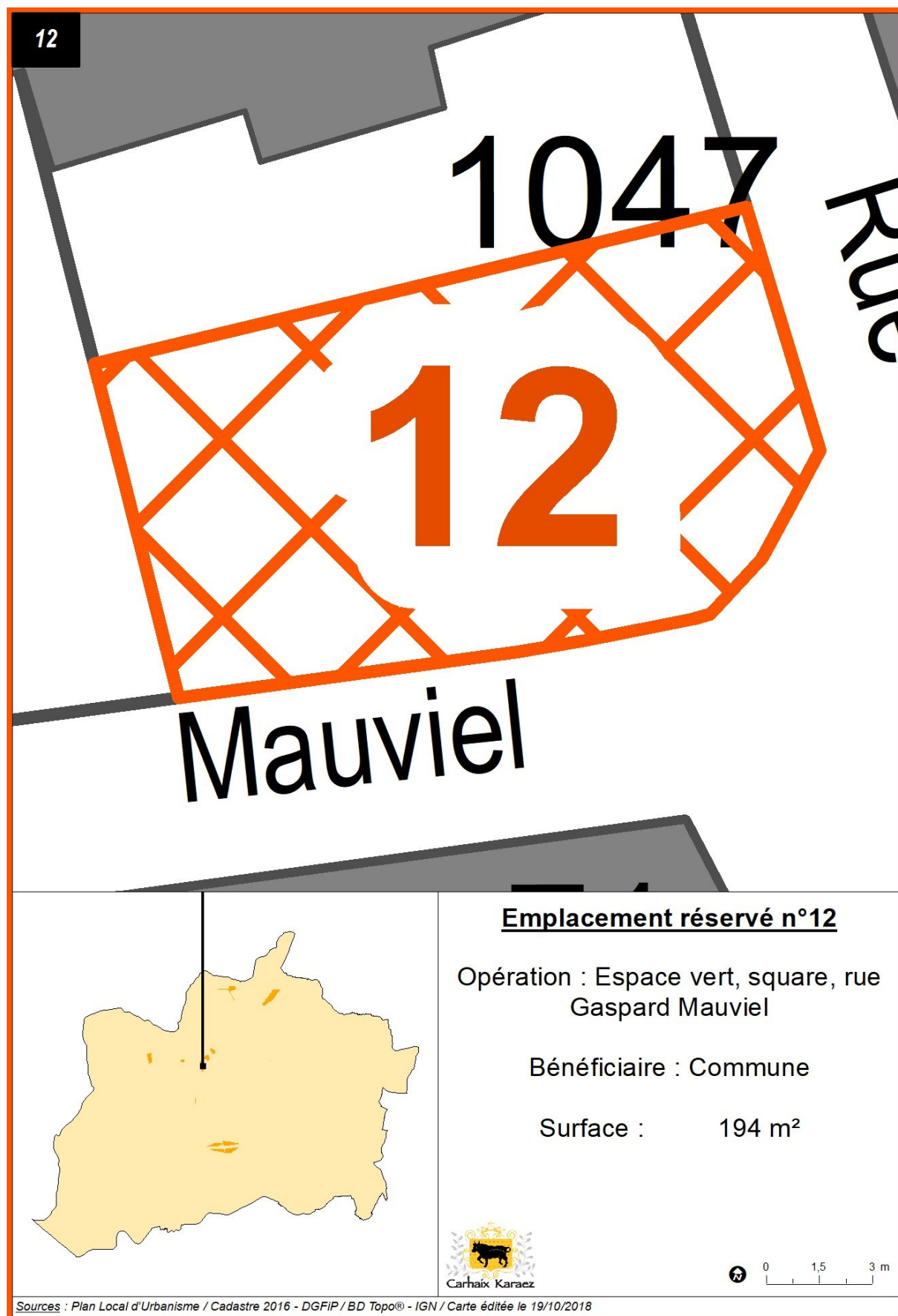


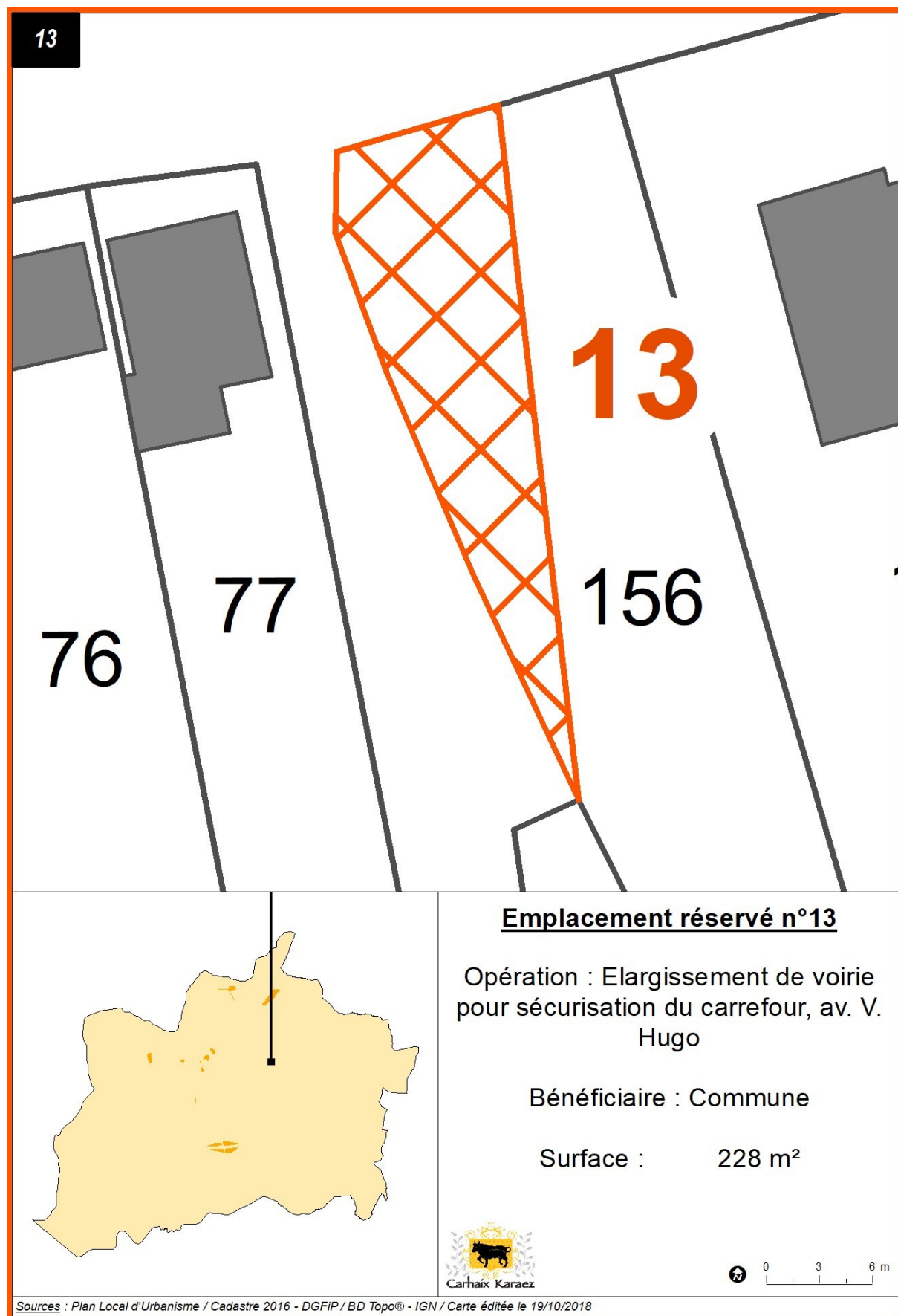


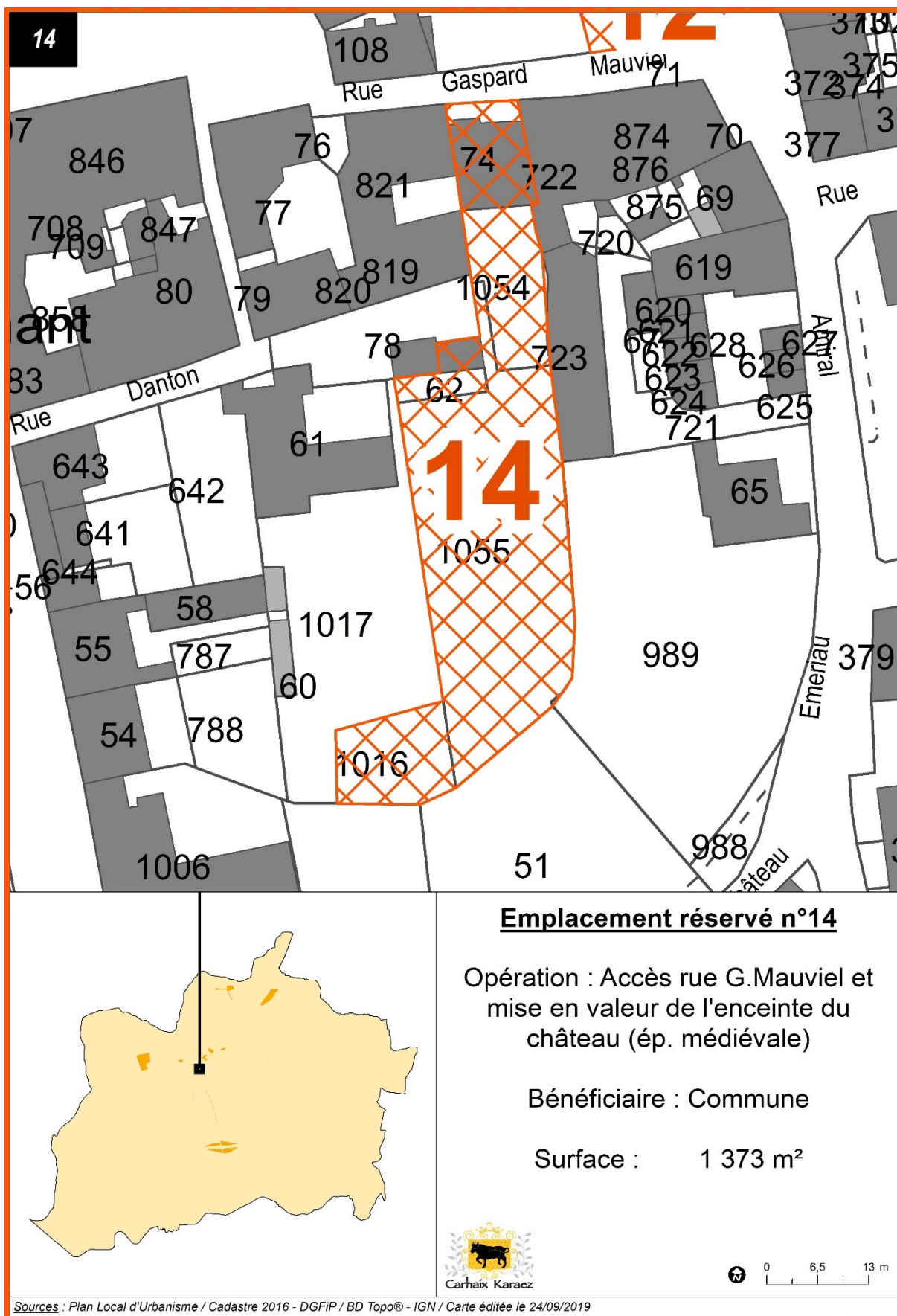


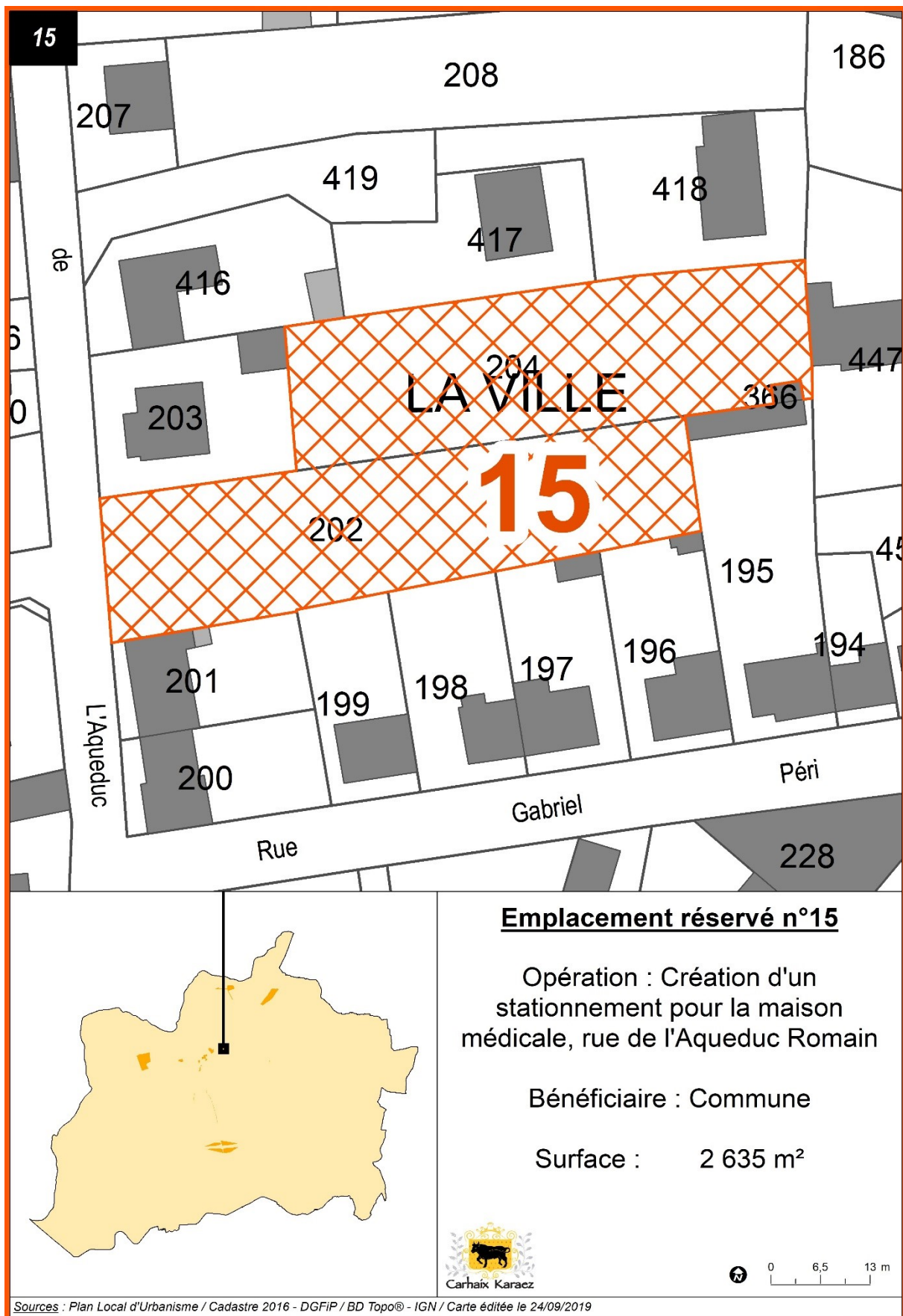


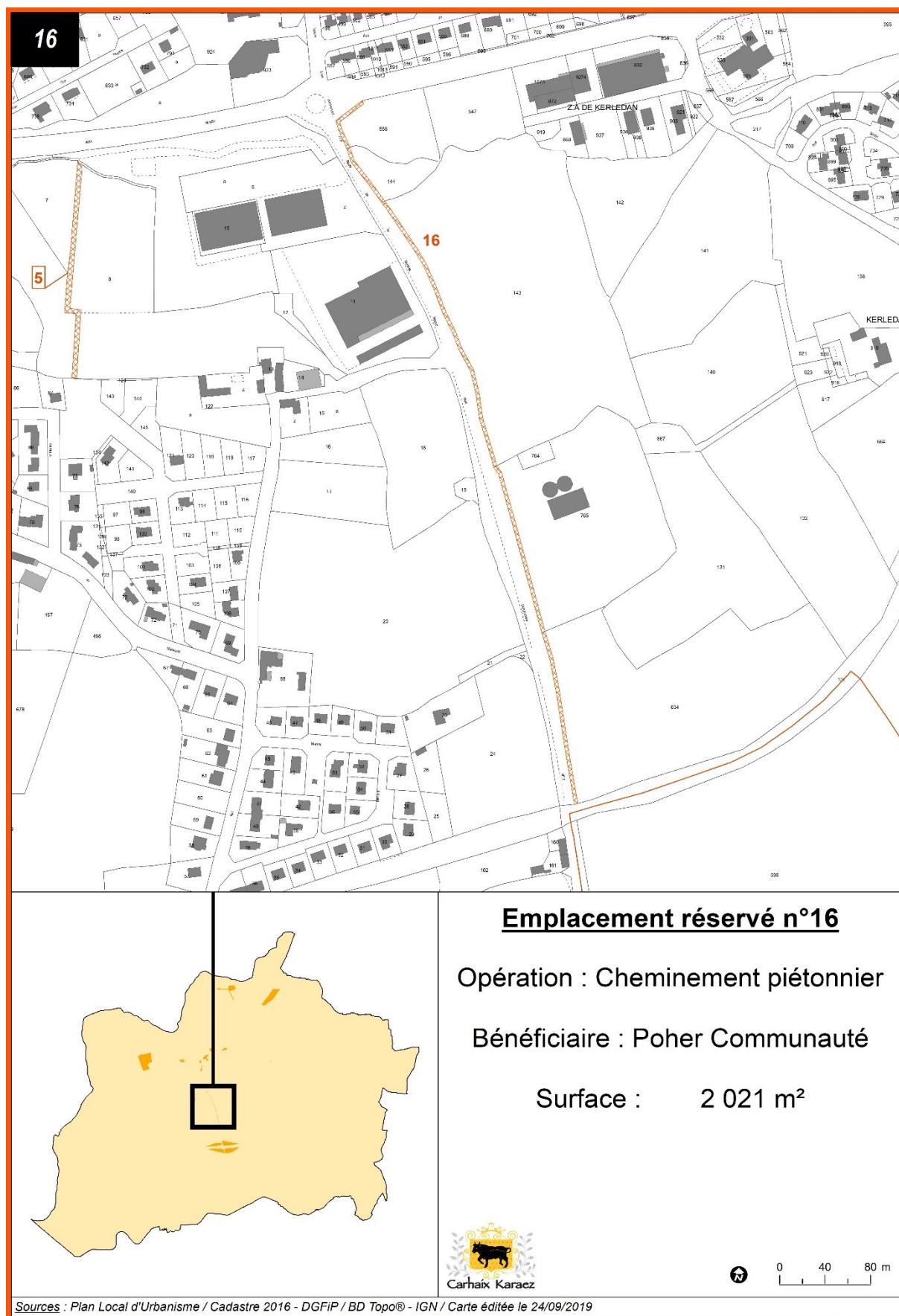












2. DOSSIER DE DEROGATION A LA LOI BARNIER - LA METAIRIE NEUVE



Maitre d'ouvrage :
Poher Communauté – Maison des services Publics
Place de la Tour d'Auvergne
29833 Carhaix-Plouguer
Tél : 02 98 99 48 00 – Fax 02 98 99 48 19

NOTICE LOI BARNIER

SECTEUR DE LA METAIRIE NEUVE

COMMUNE DE CARHAIX



Septembre 2019

Samia BLAISE
Urbaniste



SOMMAIRE

INTRODUCTION : le contexte réglementaire de l'étude	4
Les principes réglementaires de l'article 52 de la Loi Barnier	4
Le cadre réglementaire communal – le Plan Local d'Urbanisme	5
Objet de l'étude.....	6
 1. ETAT DES LIEUX.....	7
1.1- ETAT DES LIEUX : Localisation.....	8
1.1.1- Localisation de la commune à l'échelle du département	8
1.1.2- Le périmètre d'étude	10
1.2- ETAT DES LIEUX – La situation foncière et réglementaire	11
1.2.1- La structure foncière	11
1.2.2- Le plan local d'urbanisme en vigueur – le document graphique et document écrit	12
Extrait du plan de zonage – document graphique – PLU exécutoire en vigueur - périmètre d'étude de la ZAC en avril 2018.....	14
1.2.3- Les servitudes d'utilité publique	15
1.2.4- L'archéologie	19
1.3- ETAT DES LIEUX : aspects environnementaux	21
1.3.1- Occupation des sols – aspect cultural	21
1.3.2- Occupation des sols – environnement urbain et paysager au sein et aux abords de la zone	22
1.3.3- Les composantes paysagères du site	23
1.3.4- L'hydrologie.....	34
1.3.5- Diagnostic Faune – Flore	36

1.3.6- Les risques, pollutions et nuisances au droit du projet	42
1.4- CARACTERISTIQUES FONCTIONNELLES DU SITE	45
1.4.1- La situation routière - Les déplacements	45
1.5- ETAT DES LIEUX - Les relations du site avec les abords immédiats	55
1.6- LES ENJEUX DU SITE	56
1.6.1- Aspects paysagers et architecturaux.....	56
1.6.2- Aspects environnementaux	57
1.6.3- Aspects urbains et fonctionnels	58
2. LE PARTI D'AMENAGEMENT	59
2.1- CARACTERISTIQUES DU PROJET D'AMENAGEMENT	60
2.1.1- L'espace d'activité au Sud-Ouest du secteur	62
2.1.2- L'espace dédié à l'évènementiel au Nord et à l'Est du secteur	64
2.2- TRADUCTION REGLEMENTAIRE DU PROJET DANS LE PLU EN COURS DE REVISION	66
2.2.1- Le règlement graphique du projet de PLU	66
2.2.2- Le règlement écrit du projet de PLU	68
3. QUALITE DU PROJET AU REGARD DES CRITERES DE L'ARTICLE L111-8 DU CODE DE L'URBANISME	69
3.1- PRISE EN COMPTE DES NUISANCES, DES POLLUTIONS ET DES RISQUES	70
3.1.1- Les nuisances sonores	70
3.1.2- Les nuisances lumineuses	70
3.1.3- La qualité de l'air	71
3.1.4- La qualité de l'eau	71

3.1.5- La prise en compte des risques	74
3.2- PRISE EN COMPTE DES DEPLACEMENTS ET DE LA SECURITE	75
3.2.1- Sécurité et voirie	75
3.2.2- La sécurité et les réseaux	78
3.3- PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE	79
3.3.1- Implantations - orientation	79
3.3.2- Matériaux et végétalisation	80
3.3.3- Qualité paysagère et intégration des bâtiments.....	80
3.4- PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES	83

INTRODUCTION : le contexte réglementaire de l'étude

Les principes réglementaires de l'article 52 de la Loi Barnier

Rappel :

L'article 52 de la loi du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite "Loi Barnier", codifié aux articles L.111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme, vise à mettre fin à l'urbanisation anarchique et peu qualitative des entrées de ville.

Cet article 52, dit "amendement Dupont" a ainsi instauré une mesure de non constructibilité des terrains situés aux abords des grandes infrastructures routières. Les collectivités qui souhaitent développer de nouveaux quartiers en entrée de ville peuvent déroger à cette non constructibilité à condition d'engager, en amont des projets de développement de l'urbanisation, dans les documents d'urbanisme, une réflexion préalable sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement des abords de la voie ainsi que sur l'insertion fonctionnelle des futurs sites d'extension.

Articles L.111-6 et L.111-7 du code de l'urbanisme :

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent 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 soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L.141-19.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Articles L.111-8 du code de l'urbanisme :

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Le cadre réglementaire communal – le Plan Local d'Urbanisme

La commune de CARHAIX PLOUGUER dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé en septembre 2008.

Toutefois, les réglementations ont évolué depuis 2008 et le Plan Local d'Urbanisme doit se mettre en conformité avec les différentes lois entrées en vigueur après cette date, loi portant Engagement National pour l'Environnement dite Grenelle (2009 et 2010), loi de Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche (2010), loi Accès au Logement et pour un Urbanisme Rénové (2013), loi LAAF d'avenir pour l'alimentation, l'agriculture et la forêt (2014), loi ALUR pour l'accès à un Logement et un Urbanisme Rénové (2014),

A cela s'ajoute le projet politique de la collectivité et qui vise à développer le territoire. Pour ce faire, plusieurs objectifs principaux non exhaustifs ont été mis en avant :

- Développer de nouvelles zones économiques et notamment le secteur de la Métairie Neuve permettant ainsi d'élargir le tissu économique et conforter la dynamique économique de la ville.
- Conforter la vocation de loisirs et de tourisme sur le park de Kerampuilh.
- Favoriser la mixité sociale en adaptant la typologie des logements produits dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire et du logement de Poher Communauté.
- Préserver le patrimoine naturel et bâti de la commune et notamment les hameaux et villages.
- Préserver et valoriser les éléments qui caractérisent le paysage communal et qui participent à la qualité du cadre de vie des habitants.

Aussi, par délibération du 16 décembre 2013, la commune a prescrit la révision de son Plan Local d'Urbanisme.

Objet de l'étude

Ainsi, dans le cadre de la révision du PLU et en partenariat avec la Communauté de Communes Poher Communauté qui dispose de la compétence "économie", la municipalité de Carhaix-Plouguer a engagé une étude au titre de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, portant sur la création d'une zone d'activité économique, dans le secteur de la Métairie Neuve, aux abords de la RN 164 (Rennes-Châteaulin). Cet axe routier à 2x2 voies est une voie classée "à grande circulation" et est par conséquent concerné par l'article 52 de la Loi du 2 février 1995 (dite " Loi Barnier "), portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

La présente étude sera intégrée au dossier de révision du PLU en cours d'élaboration.

Le projet d'aménagement qui concerne environ 46,7 ha, le long de la RN 164, est porté par Poher Communauté, qui en est le maître d'ouvrage.

Cette dernière y conduit actuellement un projet de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

1. ETAT DES LIEUX

1.1- ETAT DES LIEUX : Localisation

1.1.2- Localisation de la commune à l'échelle du département

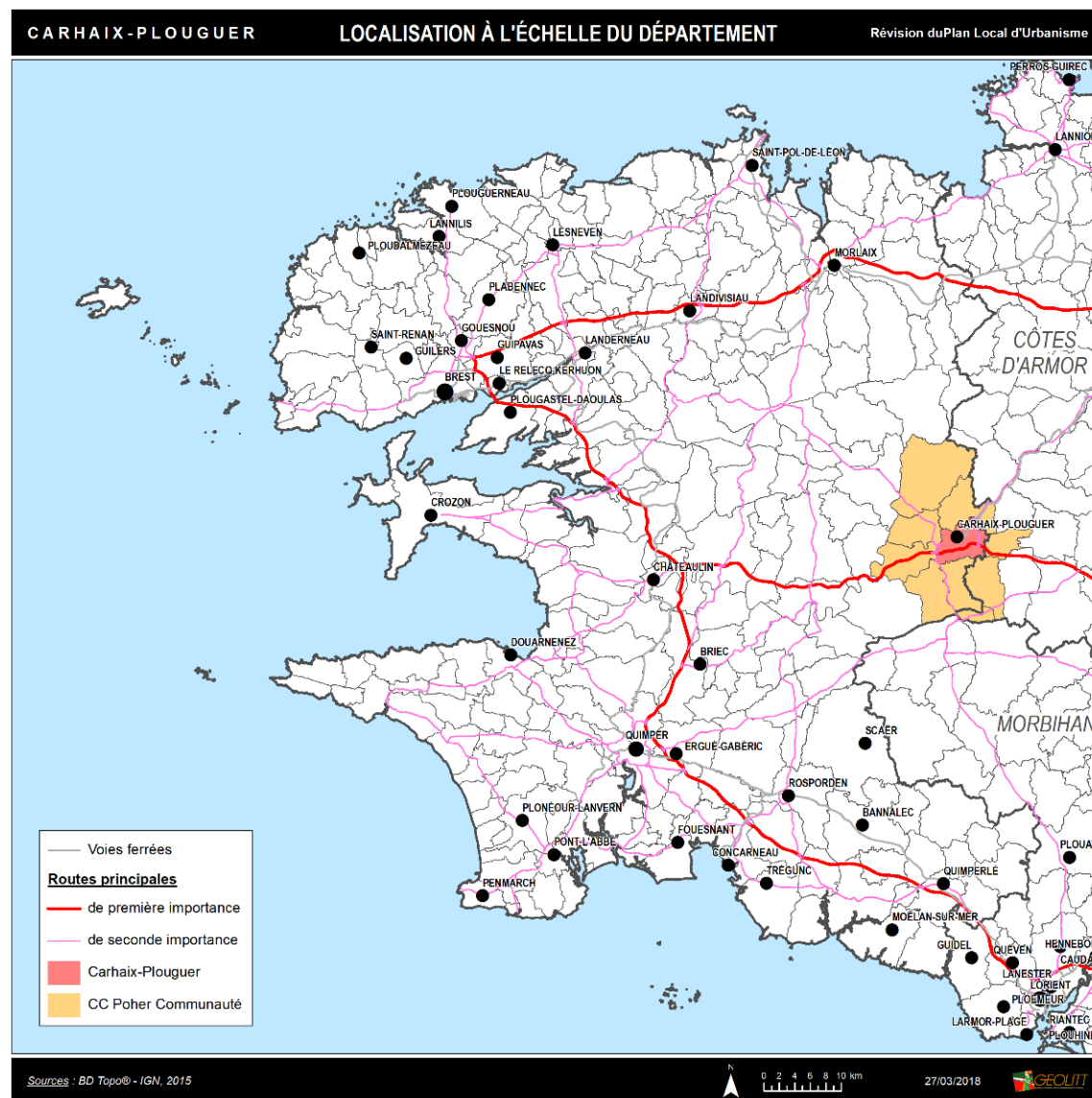
Située au cœur de la Bretagne, en limite Est du département du Finistère, entre les Monts d'Arrée au Nord et les Montagnes Noires au Sud, la ville de Carhaix-Plouguer, capitale du Poher, tient la place de carrefour du centre Bretagne.

La commune de Carhaix-Plouguer couvre 2 598 ha et compte environ 7 400 habitants en 2015.

La Route Nationale n°164 (Rennes-Châteaulin) traverse le territoire communal d'Est en Ouest.

Outre la RN 164, plusieurs axes de communication importants traversent la commune, notamment :

- la RD 764, (route de Morlaix),
- la RD 787 (route de Guingamp),
- la RD 264 (ancienne RN 164, boulevard Jean Moulin),
- la RD 266 en direction de TREFFRIN,
- la RD 166 en direction de MAEL CARHAIX,
- la RD 54 en direction de PLOUNEVEZEL,
- la RD 83 en direction de PLEVIN,
- la RD 769 (route de Lorient).



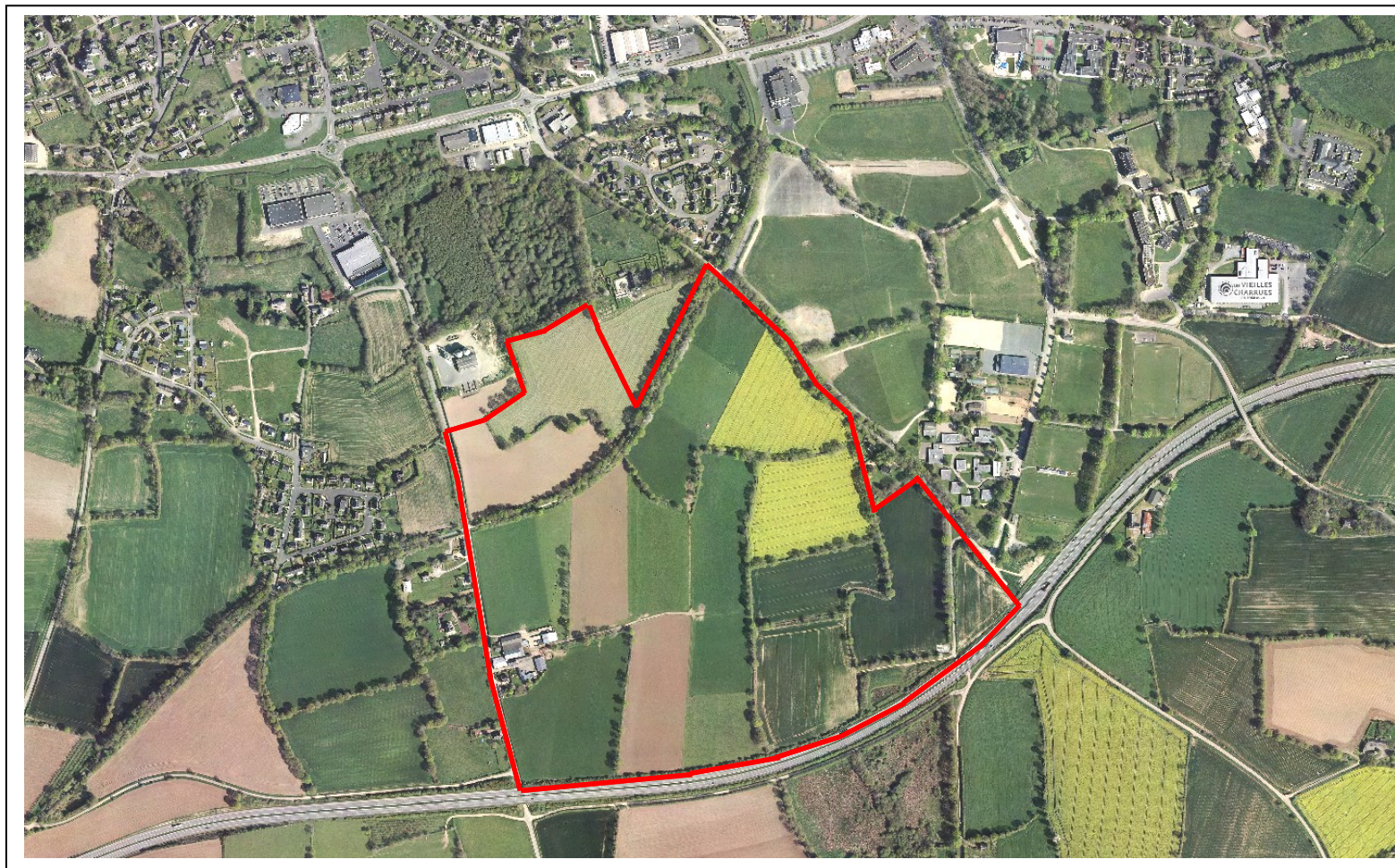
La zone de la Métairie Neuve se situe au Sud de l'agglomération carhaisienne, entre Kerléon (lotissement d'habitation) et le plateau de Kerampuilh (site d'équipements publics et de loisirs), à environ 1 km au Sud-Est de la mairie à vol d'oiseau. Le site est séparé de l'agglomération, en partie Nord, par la présence d'une zone humide.

Cet espace se trouve à proximité d'axes de circulation majeurs : le boulevard Jean Moulin au Nord, la RN 164 au Sud et l'ancienne voie ferrée (devenue voie verte) au cœur du secteur.



1.1.2- Le périmètre d'étude

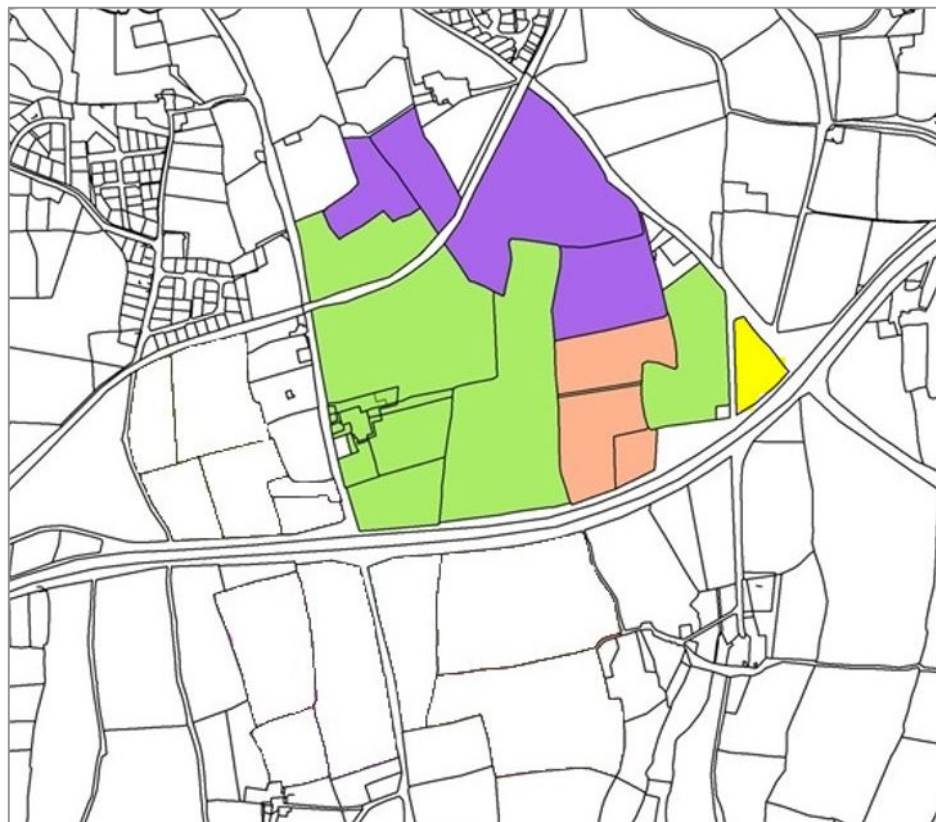
Le périmètre d'étude a fait l'objet d'une réflexion importante, suite à l'étude de plusieurs possibilités, c'est le secteur situé au Nord-Est du carrefour formé par la route de Pont-Daoulas (route de Motreff) et la RN164 qui a été retenu. Le périmètre d'étude retenu couvre environ 46,7 ha de parcelles agricoles situées entre la route de Pont Daoulas ou route de Motreff (à l'Ouest) et la route de Kerledan (à l'Est).



1.2- ETAT DES LIEUX – La situation foncière et réglementaire

1.2.1- La structure foncière

L'espace d'étude est aujourd'hui occupé par 4 propriétaires (voir schéma ci-dessous) : deux propriétaires exploitants et deux propriétaires dont les terres sont exploitées par l'un des propriétaires exploitants. Ainsi, seules deux exploitations sont impactées. Une exploitation est en cours de cessation d'activité (terrains en vert ci-dessous). Des échanges sont en cours concernant l'acquisition de ces terrains par Poher Communauté.



1.2.2- Le plan local d'urbanisme en vigueur – le document graphique et document écrit

La commune de CARHAIX PLOUGUER dispose depuis 2008 d'un plan local d'urbanisme couvrant l'ensemble de son territoire.

L'espace visé pour le développement d'un espace d'activité économique est classé en zone agricole A et est traversé par la voie verte, classée en zone naturelle N.

Le zonage des espaces naturels est dit zone N. La voie verte qui traverse la Métairie Neuve d'Est en Ouest est classée en zone naturelle (voir extrait cartographique page suivante). Le règlement de la zone N prévoit l'inconstructibilité de ce linéaire.

Le zonage des espaces agricoles est dit zone A. Les terres de la Métairie Neuve sont exploitées par l'agriculture (voir extrait cartographique page suivante). Le règlement de la zone agricole est dédié à l'activité agricole.

Sont seules autorisées (code de l'urbanisme – article R.123-7 - avril 2014) :

- les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole ;
- les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

Se trouvent également au sein de la zone :

- un **ensemble de linéaire bocager** identifié comme faisant partie du paysage naturel et à préserver au titre de l'article L.123-1-5 du Code de l'urbanisme. Les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer ces éléments doivent être précédés d'une déclaration préalable conformément à l'article R.421-23 du Code de l'Urbanisme (2008). Cette identification concerne les linéaires bocagers formant les limites entre les parcelles agricoles et également les abords immédiats de la voie verte.
- Un **emplacement réservé** (n°9), dont l'objectif est de permettre l'élargissement de la route de Pont Daoulas et la création d'un échangeur sur la RN164. Le bénéficiaire est la commune.
Pour garantir la disponibilité de l'emplacement réservé, les propriétés concernées sont rendues inconstructibles. Le bénéficiaire prend une option sur les biens qu'il envisage d'acquérir.

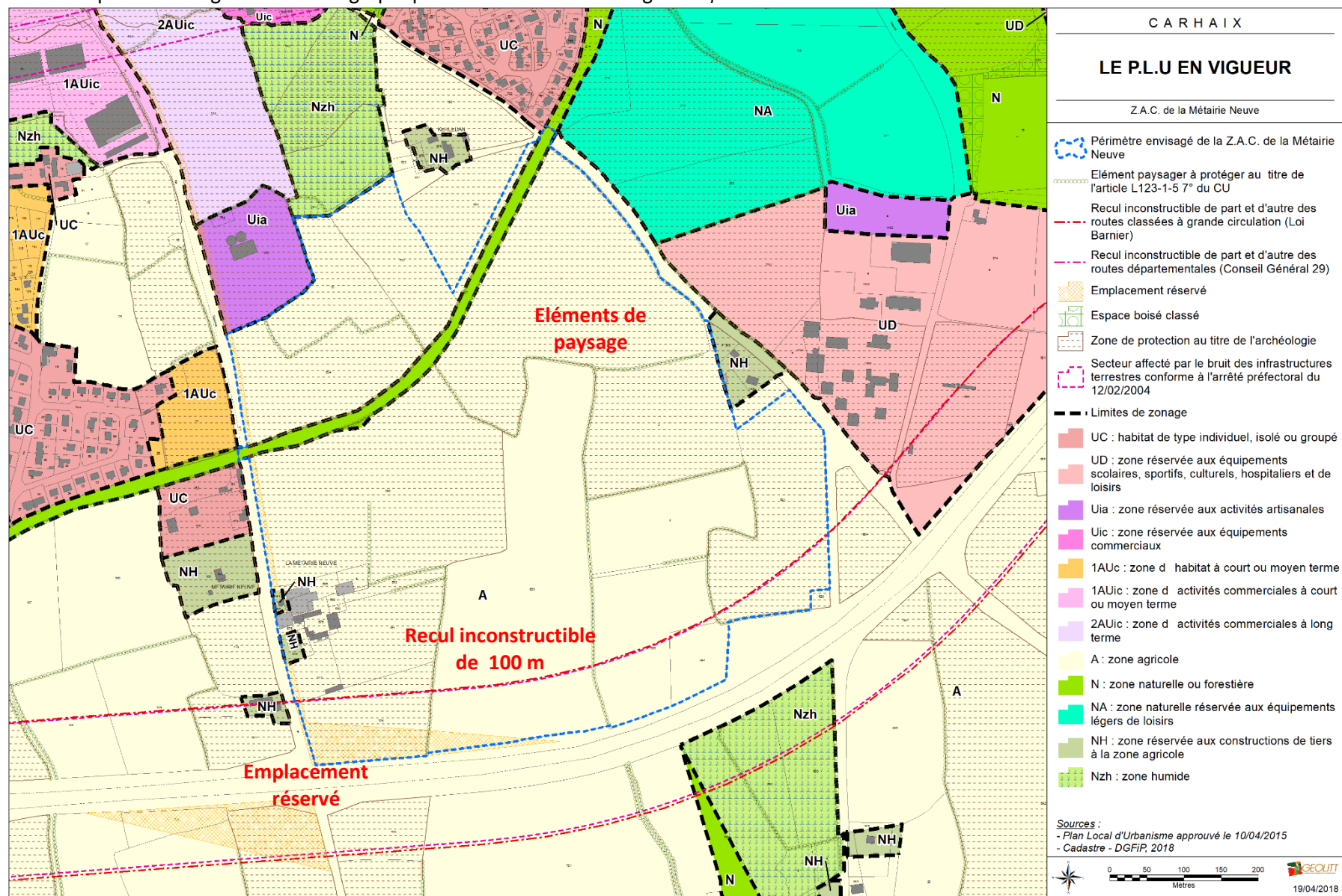
- Un **recul inconstructible de 100 m** lié à la présence de la RN164. En effet, la RN164 est classée route à grande circulation. Aussi s'appliquent les dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme (2008) qui stipule « *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent 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 soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation...*

Elle ne s'applique pas :

- *aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- *aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- *aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- *aux réseaux d'intérêt public.*

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »



1.2.3- Les servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilités publiques constituent des limitations administratives au droit de propriété instituées au bénéfice de personnes publiques (Etat, collectivités locales, établissements publics, concessionnaires de services ou de travaux publics). Elles imposent soit des restrictions à l'usage du sol (interdiction et/ou limitation du droit à construire) soit des obligations de travaux aux propriétaires (installation de certains ouvrages, entretien ou réparation).

Le site est affecté par deux servitudes :

➤ ***Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz naturel haute pression (I3)***

Transport de gaz : Rostrenen - Carhaix-Plouguer DN 100 en bordure Est du site

Transport de gaz : Pleyben - Carhaix-Plouguer DN 150, au sein du site.

1) Exigences liées aux servitudes d'implantation des ouvrages

Le transport de gaz Pleyben - Carhaix-Plouguer DN 150 affecte pour partie des parcelles de la zone. La servitude d'implantation concerne une zone inconstructible et non plantable. Une bande de 6 m de largeur est affectée par ces dispositions (soit 2 m au Nord et 4 m au Sud).

Les exigences liées à cette bande sont les suivantes :

Dans la bande de **servitudes fortes**, zone non-aedificandi et non sylvandi, afin d'assurer l'exploitation, la maintenance et l'amélioration continue de la sécurité des canalisations et leurs accessoires techniques enfouis :

- Ne pas engager d'action susceptible de nuire au bon fonctionnement, à la surveillance et la maintenance des ouvrages ;
- Il n'est autorisée aucune construction, fondation, plantation d'arbres ou d'arbustes, ni aucune façon culturale descendant à plus de 0,60 mètre de profondeur.
- Les modifications de profil du terrain sont à proscrire dans le cadre du maintien de la cote de charge au-dessus de la génératrice supérieure de notre canalisation dans la largeur de cette bande de servitude.
- Seuls les murets de moins de 0,4 m de hauteur et de profondeur sont autorisés.
- La création de voirie à emprunt longitudinal des ouvrages est à proscrire.
- Le stockage de matériaux dans la bande de servitude de l'ouvrage est à proscrire.
- L'implantation de clôtures devra faire l'objet d'un accord avec GRTgaz.
- Dans cette bande de servitude, GRTgaz recommande qu'aucun réseau ne soit posé en parallèle des ouvrages enterrés, au risque d'accroître les risques d'accrochages lors des actes de maintenance.

- Les zones de circulation en croisement avec la servitude d'implantation (si celles-ci ne peuvent être évitées) doivent être clairement définies avec le Service Exploitation de GRTgaz avant l'ouverture des travaux, et protégées par la mise en place de protection anti agression garantissant le maintien de la cote de charge réglementaire (limitation des ornières).
- La mise en place de protections plus conséquentes (dalles de surcharge) peut être nécessaire selon le type de véhicules prévus sur cette zone de circulation.

2) Exigences liées à la maîtrise de l'urbanisme (ERP, IGH, INB et densification)

Des servitudes d'utilité publiques sont rattachées aux ouvrages (code de l'environnement articles L. 555-16 et R. 555-30 b) dans les conditions prévues par les articles R. 555-32 et suivants).

Aux abords de chaque canalisation, le préfet arrête un zonage dénommé « zones d'effets ». Ces zones ont valeur de servitudes d'utilité publique (SUP) affectant l'utilisation du sol pour les établissements recevant du public (ERP) et les immeubles de grande hauteur (IGH) selon les dispositions suivantes :

- subordonnant, dans les zones d'effets létaux en cas de phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R. 555-39, la délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur, à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R. 555-31 , zone dite « SUP n°1 » ;
- interdisant, dans les zones d'effets létaux en cas de phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R. 555-39, l'ouverture ou l'extension d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 300 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur, zone dite « SUP n°2 » ;
- interdisant, dans les zones d'effets létaux significatifs en cas de phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R. 555-39, l'ouverture ou l'extension d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur, zone dite « SUP n°3 ».

Il est à noter que seuls les arrêtés préfectoraux les instituant font foi.

Le code de l'environnement Livre V, Titre V chapitre V et l'arrêté du 5 mars 2014 définissant ses modalités d'application, portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, définit les dispositions réglementaires concernant les règles d'urbanisation autour des canalisations déclinées dans des servitudes d'utilité publique prises par voie d'arrêté préfectoral.

Le tableau suivant synthétise les restrictions d'urbanisation autour des ouvrages :

Zonage	Phénomène dangereux de référence	Implantation IGH	Implantation ERP
SUP n° 3 : Zone des effets létaux significatifs (ZELS)	Réduit (*)	interdite	interdite au-delà de 100 personnes
SUP n° 2 : Zone des premiers effets létaux (ZPEL)	Réduit (*)	Interdite	- autorisation subordonnée à analyse de compatibilité si capacité comprise entre 100 et 300 personnes - Interdite au-delà de 300 personnes
SUP n° 1 : Zone des premiers effets létaux (ZPEL)	Majorant	Autorisation subordonnée à analyse de compatibilité	- autorisée si < 100 personnes - autorisation subordonnée à analyse de compatibilité si capacité supérieure à 100 personnes

(*) La mise en place d'une ou plusieurs mesures compensatoires ayant pour effet de rendre la probabilité du phénomène dangereux de référence majorant inférieure à 10^{-6} par an permet de retenir uniquement le phénomène dangereux de référence réduit

3) Exigences liées à la présence d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Les canalisations de transport de gaz sont assujetties à l'arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des **installations classées soumises à autorisation**.

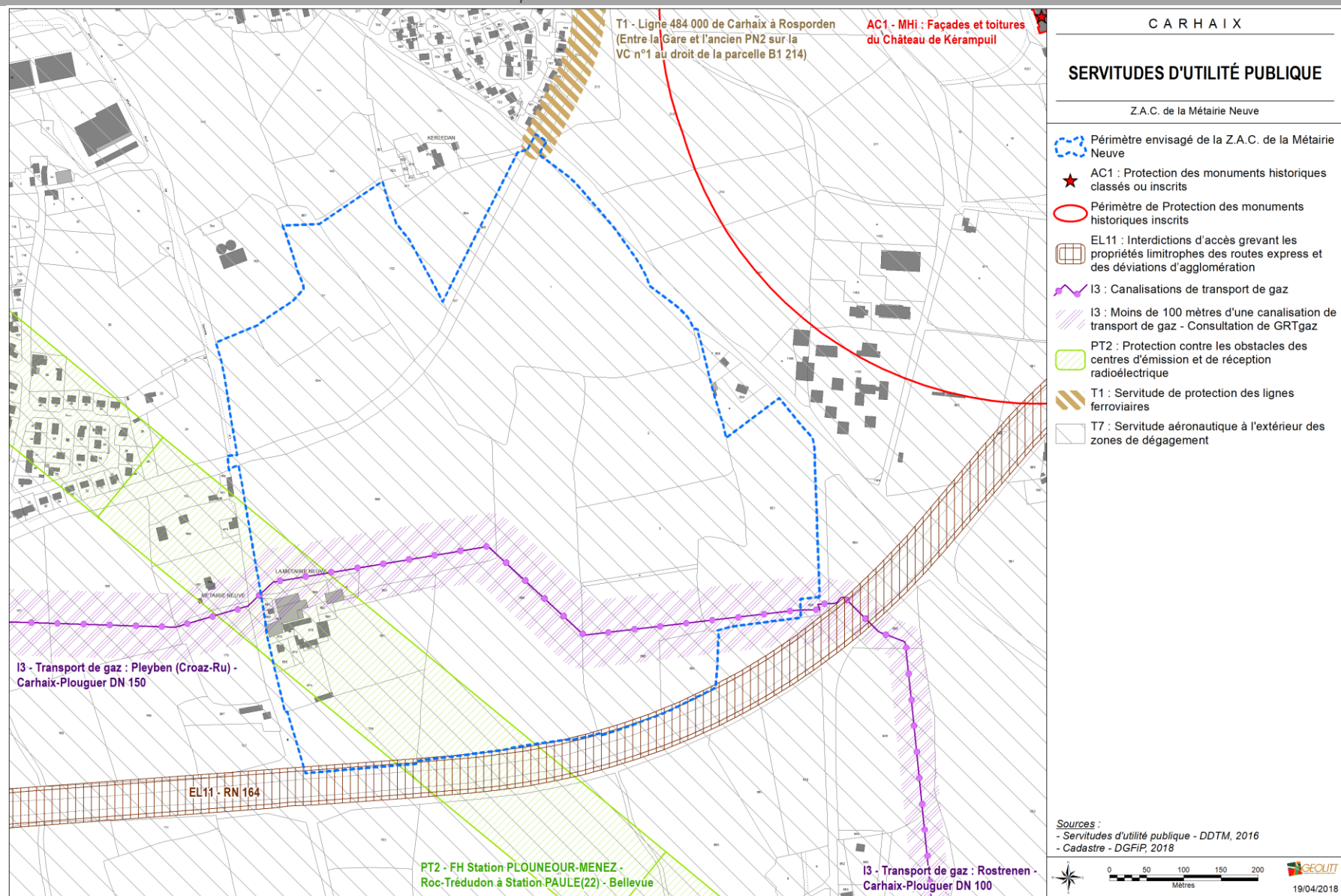
Le Maître d'ouvrage du projet doit tenir compte, dans l'Etude de Dangers, de l'existence de la canalisation de transport de gaz et prévoir toutes dispositions afin qu'un incident ou un accident au sein de l'ICPE n'ait pas d'impact sur l'ouvrage.

La distance d'éloignement requise de ces installations correspond la **Zone d'Effets Dominos** de l'ouvrage, soit un rayon de 40 m (zone d'effets Dominos : zones de dangers définies pour un seuil de 8 kW/m²).

➤ **Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat (PT2) - FH Station PLOUNEOUR-MENEZ - Roc-Trédudon à Station PAULE (22) – Bellevue**

* Les servitudes « obstacles » consistent en une limitation de la hauteur des obstacles dans des zones définies autour des centres radioélectriques d'émission ou de réception et sur le parcours des faisceaux hertziens : art. L54 à L56-1 et art. R21 à R26.

* Les servitudes « réception » consistent en une limitation, voire une interdiction, des perturbations occasionnées aux centres radioélectriques par des équipements électriques ou radioélectriques : art. L57 à L62-1 et art. R27 à R39.



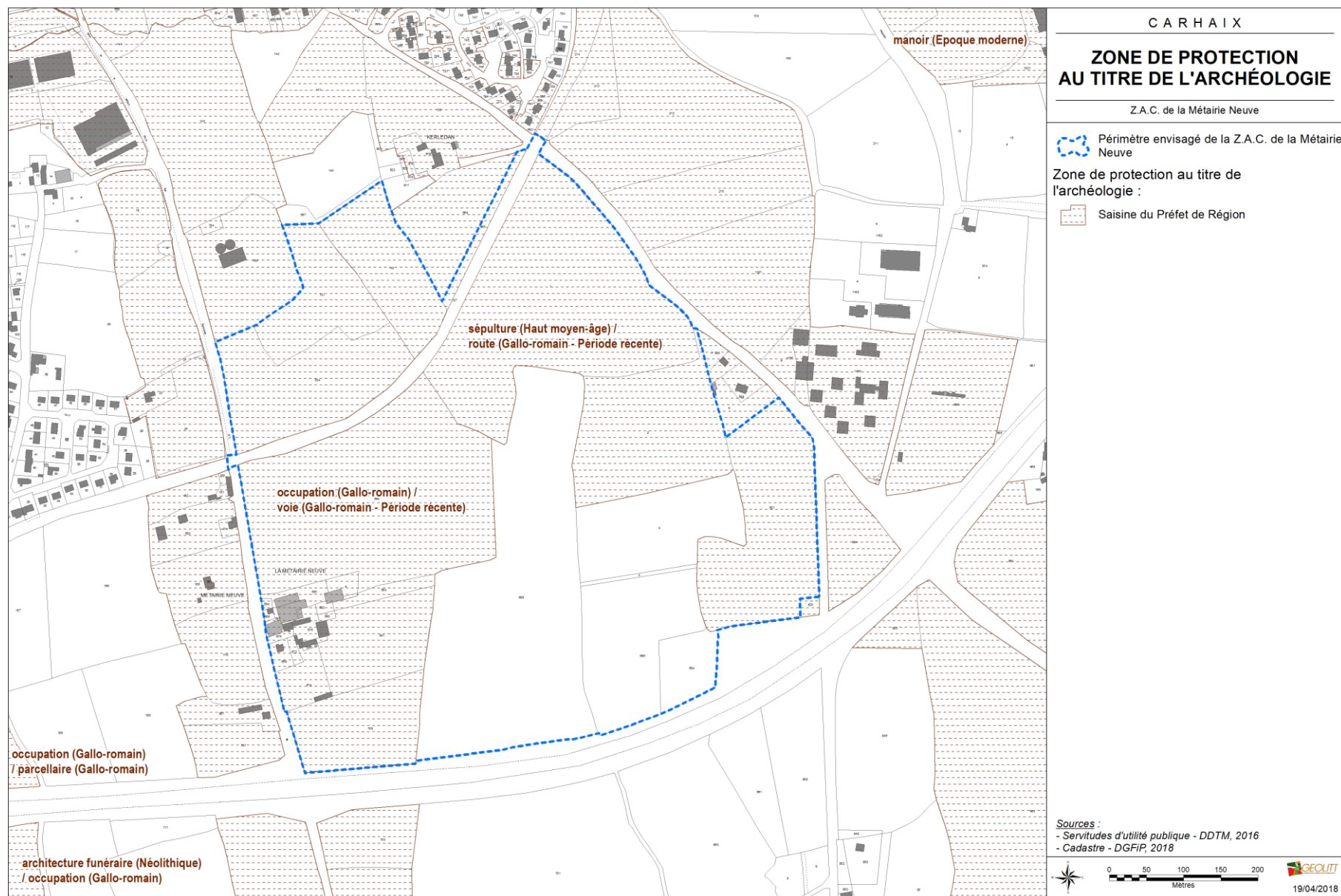
1.2.4- L'archéologie

Le territoire communal possède du fait de son histoire de nombreux sites archéologiques.

Ces derniers affectent le secteur de la Métairie Neuve, notamment les sites archéologiques le long des anciennes voies romaines Carhaix/Quimperlé, Carhaix/Pont Scorff qui encadrent les terrains concernés à l'Est et à l'Ouest et les sites d'occupation de Kersioul-Goassec'h et de Goassec'h.

L'ensemble de ces sites sont identifiés en tant que site de type 1 par les services de la Direction Régional des Affaires Culturelles de Bretagne (DRAC). Ce sont des sites connus dont la valeur est à préciser.

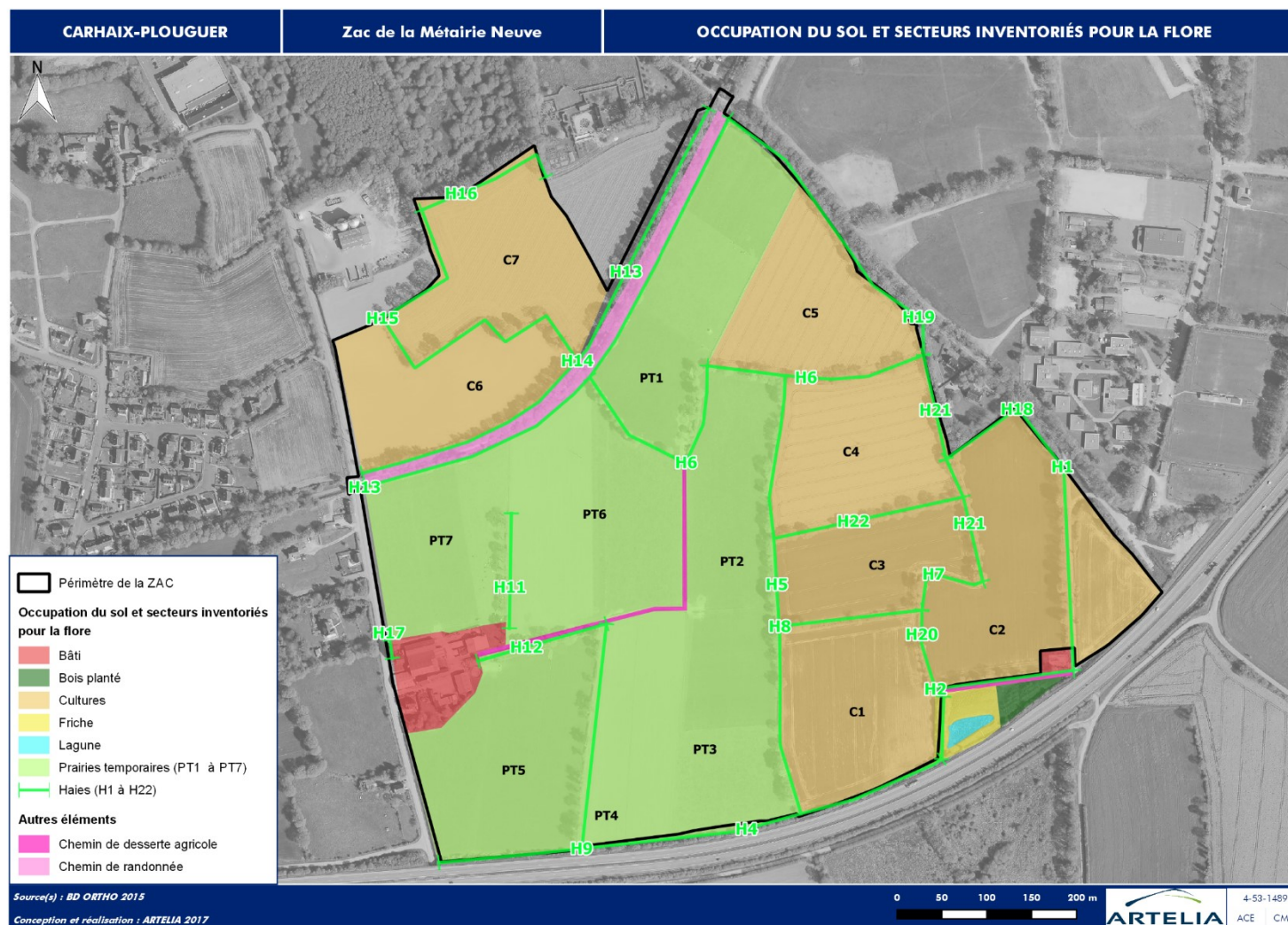
Dans le cadre de l'instruction de projets d'aménagements, ouvrages et travaux, ces sites archéologiques doivent faire l'objet de saisine du Préfet de région.



périmètre d'étude de la ZAC en avril 2018

1.3- ETAT DES LIEUX : aspects environnementaux

1.3.1- Occupation des sols – aspect cultural

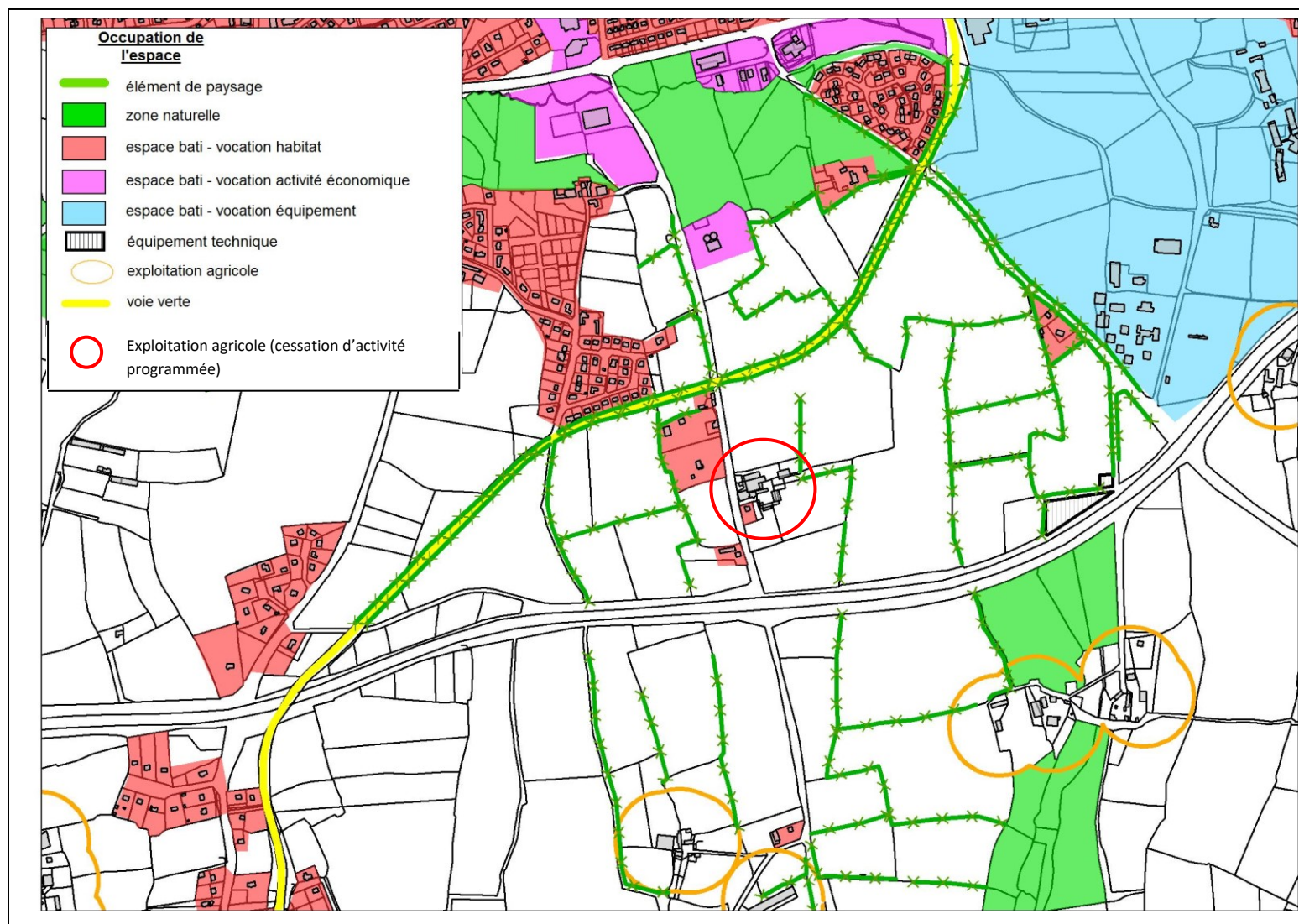


L'espace est agricole.

Les terrains sont utilisés par des cultures (maïs, colza, blé, orge) ou des prairies temporaires.

A la lecture du registre parcellaire graphique (RGP), les parcelles sont exploitées en prairies (permanente ou temporaire), ou cultivées en maïs ou en blé en fonction des rotations.

1.3.2- Occupation des sols – environnement urbain et paysager au sein et aux abords de la zone



Bien que proche de la ville, les terrains de la Métairie neuve en sont séparés par un vallon et une ligne de crête et par la densité du bocage qui limite les co-visibilités depuis la RN 164.

Cela souligne l'importance du bocage qui reste de grande valeur sur le site et en dehors, notamment le long de l'ancienne voie ferrée (voie verte) et de la VC1 (route de Kerledan).

Ce maillage et le vallonnement de ce secteur constituent un paysage fermé et cloisonné par la végétation hormis le long de la route de Pont-Daoulas formant la limite Ouest du site.

1.3.3- Les composantes paysagères du site

La **topographie** marquée du site détermine la direction des écoulements d'eau de surface, vers le Nord (au Nord de la voie verte) et vers le Sud (au Sud de la voie verte). Cette morphologie détermine aussi des orientations des terrains vers le Nord et le Sud, ce qui pourra conduire à des vis à vis vers le site urbain, ou au contraire des adossements, ainsi que des expositions solaires favorables.

La vigueur du relief masque aujourd'hui une partie des terrains, notamment ceux du Nord depuis le Sud, et inversement. En effet, la différence d'altitude est nette : + 20 m entre le carrefour route de Pont Daoulas / boulevard Jean Moulin et le carrefour route de Pont Daoulas / voie verte.

Ces pentes assez fortes dans la partie Nord du site, tournées vers la ville et le vallon, et sur certains chemins et voies, peuvent rendre plus difficiles les déplacements des vélos ou des piétons. A ce titre, le calage altimétrique de la ligne de l'ancienne voie ferrée optimise l'utilisation des pentes.

Depuis la RN 164 qui surplombe le site, se lisent les lignes fortes du paysage : la ligne boisée de l'ancienne voie ferrée en arrière-plan, crête au milieu du site, l'horizon agricole au sud de la RN.

A échelle plus resserrée, la topographie remaniée (humaine) constituée par les modelés des talus bocagers dans les champs ou le long des voies représente un patrimoine dont l'aménagement peut tirer un parti qualitatif. Un autre point est à prendre en compte aussi : le site sera vu depuis certains lieux de la ville, notamment pour la partie Nord de celui-ci.



Vue du site depuis la ville (rue Jacques Andrieux et rue constant Lancien), le site se trouve en arrière-plan, au-delà des lignes boisées

Le fonctionnement **hydrologique** du terrain marque aussi le paysage : le ruisseau longeant le boulevard Jean Moulin au Nord du secteur est souvent accompagné d'un cortège arboré en partie humide, lié aussi à la pente ; au centre du site, le talus de l'ancienne voie ferrée constitue une ligne de frein aux écoulements de surface ; au Sud du site et de la RN164, une prairie humide marque le lieu de réception des eaux de la moitié Sud du site et la naissance d'un affluent du canal de Nantes à Brest ; le pied du remblai de la RN164 forme la frange basse de la moitié Sud du site. A noter que le long du boulevard Jean Moulin, les remblais des plateformes commerciales ont modifié la nature des terrains humides et le tracé du ruisseau.

La trame bocagère, bien qu'ayant évoluée, constitue une valeur toujours présente sur laquelle peut s'appuyer une organisation fonctionnelle ; le maillage autrefois plus serré est représenté aujourd'hui par des chênes adultes, sur talus ou non.

Deux lignes sont particulièrement remarquables dans le paysage :

- l'ancienne voie ferrée aujourd'hui voie verte qui structure fortement le site et est à pérenniser,
- et la VC1 (voie bocagère de Kerlédan) de Clos Ar Haro au pont de Kervoullidic.

Au-delà de ces éléments remarquables, les lignes bocagères implantées en limite de parcellaire forment un élément de la trame primaire d'organisation du site, qui est de nature à valoriser les activités. Les surfaces agricoles sont encore peu fragmentées par le bâti qui est implanté en périphérie des parcelles agricoles, le long des voies.

A noter qu'il y avait autrefois (1950) une forte présence de vergers, notamment autour des fermes ; qu'on ne retrouve plus aujourd'hui.



Voie verte bordée d'un double alignement planté,



Route de Kerlédan (chemin creux)

au croisement avec la route de Pont Daoulas

Le bâti, la dynamique de la trame urbaine : Le front urbain du Sud de la ville de Carhaix sur le Boulevard Jean moulin existe en tant que limite de tissu urbain, sauf dans le secteur Nord-Est où une continuité urbaine est en place.

Au Sud du Boulevard J. Moulin, les entités urbaines sont plutôt disjointes du fait de la présence d'un espace bocager, qui marque un effet de coupure dans le tissu urbain (ruisseau et bois humides). Deux lotissements disjoints bordent ce **vallon urbain** (Kerléon et Kerledan), ainsi que quelques éléments d'habitat isolé, le Manoir de Kerlédan et des fermes, et aussi une centrale à chaux (pour amendements).



Espace bocager constitué d'un boisement humide formant une séparation entre la ville et l'espace de la Métairie Neuve



Centrale à chaux située au Nord du périmètre

A l'Est du site se répartissent l'IME, le château et domaine de Kerampuilh, également site accueillant le Festival des Vieilles Charrues, les équipements sportifs (halle de jeux bretons, stades) et une résidence étudiants.

En limite du périmètre se trouvent plusieurs bâtiments isolés : la ferme de la Métairie Neuve (route de Pont Daoulas) et deux habitations le long de la route de Kerlédan.



Ferme de la Métairie Neuve



Habitations route de Kerlédan

Un élément majeur de la problématique de développement urbain bâti, notamment d'activités, sur ce secteur est la maîtrise du « mitage » ou d'un front en appui ou rattaché à des éléments bâtis ou physiques existants (voie, ligne bocagère). Il est important de définir la logique spatiale de progression d'occupation du parc d'activités (phasage en sous-secteurs), et les rôles particuliers de la route de Pont Daoulas et de l'ancienne voie ferrée, comme appuis. Un autre enjeu majeur tient dans la définition de la mixité fonctionnelle, la vocation du futur parc et les relations avec les entités bâties existantes.

Les voies et chemins : La route nationale (RN164) est en surplomb du site, visible en travelling « enroulant » (courbure de la trajectoire), non inscrite dans le bocage (pas de bordure arborée), et détermine une **problématique de façade** vis à vis du projet (règles architecturales, vocation de la bande de recul), dans laquelle joue aussi l'effet vitrine de la silhouette de la ville perçue en arrière-plan.

Il faut donc définir les règles architecturales et la vocation de la bande de recul.

Le boulevard Jean Moulin constitue un « contournement » Sud du centre-ville, sur lequel deux points d'accroche desservent deux voies principales (route de Pont Daoulas passant sous la RN, route de Kerlédan (avec passage resserré sous la RN).

Cette trame viaire est donc constituée de :

- 2 axes majeurs (boulevard J. Moulin et RN 164) parallèles à la limite de la ville et aux lignes du paysage (vallons),
- 2 axes transversaux de desserte du site (routes de Pont Daoulas et de Kerlédan et Prévasy).

A noter une voie rurale qui borde la RN 164 par le Sud.

Enfin, la ligne remarquable de l'ancienne voie ferrée, avec ses deux points de croisements avec les routes, est à appréhender dans son évolution d'usage (fret ferroviaire et maintien de la fonction liaison douce).

Une hiérarchie de l'ensemble de ces voies existe par leur dimensionnement, ce qu'elles desservent, la possibilité de franchir ou de raccorder la RN. Une hiérarchie (profils) associée aux usages devra être établie dans le projet.

Par ailleurs, dans le cadre des scénarios de desserte directe du site depuis la RN, se place l'enjeu particulier de l'inscription paysagère d'un futur échangeur.



Route de Pont Daoulas au croisement avec la voie verte



Voie verte



Passage de la route de Prévasy sous la RN 164

Les lignes de force du paysage aux alentours de la Métairie Neuve



Un rebord de la ville vers la zone

L'espace de la Métairie Neuve dans des perceptions lointaines ressort dans le paysage par la verticalité d'éléments majeurs du paysage induits par le réseau bocager, mais surtout par l'axe structurant de la voie verte.

Une ligne de crête

Elle scinde le périmètre d'étude en deux. Elle tourne de fait les orientations des terrains vers le Sud (vers les espaces naturels et la RN164) ou vers le Nord (vers la ville). Ligne qui passe au niveau de la ferme de la Métairie Neuve.

Des vallons humides

Deux vallons majeurs, marqués par un cortège arboré, orienté Est/Ouest pour l'un et Nord/Sud pour l'autre.

La voie verte (ancienne voie ferrée)

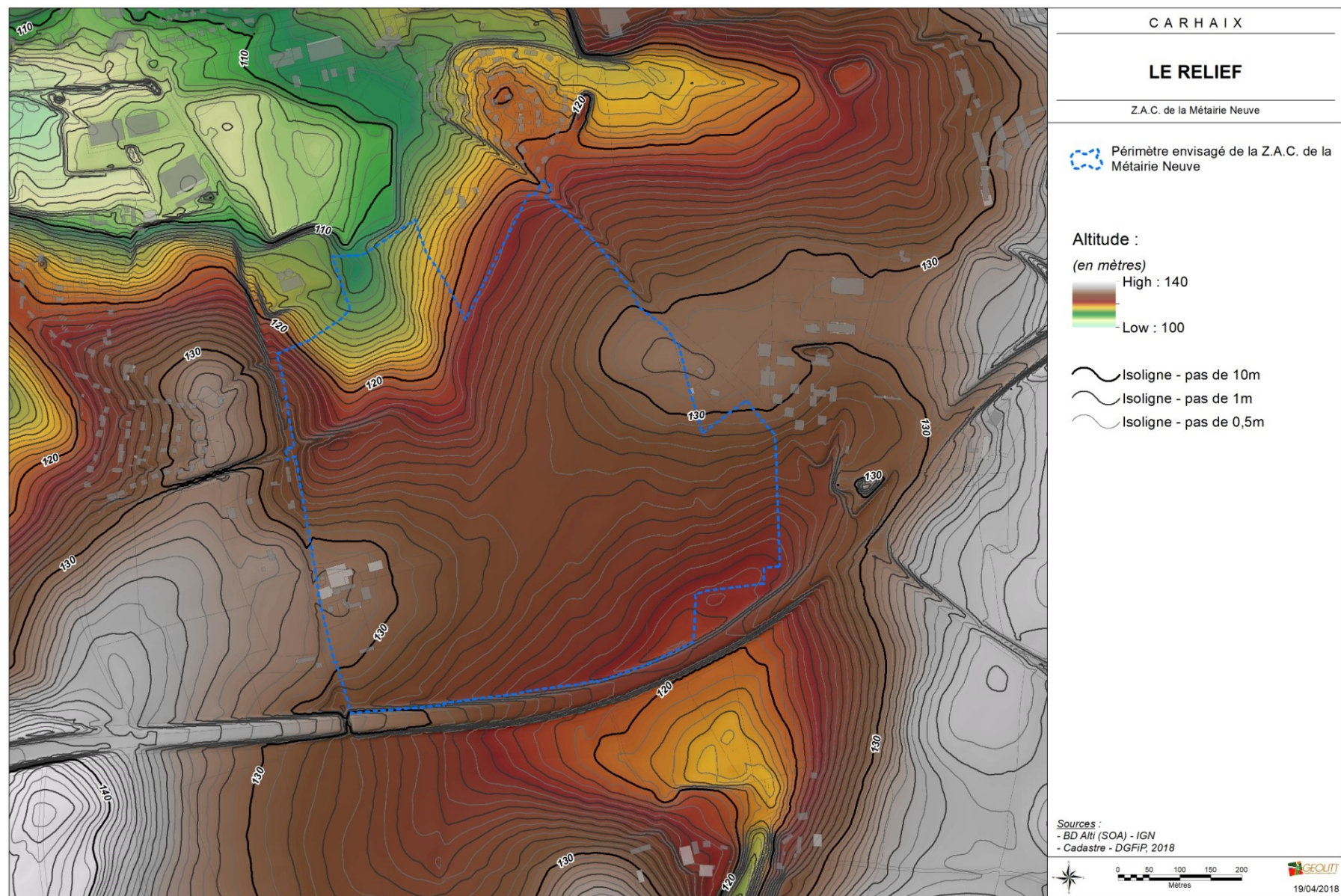
Ligne structurante dans le paysage en tant que ligne de rupture.

Le boulevard Jean Moulin

Axe qui tente de canaliser le développement urbain mais qui est débordé petit à petit par l'urbanisation (Kerléon, Kerlédan).

L'axe de la RN 164

Une limite franche entre l'espace urbain et les espaces agricoles ou naturels.



périmètre d'étude de la ZAC en avril 2018