

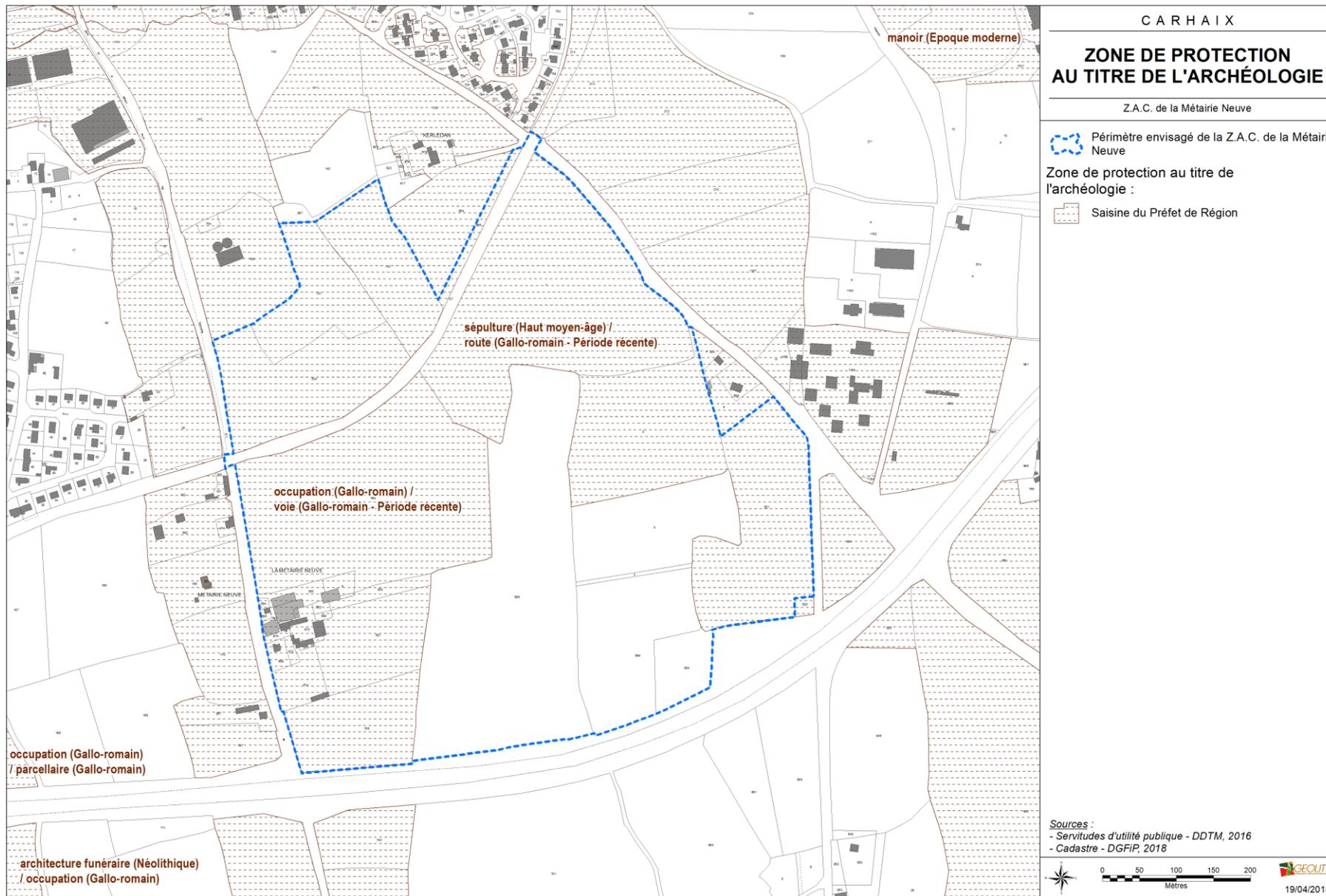
## 1.2.4- L'archéologie

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.

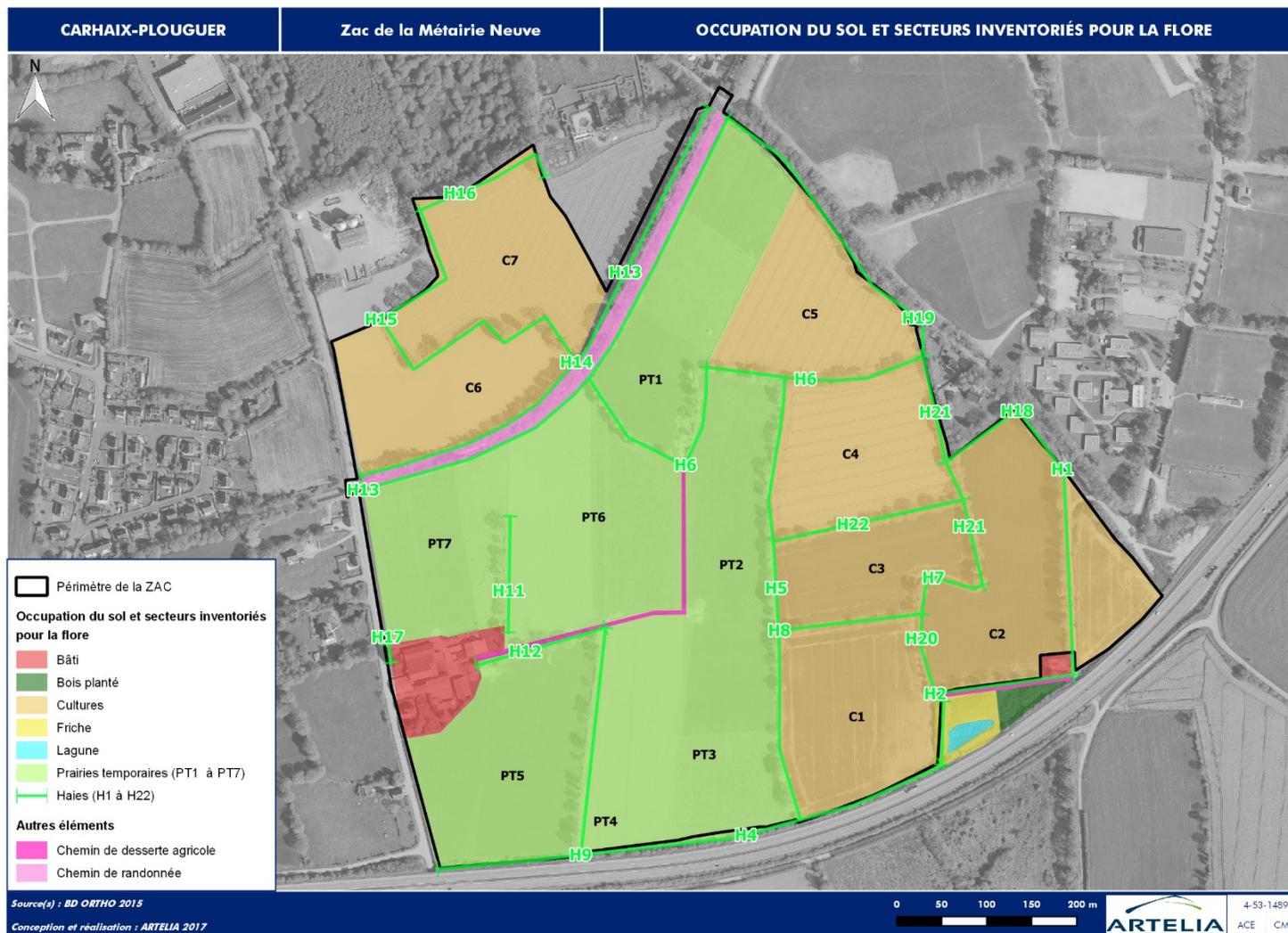
Dans le cadre de l'instruction de projets d'aménagements, ouvrages et travaux, ces sites archéologiques doivent faire l'objet de saisine du Préfet de région.



périmètre d'étude de la ZAC en avril 2018

## 1.3- ETAT DES LIEUX : aspects environnementaux

### 1.3.1- Occupation des sols – aspect cultural

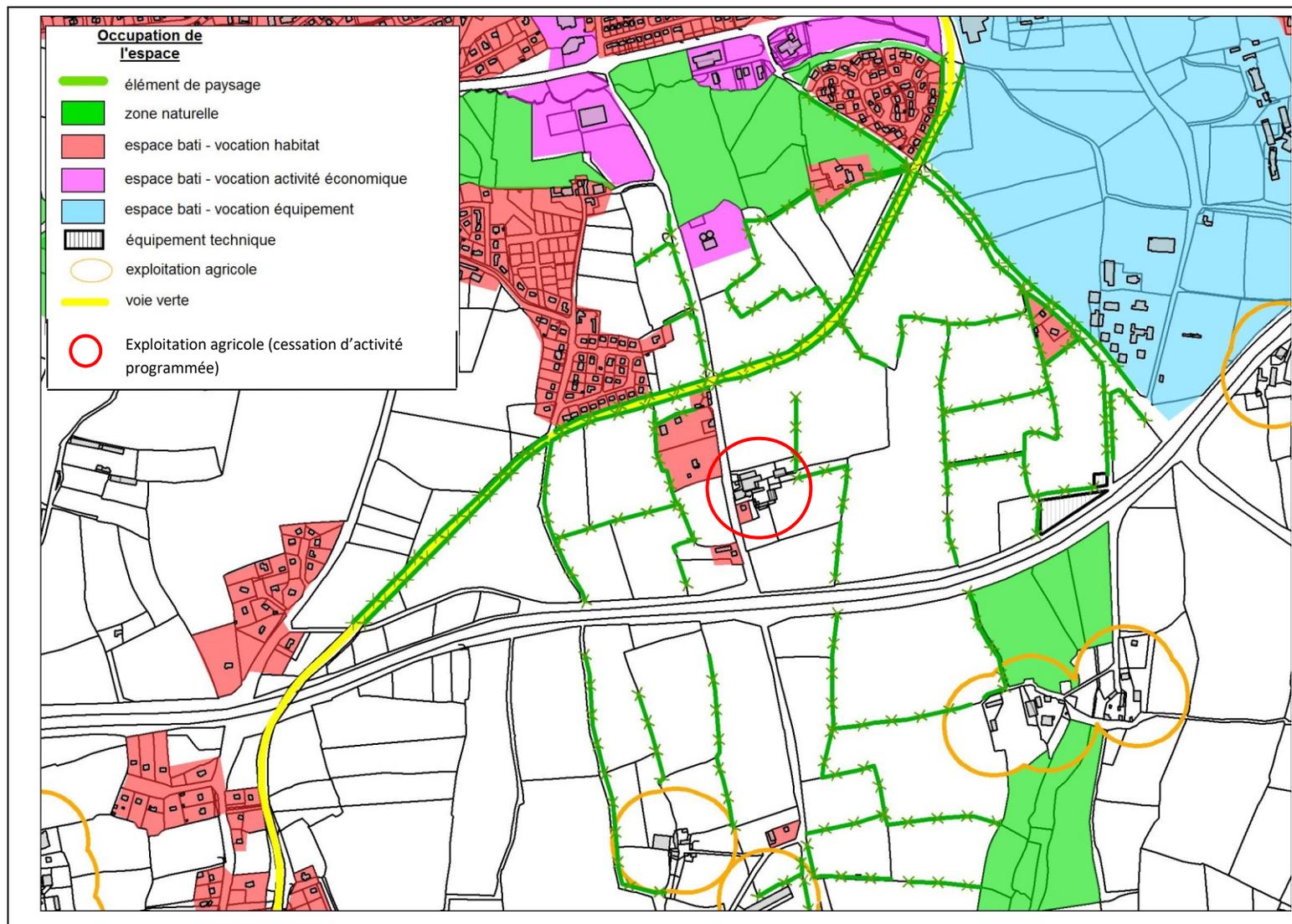


L'espace est agricole.

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)

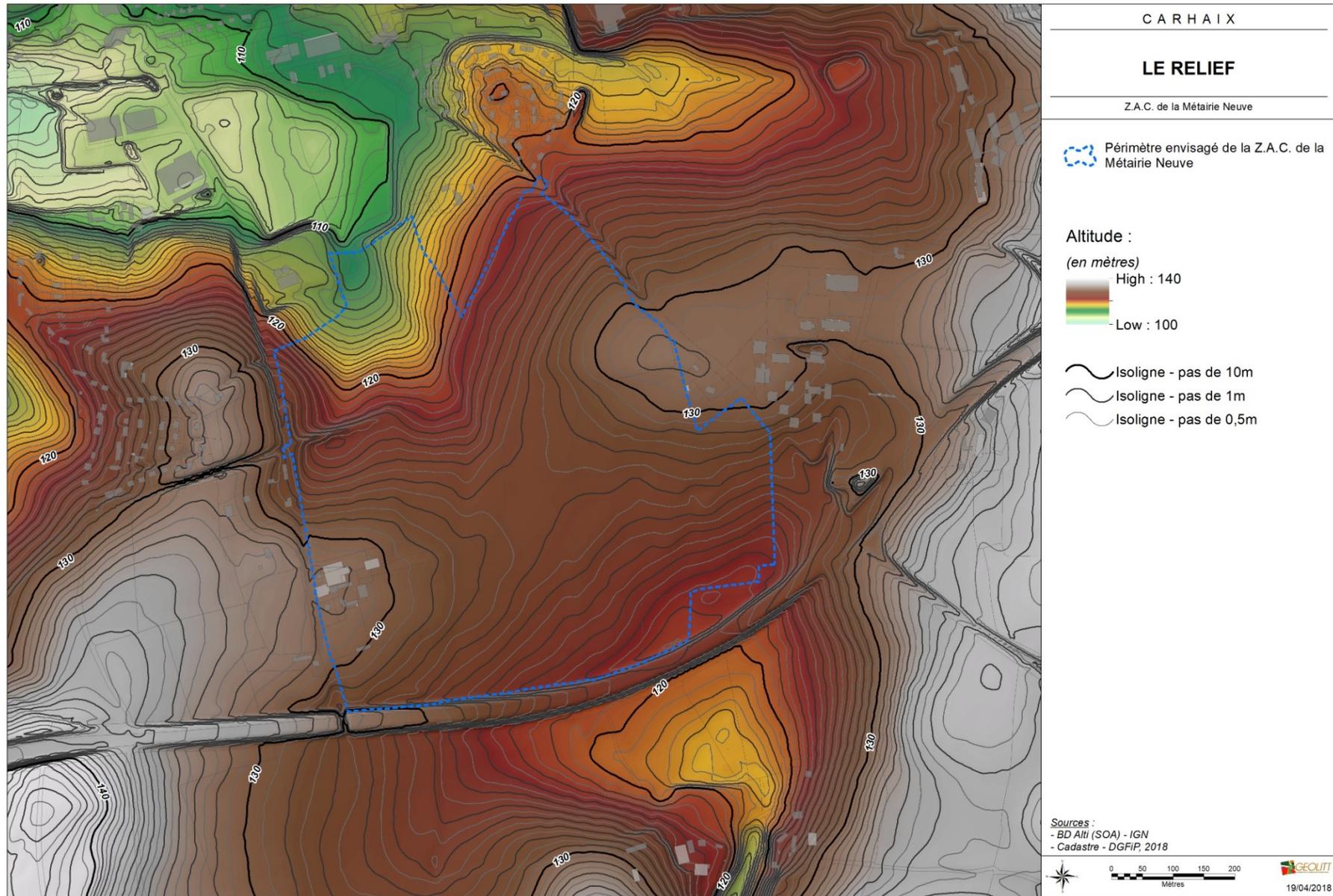
Ligne structurante dans le paysage en tant que ligne de rupture.

### 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

## Le secteur d'étude et les co-visibilités



Photo n°01 - Vue sur la partie Sud-Ouest du site, depuis le pont de la RN 164, au-dessus de la route de Pont Daoulas.

Le fait que le site soit situé en contrebas de la voie, le rend peu visible depuis un véhicule roulant sur la RN 164. Cependant, les bâtiments hauts seront visibles.



Photo n°02 - Vue sur la partie Sud-Est du site, depuis le pont de la RN 164, au-dessus de la route de Prévasy.



Photo n°03 - Vue sur la RN164, depuis l'Est du site



Photo n°04 : Vue sur la RN164 depuis l'Ouest du site

La présence d'une végétation dense entre la RN 164 et le site rend la voie peut visible depuis le site.

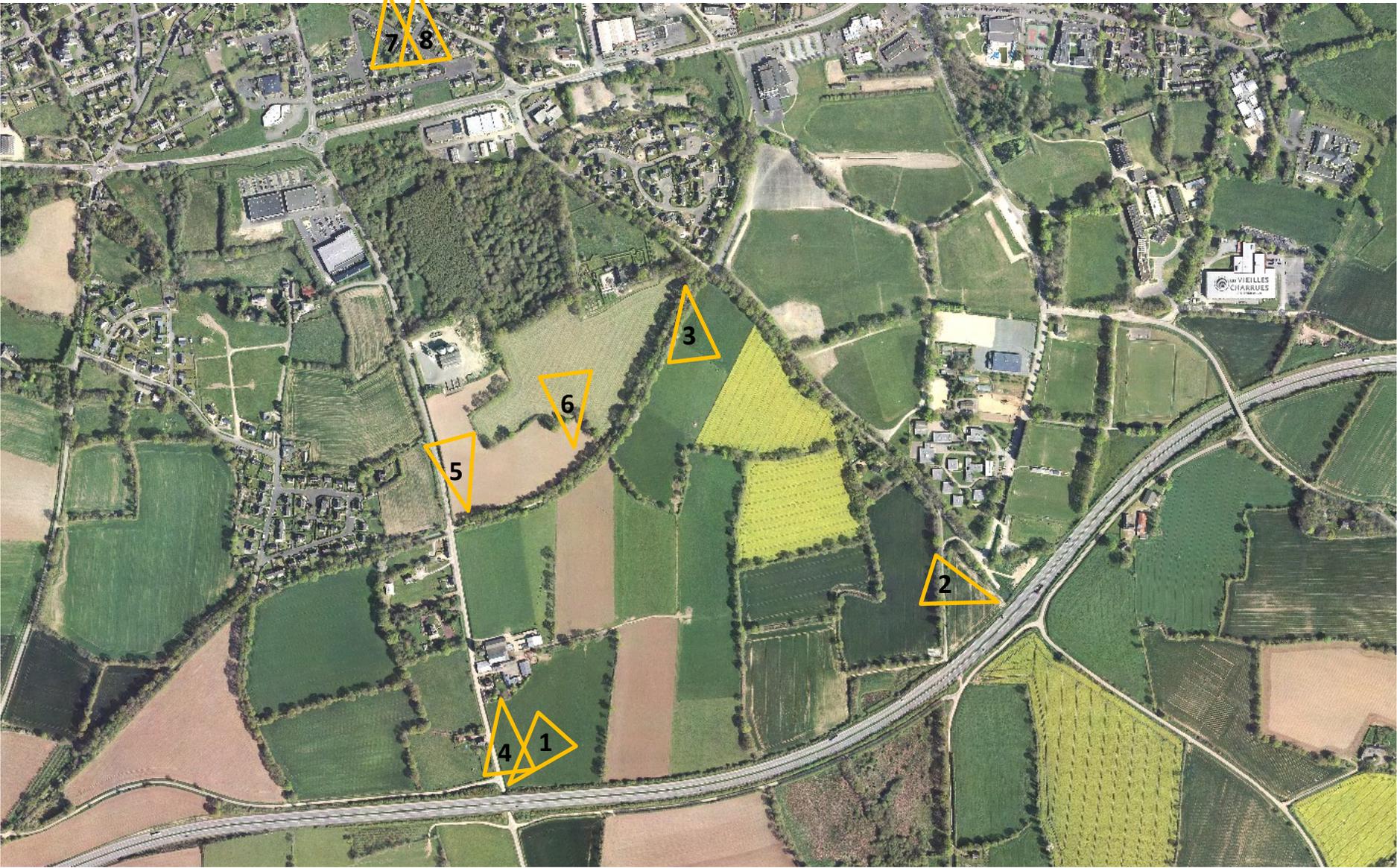


Photo n°05 et 06 - Vue sur la ville depuis le site : au niveau de la rue du Pont Daoulas, en direction du Nord et au niveau de la voie verte en direction du Nord-Est

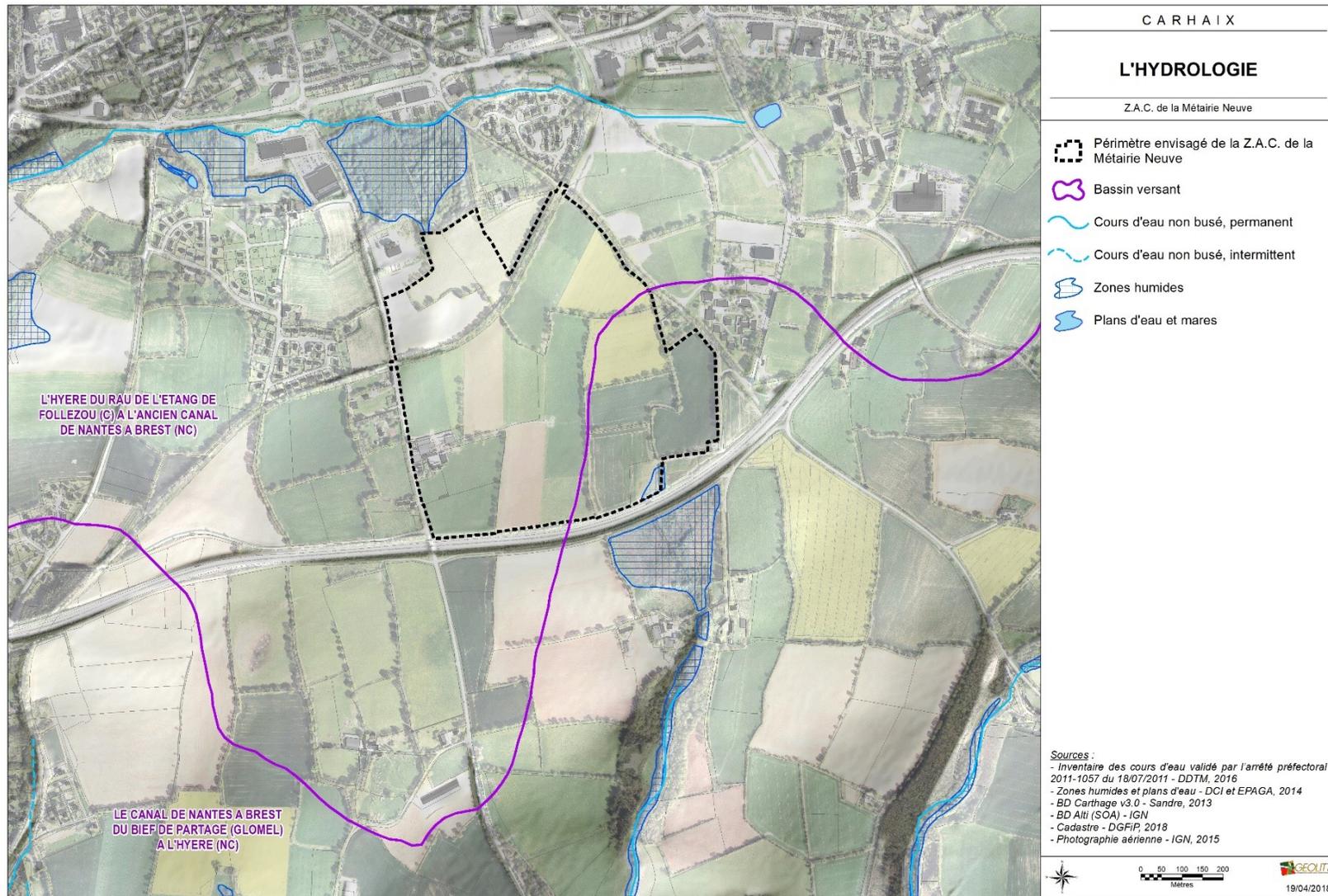


Photo n°07 et 08 - vue depuis la ville (rue Jacques Andrieux et rue constant Lancien), le site se trouve en arrière-plan, au-delà des lignes boisées

Localisation des prises de vues



## 1.3.4- L'hydrologie



périmètre d'étude de la ZAC en avril 2018

Le projet se situe sur deux zones hydrographiques : le bassin versant de l'Hyères (au Nord) et le bassin versant du canal de Nantes à Brest – Aulne (au Sud).

On note la présence d'une zone humide effective de type prairie au Sud-Est du périmètre du projet sur une superficie d'environ 2 ha.

Des sondages pédologiques sur l'emprise des zones humides potentielles (source Agro-Transfert Bretagne) n'ont pas révélé d'autres zones humides effectives sur le site.

### 1.3.5- Diagnostic Faune – Flore

Des inventaires de terrain ont couvert les périodes de mai à août 2014 et de juin à juillet 2017. Aux vues des enjeux environnementaux identifiés, principalement centrés sur le réseau de haies, cette période d'investigations paraît suffisante.

Les enjeux biologiques quant à la zone d'implantation de la zone économique de la Métairie Neuve sont liés au réseau bocager, ainsi qu'à la lagune existante et au bâti.

Les éléments biologiques remarquables, quant aux espèces, concernent uniquement la faune. En effet, la zone étant quasi intégralement cultivée, la flore présente est très peu diversifiée, très commune et à tendance nitrophile.

Il a été vérifié lors de la visite terrain du 4 juillet 2017 que les haies bocagères anciennes, pourvues de très vieux arbres (Chêne pédonculé principalement) n'accueillent pas un coléoptère saproxylophage protégé : le Grand capricorne. En effet, L'analyse approfondie des vieux arbres présentant des trous d'émergence a permis d'ôter l'enjeu Grand capricorne du site d'étude : l'inspection de tous les vieux arbres, l'analyse plus fine des trous d'émergence présents... ont permis d'écarter cette espèce. Ceci est concordant avec le fait que le propriétaire qui a dû abattre près d'une trentaine de vieux arbres suite à la tempête de mars 2017 n'a observé aucun réseau de galeries dans les fûts. De plus, le Finistère n'est quasiment pas concerné par l'aire de répartition du Grand capricorne selon l'atlas des Longicornes armoricains (GRETIA).

Les haies constituent des lieux de nidification pour **plusieurs espèces de passereaux communs** et sont également des axes de déplacement pour certaines chauves-souris. Ainsi l'enjeu lié aux réseaux de haies reste fort en raison de leur rôle de corridors écologiques ; les réseaux de haies sont employés pour le transit de **plusieurs chiroptères** : la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Kuhl, la Sérotine commune et la Noctule commune. Il s'agit d'espèces protégées dont les habitats de repos et de reproduction sont protégés. Leur statut sur la liste rouge des mammifères continentaux de Bretagne est « Préoccupation mineure » (LC), sauf pour la Noctule commune qui est « Quasi menacée » (NT). Il ne s'agit pas d'espèces déterminantes ZNIEFF en Bretagne, sauf la Noctule commune. Par ailleurs, les haies abritent des espèces d'intérêt communautaire, patrimoniales, non protégées.

**Le bassin de lagunage est occupé par le Campagnol amphibie, mammifère aquatique protégé** en France. Bien que situé en dehors du périmètre d'étude, il est bon de rappeler que l'urbanisation du site pourra avoir un impact sur cette zone. Le Campagnol amphibie est une espèce protégée dont les habitats de repos et de reproduction sont protégés. Son statut sur la liste rouge des mammifères continentaux de France métropolitaine est « Quasi menacée » (NT) et il s'agit d'une espèce déterminante ZNIEFF en Bretagne.

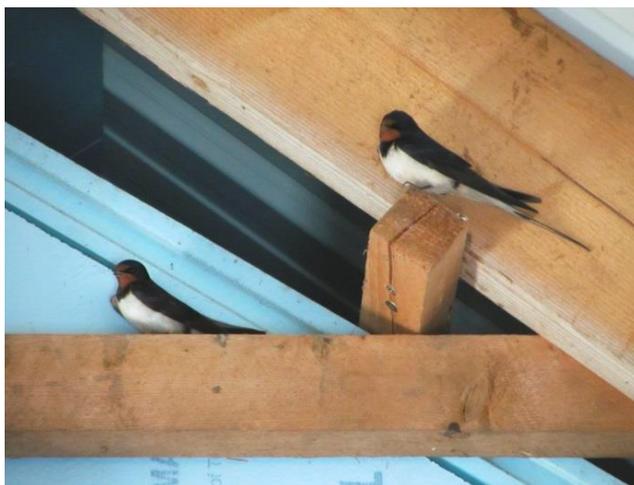
Certains éléments du bâti accueillent quelques oiseaux nicheurs (le Moineau domestique et l'Hirondelle rustique) :

- un lieu de reproduction et de repos pour le Moineau domestique qui est une espèce protégée dont les habitats de repos et de reproduction sont protégés. Son statut sur la liste rouge des oiseaux nicheurs de Bretagne est « Préoccupation mineure » (LC) et il ne s'agit pas d'une espèce déterminante ZNIEFF.



Bâtiment utilisé par la Moineau domestique pour sa nidification

- un lieu de reproduction et de repos pour l'Hirondelle rustique qui est une espèce protégée dont les habitats de repos et de reproduction sont protégés. Son statut sur la liste rouge des oiseaux nicheurs de Bretagne est « Préoccupation mineure » (LC) et il ne s'agit pas d'une espèce déterminante ZNIEFF en Bretagne.



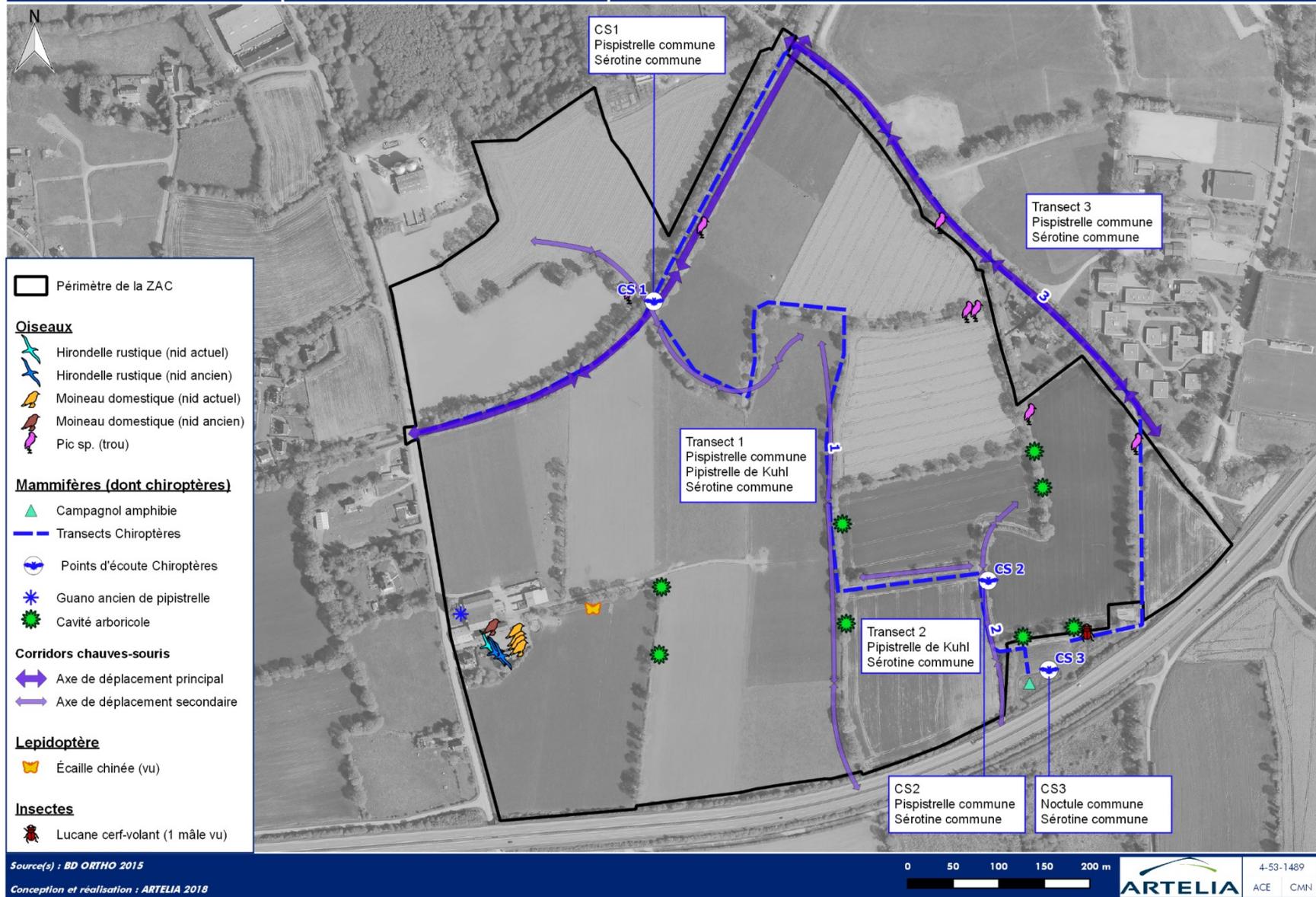
Hirondelle rustique (à gauche) et vue sur 2 nids de cette espèce

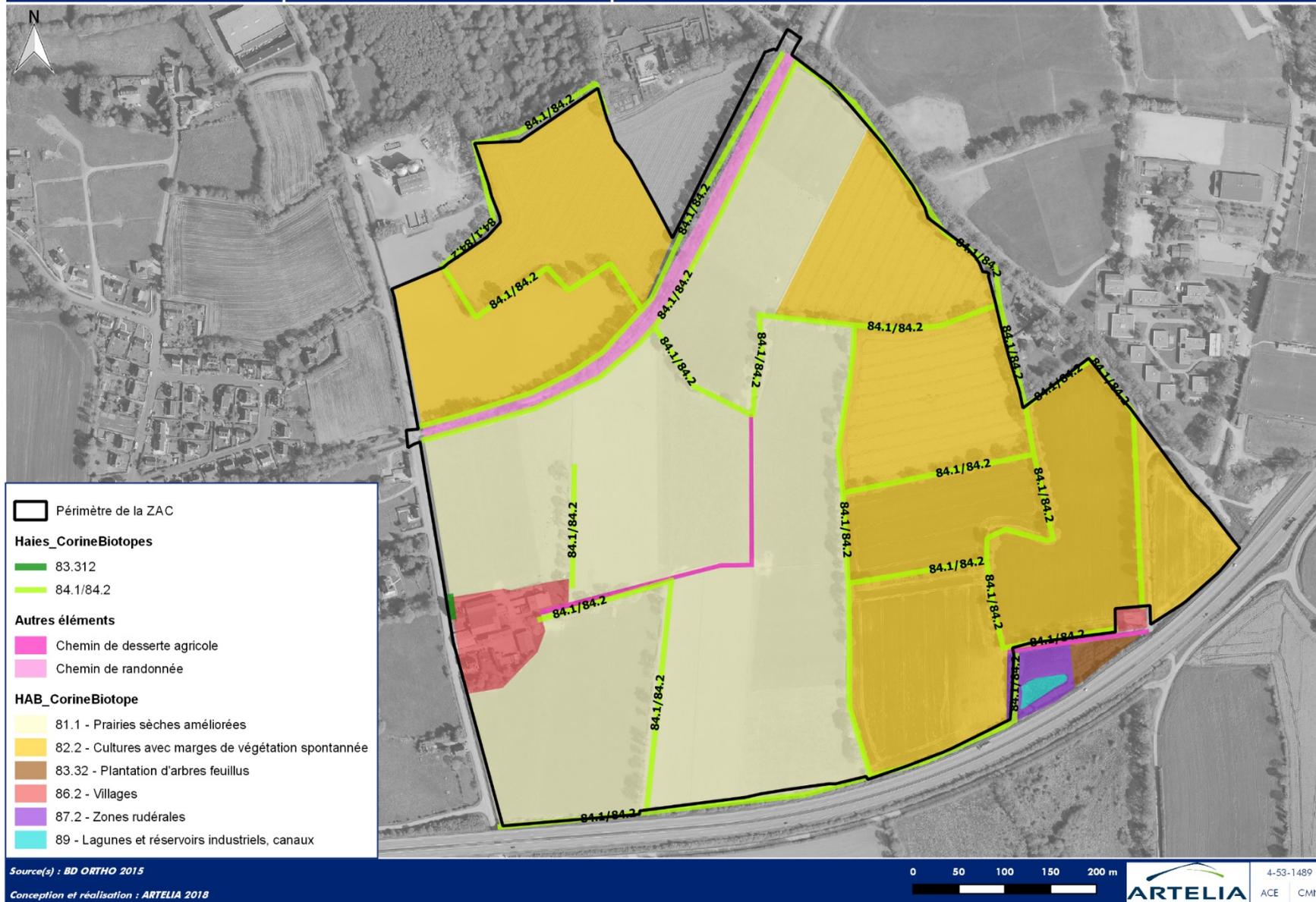
- un gîte potentiel à Pipistrelle qui est une espèce protégée dont les habitats de repos et de reproduction sont protégés. Son statut sur la liste rouge des mammifères continentaux de Bretagne métropolitaine est « Préoccupation mineure » (LC). Il ne s'agit pas d'une espèce déterminante ZNIEFF en Bretagne. Cependant, l'indice de présence de cette espèce (guano ancien) témoigne d'une occupation passée du bâtiment. Ce bâtiment a évolué depuis : il se dégrade (trous dans la toiture et les planchers) et, n'est plus ou en tout cas beaucoup moins favorable aux chiroptères (ventilé, luminosité importante).

Aucun individu ni aucun indice de présence de chiroptère n'a été observé dans tous les autres bâtiments visités.



Bâtiment en cours de délabrement autrefois occupé par la Pipistrelle







### 1.3.6- Les risques, pollutions et nuisances au droit du projet

La prise en compte des **risques** est une obligation en matière d'aménagement. Le risque est tout d'abord caractérisé par un aléa, désignant un événement potentiellement dangereux pour l'homme. Ce dernier est susceptible d'évoluer en risque lorsqu'il affecte des espaces concernés par des enjeux humains, économiques et/ou environnementaux. Ce risque est qualifié de majeur lorsque les dégâts humains et matériels pourraient s'avérer significatifs.

Le site de la Métairie Neuve ne se trouve affecté **par aucun risque naturel majeur**. Concernant les risques relatifs aux mouvements de terrain, le site n'est pas concerné par l'effondrement de cavités souterraines et ne présente pas de sensibilités aux remontées de nappes phréatiques. En outre, ce dernier est hors de toute zone inondable.

Le site est concerné par un aléa faible de retrait-gonflement des argiles sur ses limites Nord et Sud.

Cependant, le site est susceptible d'être affecté par le **risque de transport de marchandises dangereuses**, via la RN164 et via une canalisation de gaz qui traverse la zone. Un poste de détente gaz se trouve au Sud-Est de la zone en périphérie immédiate du périmètre d'étude (voir carte page suivante). Il convient que des précautions soient prises en matière de respect de reculs constructible avec ces infrastructures potentiellement génératrices d'aléa.

Pour pallier les risques d'incendie, la desserte en réseau d'alimentation en eau potable est la suivante :

- *Réseau A.E.P. défense incendie*

Un réseau A.E.P. de diamètre 125 dessert la route de Motreff, et un réseau de diamètre 160 dessert le site des vieilles Charrues, route de Kerledan.

Des poteaux incendies sont présents, et ont les caractéristiques suivantes :

P.I. n°35 : 51m<sup>3</sup>/h Pst :4.2 bar Pdyn : 1 bar

P.I. n°37 : 60m<sup>3</sup>/h Pst :6.5 bar Pdyn : 4.5 bar

P.I. n°113 : 60m<sup>3</sup>/h Pst :5.0 bar Pdyn : 3.5 bar

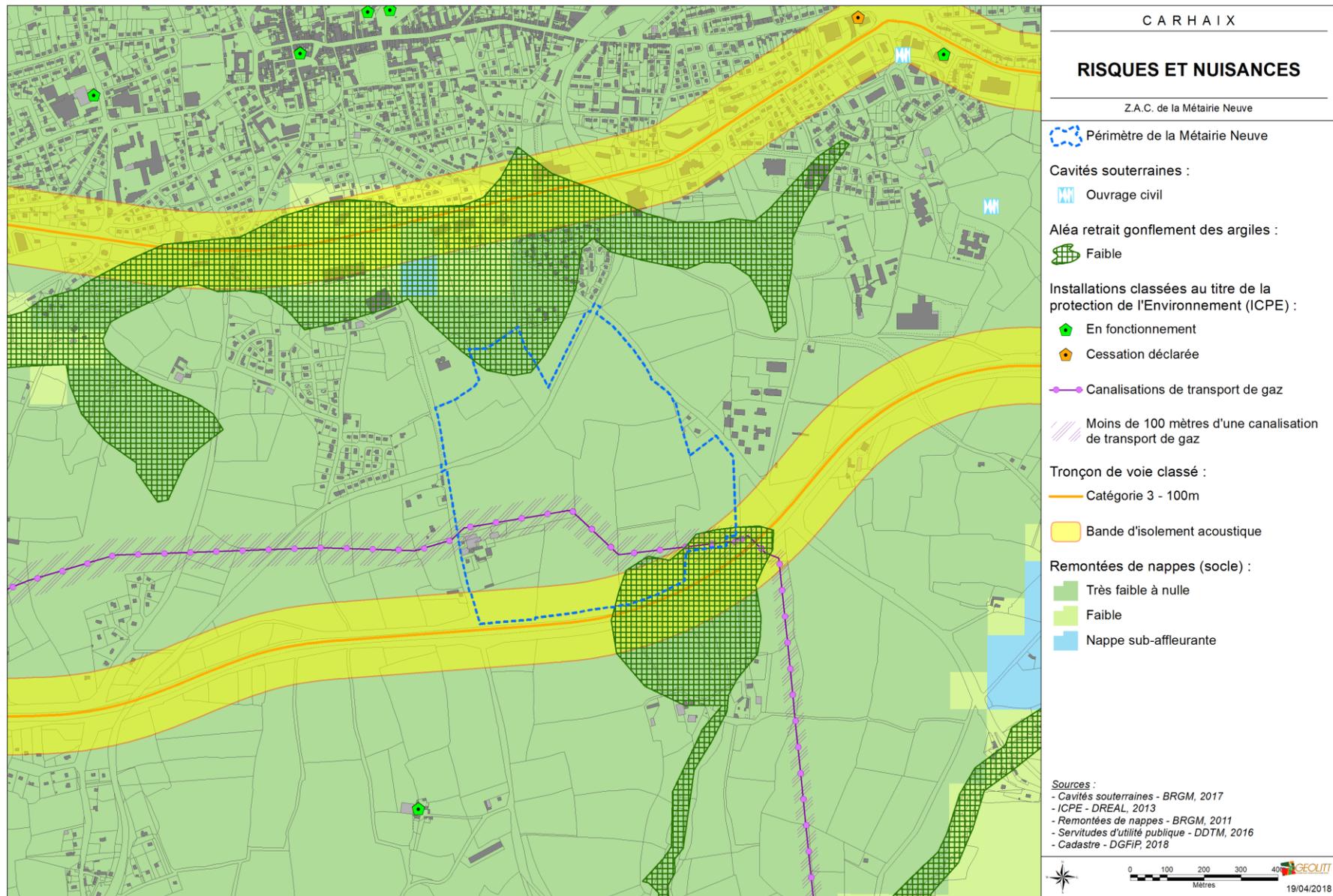
Ces deux réseaux sont alimentés par une canalisation de diam 200 raccordée au réservoir de 1500 m<sup>3</sup> situé rue des Oiseaux.

Ces derniers permettront de couvrir les besoins en A.E.P. de la future zone, pour des activités standards.

La défense incendie pourra être assurée par des P.I. ou bâches de stockage en fonction des activités présentes sur le futur site.

Tout comme les risques, les **pollutions et nuisances** constituent des thématiques qu'il convient de prendre en compte dans les décisions d'aménager l'espace.

La nuisance peut être d'origine acoustique, olfactive, atmosphérique... Elle peut devenir une pollution si elle affecte la santé humaine ainsi que le fonctionnement des écosystèmes. Le site de la Métairie Neuve est exposé à une source de nuisance sonore liée au linéaire de la RN 164.



périmètre d'étude de la ZAC en avril 2018

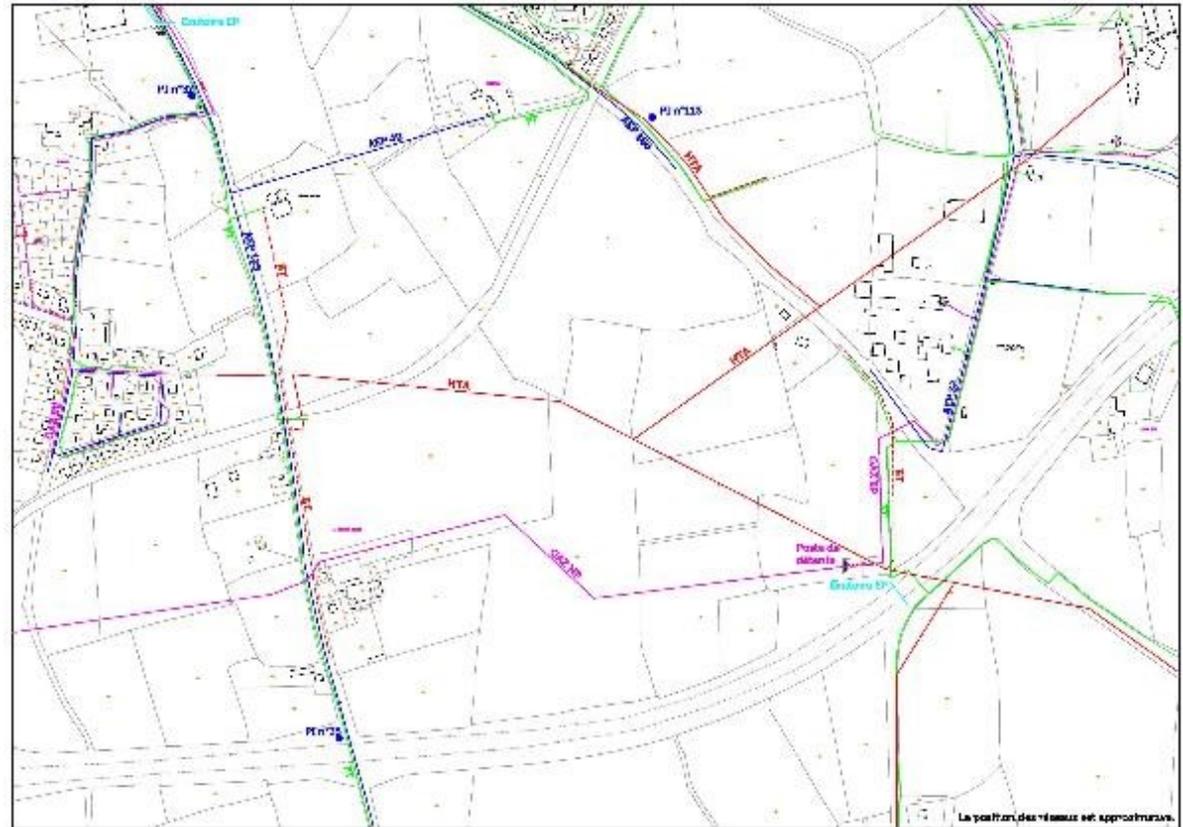
- *Réseau électrique*

Une ligne moyenne tension traverse actuellement le site de l'angle Sud Est à l'angle Nord-Ouest, sans être une servitude d'utilité publique.

- *Réseau Gaz*

Une canalisation de transport de gaz traverse le site de l'angle Sud Est à l'angle Nord-Ouest. Un poste de détente est présent au Sud Est de la zone, permettant éventuellement de couvrir des besoins importants d'énergie. La présence de cette canalisation de gaz n'est pas anodine. Elle impacte l'aménagement de la zone dans le cas d'un non dévoiement de la canalisation mais également quant aux exigences liées aux servitudes issues de la présence de la canalisation (cf. Etat des lieux – situation réglementaire - servitudes).

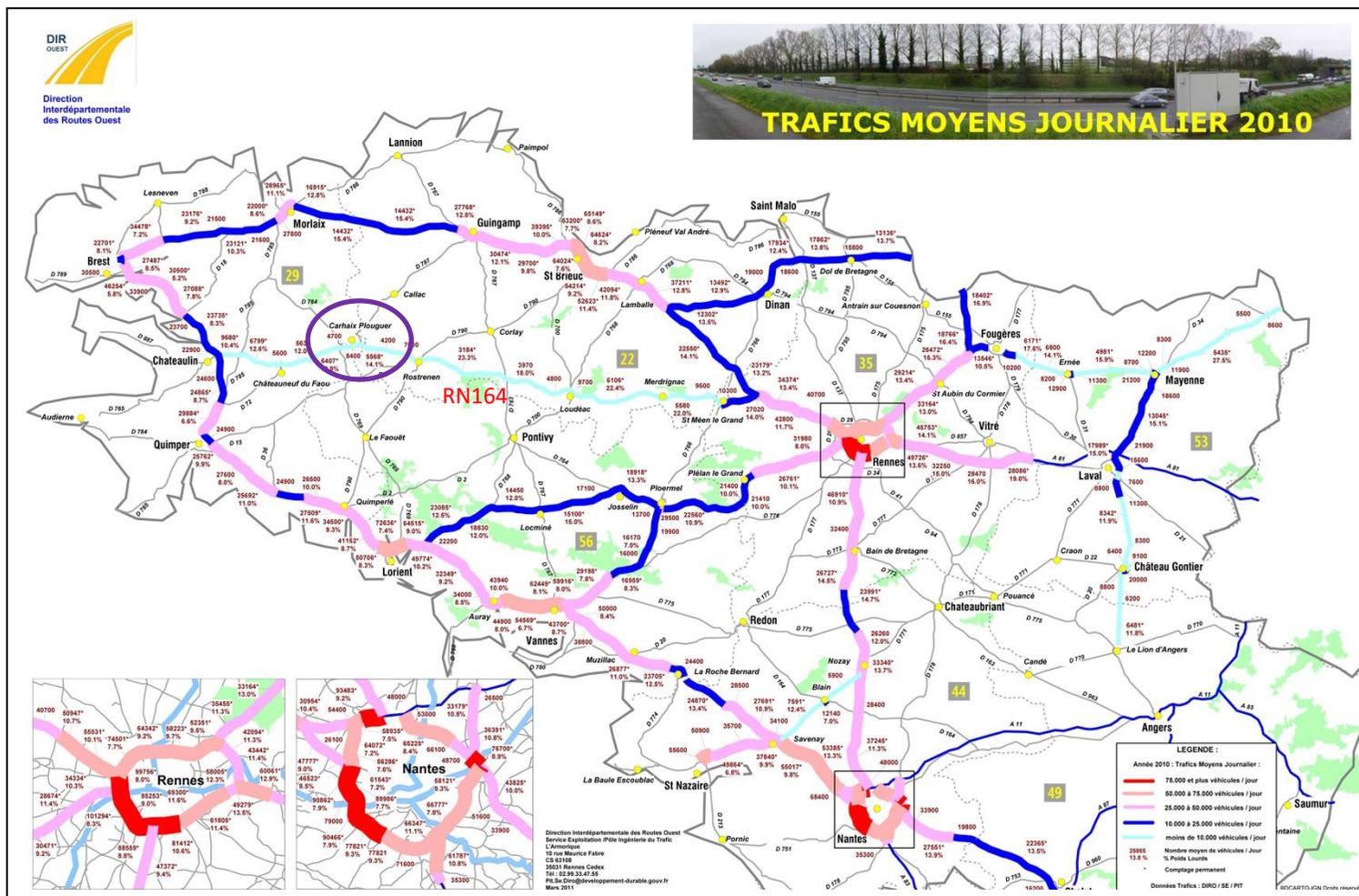
Pour des besoins standards, un réseau basse pression en diam 63 est présent au droit du Bricomarché route de Pont-Daoulas, et un diamètre 160 est présent en sortie du poste de détente et rejoint le site de Kerampuilh en longeant partiellement le terrain de la future zone.



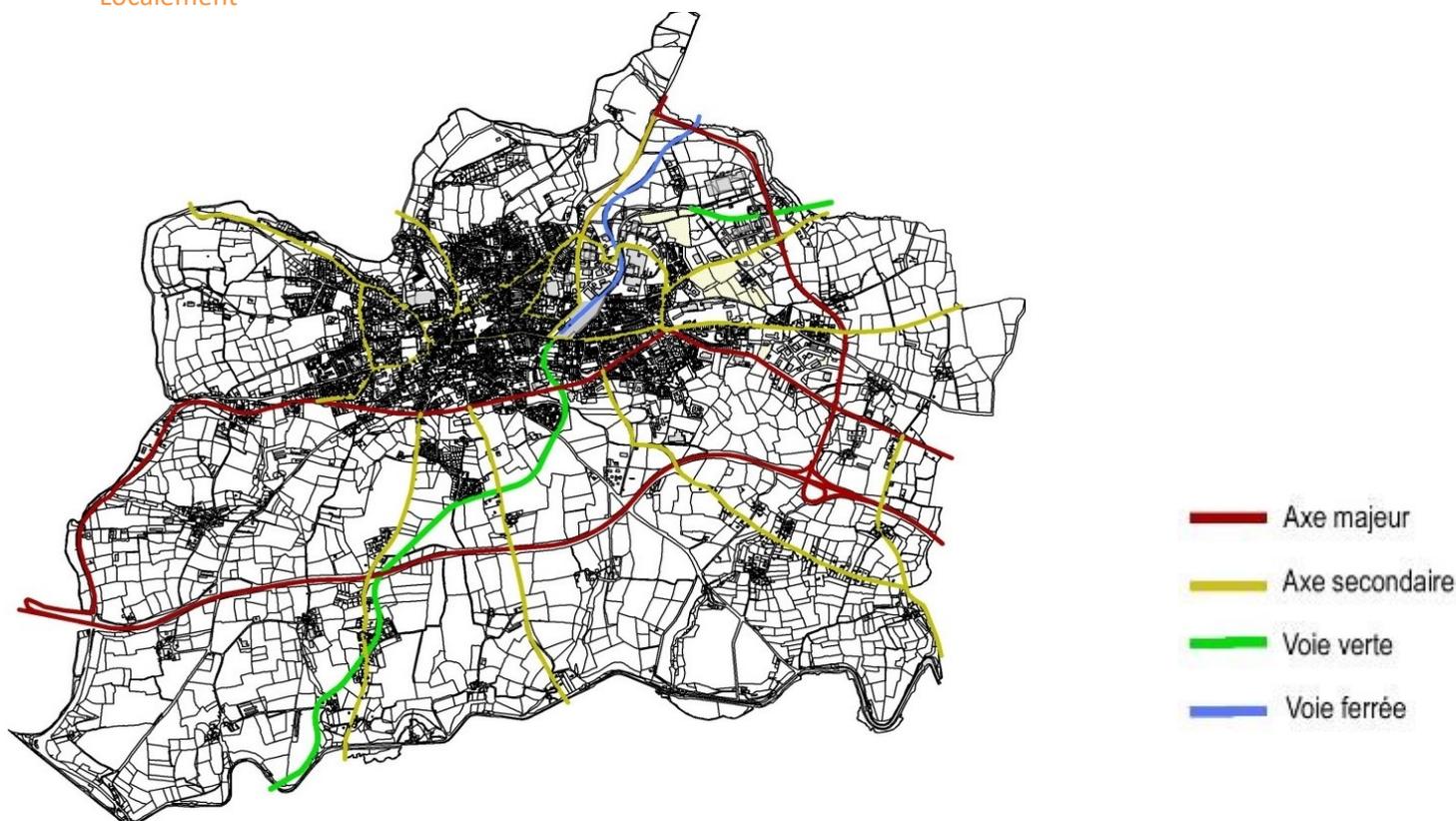
# 1.4- CARACTERISTIQUES FONCTIONNELLES DU SITE

## 1.4.1- La situation routière - Les déplacements

A l'échelle régionale, la RN 164 génère des trafics inférieurs à 10 000 véhicules jours entre Saint Méen le Grand et Châteauin. La configuration des lieux est différentes des voies Nord et Sud de la région, en effet cette voie ne dessert pas de grandes agglomérations ou le littoral.



## Localement



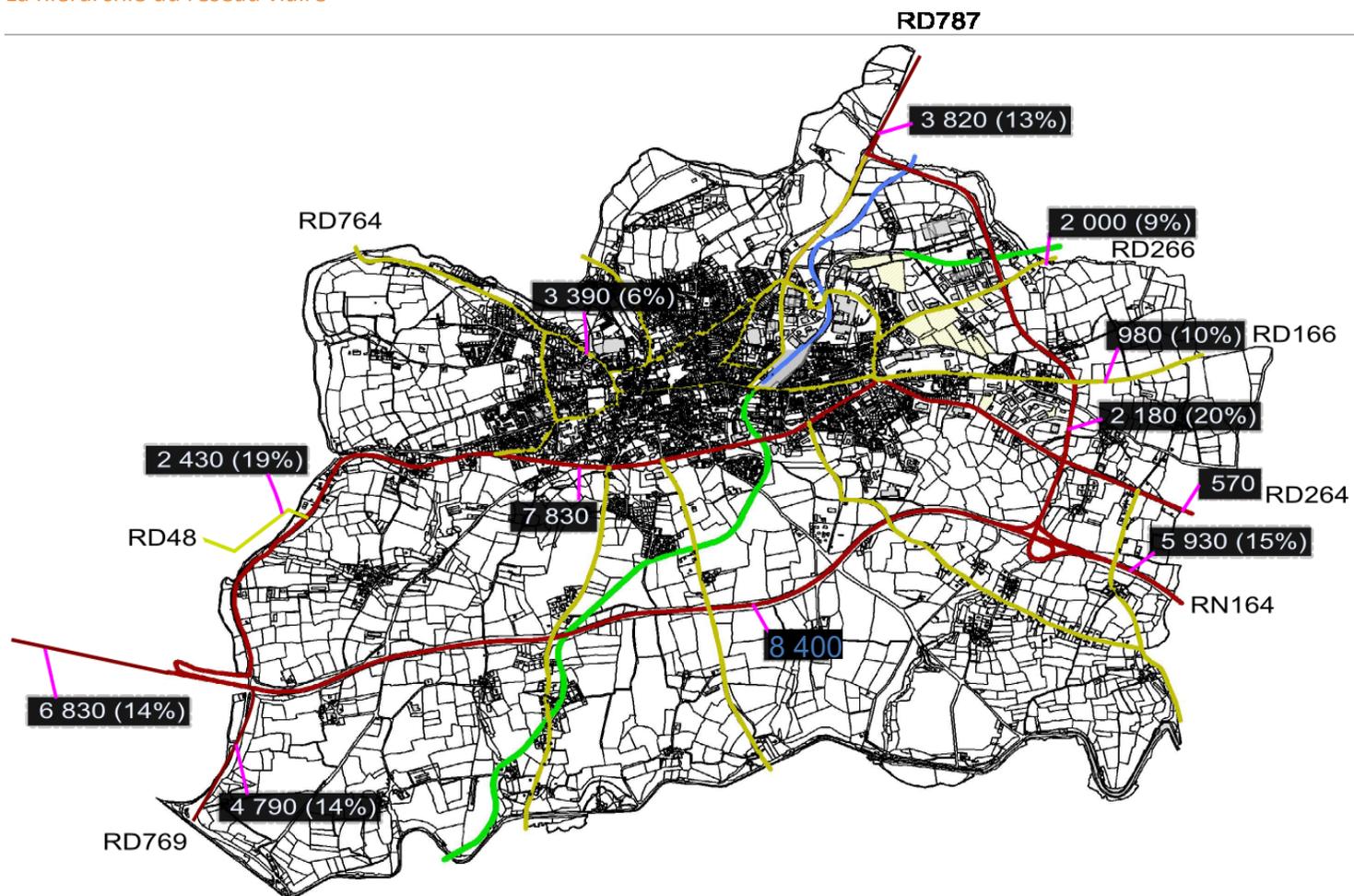
Le réseau viaire de l'agglomération se structure suivant une hiérarchie à 4 niveaux :

- des axes majeurs et structurants représentés par la RN164, la RD264 (boulevard Jean Moulin), la RD787. Ces axes constituent le réseau primaire et supportent le trafic de transit. On distinguera le réseau primaire régional (RN164), exploité par la DIR Ouest, du réseau primaire départemental (RD264 et RD787) exploité par le CG29.
- des axes secondaires, les entrées d'agglomération RD54 (route de Morlaix), Route de Guingamp et RD764 (route de Plounévezel). Ces axes supportent un trafic d'échanges inter-quartiers ou avec les communes limitrophes. Ils sont exploités par le CG29 ou les communes.
- des axes tertiaires, assurant la desserte fine des habitations et des activités. Ils sont exploités par les communes.

A cela s'ajoute

- la voie verte, qui s'inscrit sur l'ancienne ligne de chemin de fer, la voie ferrée Guingamp-Carhaix.

Niveau hiérarchique	Fonction (type de trafic supporté)	Gestionnaire	Nombre de voies	Vitesse autorisée	Intensité du trafic journalier	Axes concernés
Réseau primaire régional	Transit régional	Etat (DIRO)	2x1 voies 2x2 voies	90 km/h (2x1 voies) 110 km/h (2x2 voies)	> 10 000 veh/jour	RN164
Réseau primaire départemental	Transit et échanges	Conseil Général	2x1 voies	70 km/h	5000 à 10 000 veh/jour	RD264 - bvd Jean Moulin RD 764 ; RD 787
Réseau secondaire	échange inter-communes ou inter-quartiers	Conseil Général / Villes	2x1 voies	50 km/h (section urbaine) 90 km/h (hors agglo)	2000 à 5 000 veh/jour	Rte de Pont Daoulaz ; rte de Kergaled ; av V. Hugo
Réseau tertiaire	desserte locale	Villes	2x1 voies ou sens unique	30 - 50 km/h	moins de 2000 veh/jour	Rte de Kerledan ; etc...



Les volumes de trafic journalier (TMJA) – sources DIR Ouest et Conseil Général 29 - 2015

Des volumes de trafic relativement faibles sur le réseau routier départemental (moins de 5 000 véhicules / jour) sauf sur le bd Jean Moulin (RD 264) avec près de 8 000 véhicules par jour (estimation CG29).

Le niveau de trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur le bd Jean Moulin dépasse largement le flux mesuré sur le réseau routier national (RN164) à l'Est et à l'Ouest de Carhaix.

Il n'y a pas de mesure fiable du trafic disponible entre les deux échangeurs sur la RN164.

Des comptages ont été réalisés : 8 400 véhicules/jour ont été comptabilisés (source : DIR Ouest 2015).

A noter que les taux de poids-lourds sont élevés sur l'ensemble du réseau routier départemental et national : taux presque toujours

supérieurs à 10 %, parfois supérieurs à 15 %.

Nom de la voie	Position du compteur	Type de compteur	Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA)														Ecart-type à la moyenne	% poids-lourds (2012)	
			2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013			
réseau secondaire à l'Est	RD 787 L'Hyères	PR 2+200	Permanent	3 783	3858	3921	4007	3988	3965	4012	3871	3929	4 054	4209	4217	3809	3821	3,4%	13,0%
	RD 787 La villeneuve	PR 5+0	secondaire	2142	2204	2267	2330	2393	2456	2442	2429	2415	2402	2389	2397	2171		4,6%	20,0%
	RD 266 rte de Trébrivan	1+535	secondaire	1032	909	1110	1312	1513	1715	1916	2118	2109	2073	2065	2072	2004		27,0%	9,0%
	RD 264 La Limite	x	fantôme (estim)								542	520	544	577	551	556	565	3,3%	
	RD 166 rte de Maël-Carhaix	1+0	secondaire	711	771	830	889	948	1007	1066	1099	1027	982	1009	1017	983		12,2%	10,0%
Réseau secondaire à l'Ouest	RD 764 rue de Brest	3+0	secondaire	3483	3452	3503	3555	3607	3659	3711	3641	3571	3501	3432	3444	3309	3394	3,2%	6,0%
	RD 48 Pont Guennou	39+0	secondaire	1923	2015	2107	2163	2220	2277	2334	2391	2448	2410	2397	2405	2425		7,6%	19,0%
	RD 769 Port de Carhaix	9+0	secondaire	4969	5122	5276	5429	5583	5441	5299	5157	5015	4873	4731	4748	4787		5,5%	14,0%
Réseau primaire	RD 264 Jean Moulin	X	fantôme (estim)								7632	7329	7667	8132	7762	7826		3,4%	
	RN 164 Est (Plevin)	1+350	Permanent		4000	4050	4178	4216	4543	5000	5365	5465	5558	5719	5747	5930		14,8%	14,8%
	RN 164	X (entre 2 échangeurs)	Permanent		5186		6378	5165	4654	5481	4500	4500	4700	4900	4867	4966		10,8%	
	RN 164	X (entre 2 échangeurs)	Permanent								8000	8300	8400	8600	8680	8160		3,1%	
	RN 164 Ouest (Cleden-Poher)	9+600	Permanent		5257	5405	5305	5635	5903	6106	6154	6113	6407	6674	6687	6831		9,1%	13,7%
xxx	dernière année comptée																		

Des trafics moyens journaliers relativement stables sur le réseau routier départemental, à l'Est et à l'Ouest de Carhaix : +2,5% sur la période 2002 – 2012.

Des trafics moyens journaliers en augmentation rapide sur la RN164 : + 38% sur la période 2002 – 2012, avec l'effet de l'aménagement de la 2x2 voies.

Des trafics stables sur le bd Jean-Moulin, on rappellera qu'il s'agit ici d'un chiffre estimé, avec une évolution 2007 – 2012 de l'ordre de +2,5%. Ce taux est comparable à celui mesuré sur le réseau départemental en général.

Une mesure régulière du trafic sur cet axe, compte-tenu de sa fréquentation élevée et du développement



L'évolution récente des trafics sur le réseau départemental et national



### La hiérarchie du réseau viaire autour du site de la Métairie Neuve

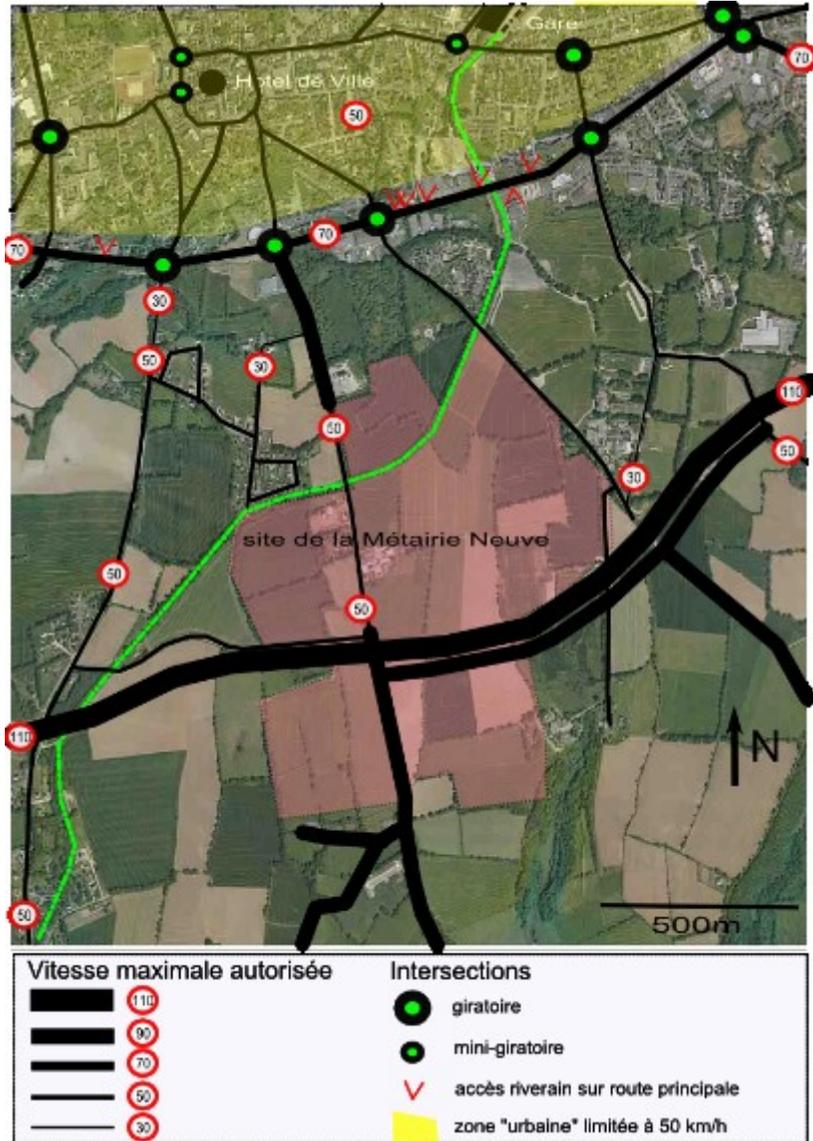
Le site de la Métairie Neuve est adossé à la RN164 ce qui lui offre une visibilité certaine depuis l'axe rapide.

Le site est traversé du Nord au Sud par la Route de Pont Daoulas, ou route de Motreff, qui est un axe secondaire avec une exploitation communale. Cet axe permet l'accroche au réseau primaire, boulevard Jean-Moulin (RD264), qui permet ensuite le rabattement vers les deux échangeurs RN164 à l'Est et à l'Ouest.

L'ancienne voie ferrée, devenue voie verte, traverse le site d'Est en Ouest.



## Le fonctionnement du réseau viaire autour sur site



On relève autour du site une grande hétérogénéité des vitesses autorisées, ce qui peut entraîner une lisibilité délicate du point de vue des usagers.

Ainsi la route de Pont Daoulas semble limitée à 90 km/h au Sud de la RN164 en direction de Motreff, bien qu'aucun panneau de limitation n'existe. En direction de Carhaix, la section au droit de la Métairie Neuve est clairement limitée à 50 km/h sur quelques centaines de mètres. Le doute revient ensuite sur la section suivante, en direction du bd Jean-Moulin (70km/h), une fois franchi le panneau de fin de limitation à 50 km/h.

Cette possible confusion est renforcée par la présence du bd Jean Moulin, clairement limité à 70 km/h, en limite de la zone urbaine de Carhaix dont les voiries sont limitées à 50 km/h sauf indication contraire.

Par ailleurs, plusieurs voiries semblent limitées à 30km/h dans un seul sens, compte-tenu de l'absence de panneau de limitation dans l'autre sens. C'est notamment le cas à Kerléon, où il existe un panneau 30 en arrivant du lotissement vers la route de Pont Daoulas (virage en coude), mais pas dans l'autre sens.

C'est également le cas rue JS Crovellec (complexe sportif) où on trouve un panneau 30 en arrivant de la Route de Kerledan, mais pas dans l'autre sens.

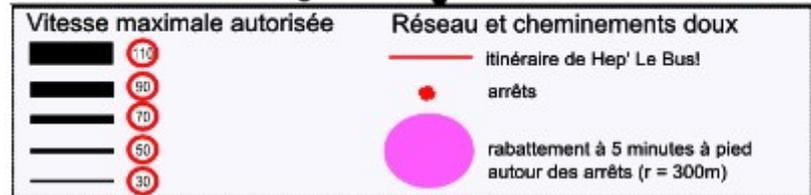
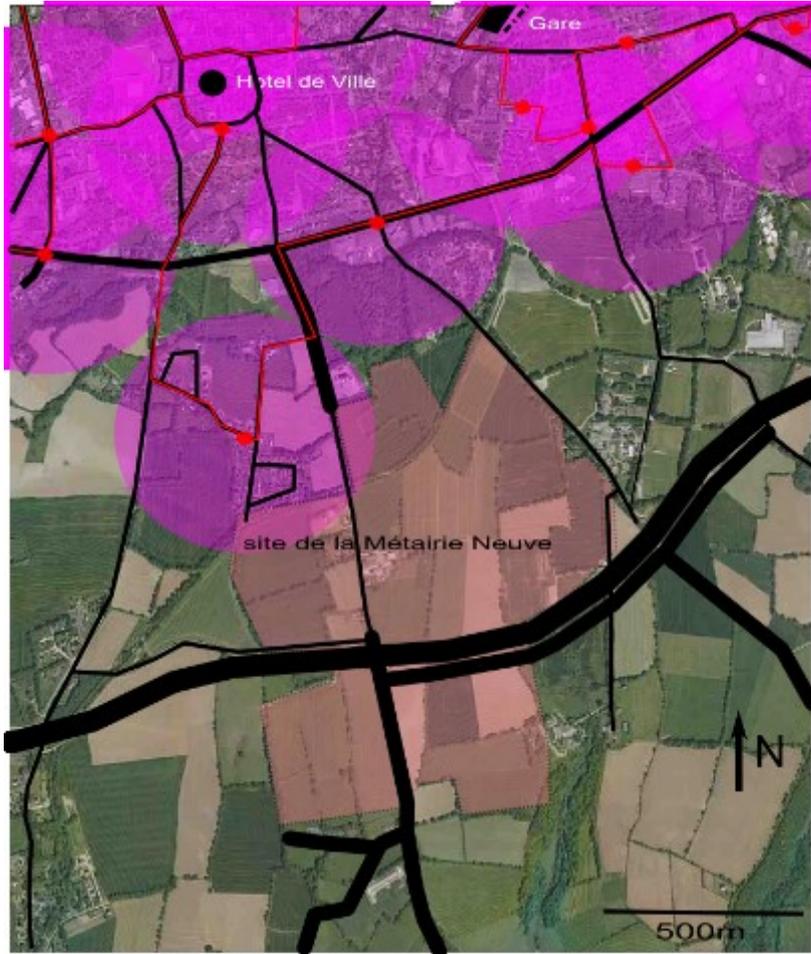
Enfin, on relèvera que le boulevard Jean-Moulin, malgré son statut de voie structurante et sa vitesse autorisée à 70km/h, assure également des fonctions de voie de desserte. Les nombreux piquages relevés concernent le plus souvent des activités économiques mais aussi parfois de l'habitat individuel en prise directe avec l'axe. Ce dernier cas de figure est générateur de conflits d'usages pouvant provoquer des situations à risque.

Fin de limitation à 50 km/h – Rte de Pont Daoulas



Accès maison individuelle sur le bd Jean Moulin





## La desserte par les transports collectifs

Le site de la Métairie Neuve, situé à l'écart des pôles existants, n'est pas desservi par le tracé actuel du transport collectif Hep' le bus !

Le service régulier de transport Hep' le bus est utilisé par près de 2 400 voyageurs par mois (mars 2014) et connaît une hausse significative de sa fréquentation par rapport à 2013. Ce service, avec un itinéraire en boucle, est concerné par des études de restructuration du réseau en vue de la poursuite de son développement.

Hep' le bus est par ailleurs complété par un service de transport à la demande, appelé TaxiCom, qui concerne quant à lui environ 300 voyages par mois. Les deux services sont assurés sous la compétence communautaire.

**Hep  
Le Bus !**



Hep Le Bus ! vous transporte gratuitement  
Hep Le Bus ! a gas ac'hanoc'h

Un service assuré par :



**TaxiCom'**

Transport à la demande  
Treuzdougen diwar c'houlenn



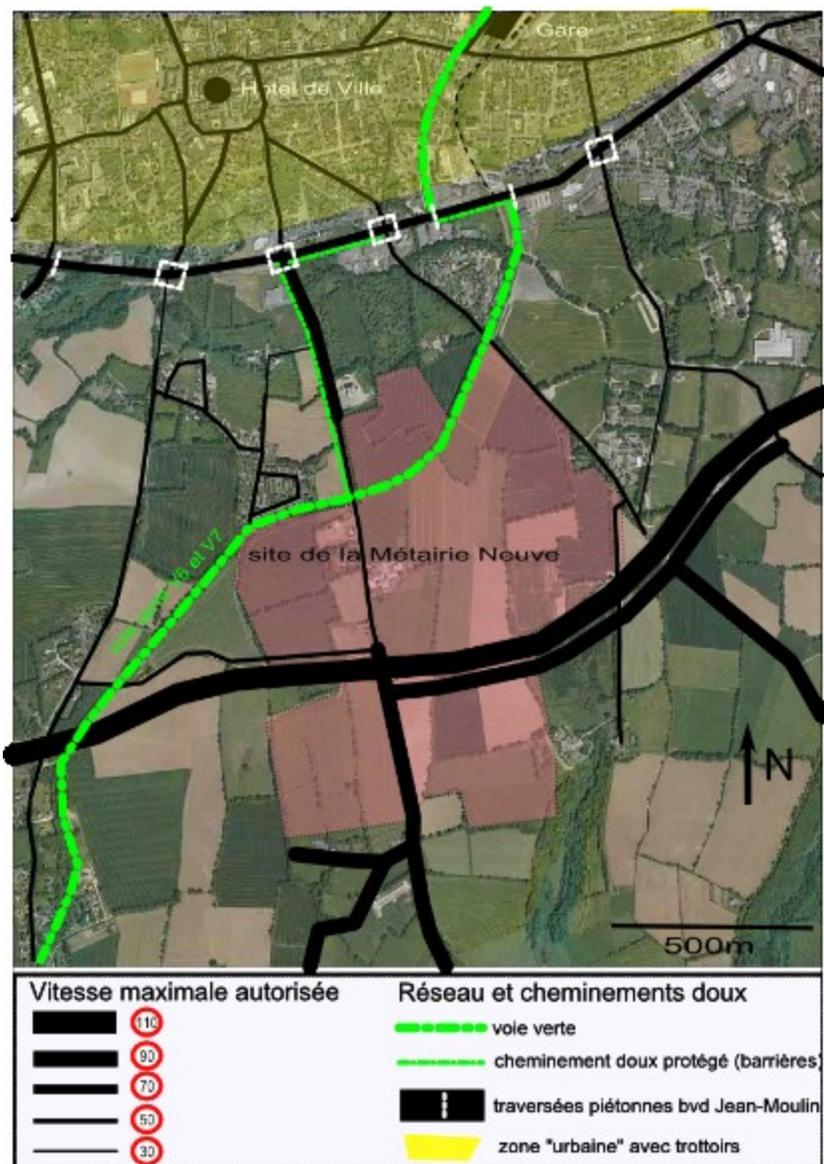
2€  
le trajet!  
Ar veag !

Réservation au  
Mirout e blas'êr  
02 98 99 38 61

Un transport sur mesure dans le Poher  
Un doare treuzdougen diouzh an ezhomm

Un service de :





## La desserte du site par le réseau et les cheminements doux

Le site de la Métairie Neuve est, comme indiqué précédemment, traversé par les voies vertes V6, CAMARET-VITRE, et V7, ROSCOFF-CONCARNEAU, qui sont fréquentées par plus de 10 000 cyclistes par an (données Eco Pc 2013).

La présence de ces cheminements, à usage de loisirs, à proximité du site a entraîné la réalisation d'aménagements sur la Route de Pont Daoulas et le boulevard Jean-Moulin. Des barrières en bois ont été implantées pour protéger les cheminements doux de la circulation et plusieurs traversées piétonnes ont été aménagées sur le boulevard Jean-Moulin.

Outre ces cheminements non revêtus, dont la vocation est plutôt destinée aux usages de loisirs, on ne trouve pas de pistes cyclables ou de trottoirs aménagés autour du site de la Métairie Neuve.

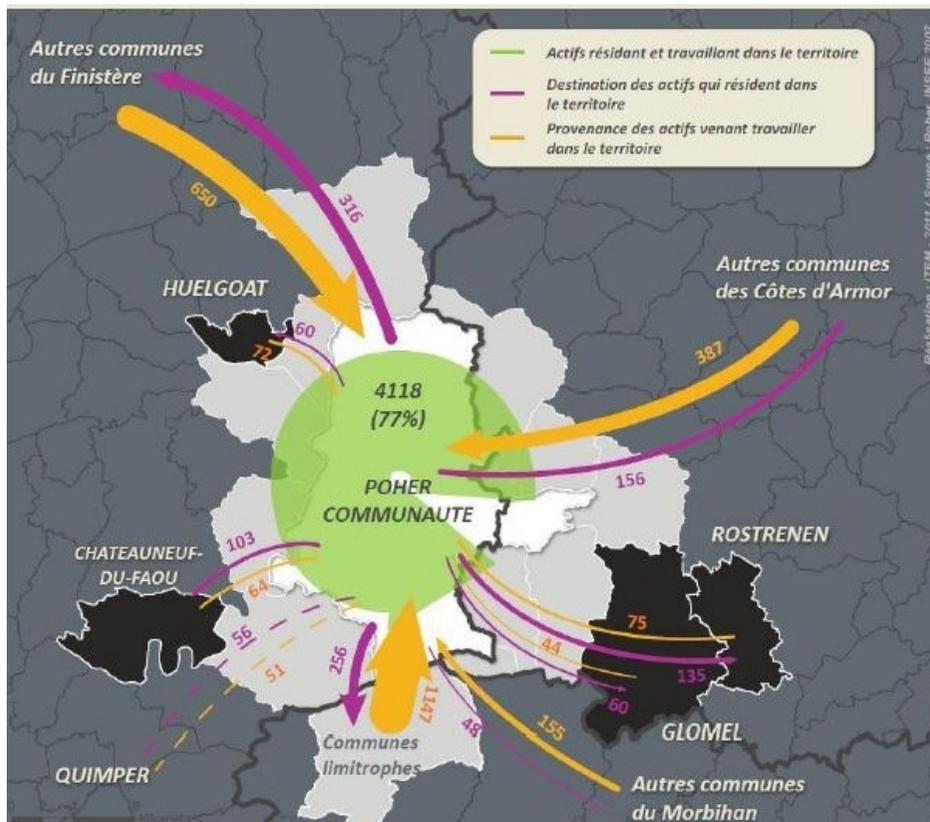
Enfin, il convient de souligner que la perméabilité de l'axe Jean-Moulin, malgré les traversées piétonnes, est assez délicate compte-tenu de l'intensité du trafic et des vitesses pratiquées par les véhicules. Le fort taux de poids-lourds est également un point négatif en vue de la cohabitation des modes doux et des modes motorisés sur cet axe.



Protection des accotements avec des barrières



Cohabitation des modes de déplacement non organisée -boulevard Jean-Moulin

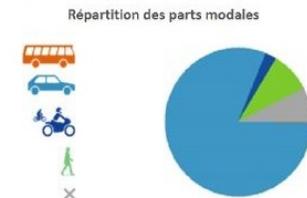


Les principales origines / destinations des flux ayant pour motif le travail –  
source étude ITEM 2011 (INSEE 2007)

## Les flux de déplacements liés au travail (INSEE 2007)

### Mode utilisé par les actifs de Poher Communauté, toutes destinations confondues :

Territoires	Pas de transport (%)	Marche à pied (%)	Deux roues (%)	VP (%)	TC (%)
<b>Poher Communauté</b> 8 communes, 14 000 hab.	7.3	8.9	2.4	81	0.4
Coglais Communauté 11 communes, 11 500 hab.	9	5	4	82	1
CC Châteaulin-Porzay 11 communes, 15 000 hab.	13,5	7,6	1,5	76,4	1
CC Pays des Herbiers 8 communes, 27 000 hab.	5	5	5	85	0



Des chiffres qui confirment la prédominance de l'automobile (81% de part modale) et qui soulignent l'offre limitée en TC (0,4%)

### Mode utilisé par les actifs qui travaillent sur leur commune de résidence :

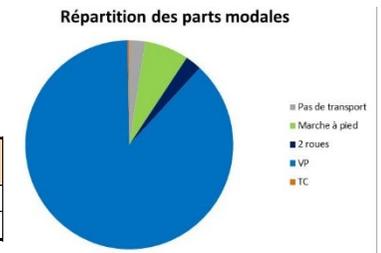
Territoires	Pas de transport (%)	Marche à pied (%)	Deux roues (%)	VP (%)	TC (%)
<b>Poher Communauté</b> 8 communes, 14 000 hab.	14	17,3	2,9	65,8	0
Coglais Communauté 11 communes, 11 500 hab.	9	11	9	71,5	0,5
CC Châteaulin-Porzay 11 communes, 15 000 hab.	31,6	17,9	1,4	48,8	0,3
CC Pays des Herbiers 8 communes, 27 000 hab.	11	10	8	71	0,2



Même sur de courtes distances, 2/3 des actifs utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Aucun ne prend le car ou le bus.

### Mode utilisé par les actifs ayant un emploi à Carhaix (toutes origines confondues, carhaisiens compris)

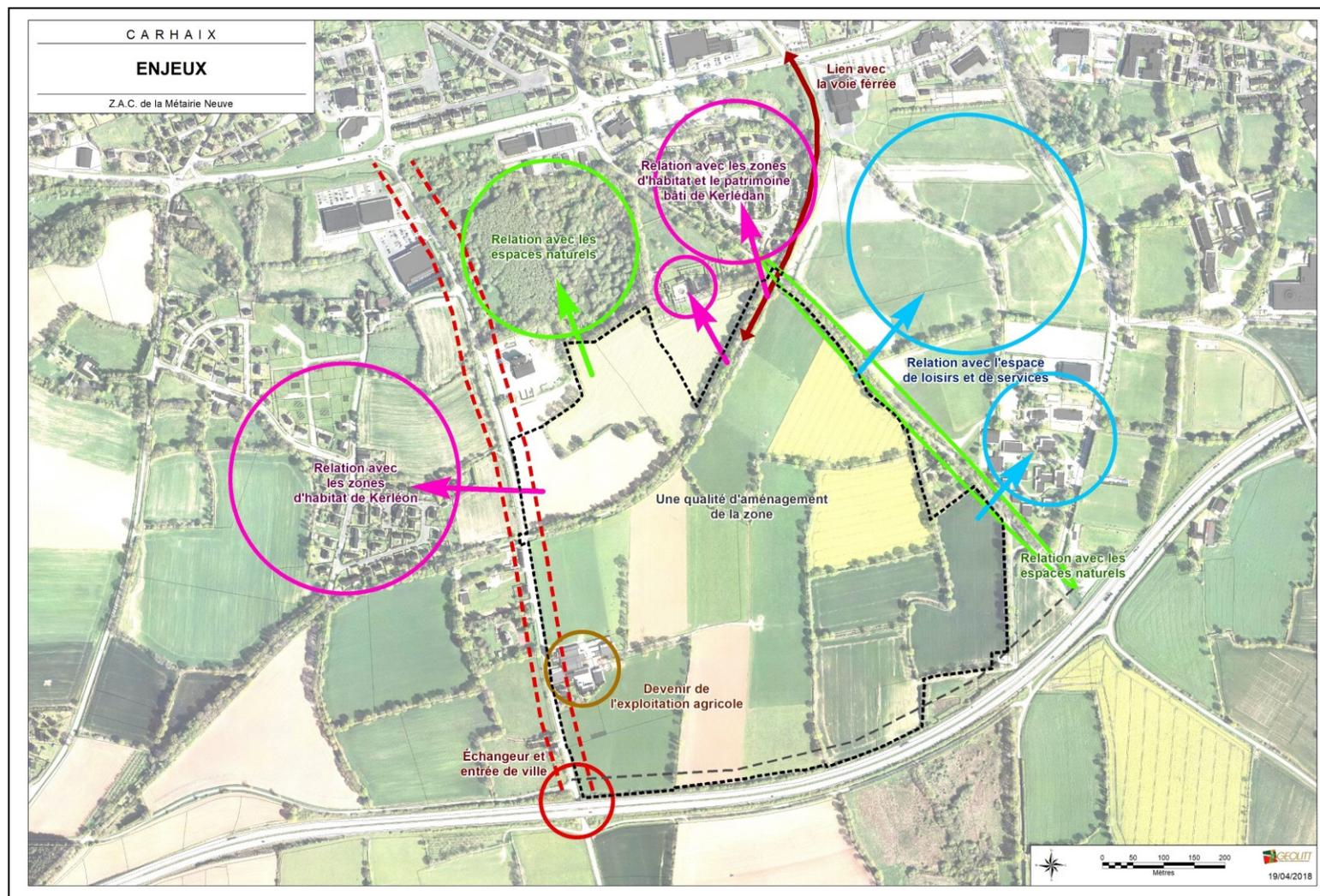
Pas de transport	Marche à pied	2 roues	VP	TC	Somme attraction
124	347	128	4440	13	5054
2%	7%	3%	88%	0%	100%



### Les parts modales des déplacements

Pour le projet de ZAE, le taux d'utilisation de la voiture particulière à considérer est de 88 % (mode utilisé par les actifs ayant un emploi à Carhaix – toutes origines confondues y compris CARHAIX).

## 1.5- ETAT DES LIEUX - Les relations du site avec les abords immédiats



périmètre d'étude de la ZAC en avril 2018

En termes de fonctionnement avec les sites voisins, il n'existe pas de liens directs avec la zone de Kerampuilh, avec les lotissements d'habitat de Kerléon, de Kerlédan et avec le manoir de Kerlédan.

En partie Est, aucune liaison transversale n'existe. En partie Ouest, ces liaisons transversales existent et s'appuient sur la route de Pont Daoulas.

L'urbanisation de la zone aura un impact en termes de déplacement sur la voie verte, qui assure la liaison espace naturel-espace urbain.

## 1.6- LES ENJEUX DU SITE

Le caractère particulier du site, qui est aujourd'hui déconnecté de toute structure urbaine doit être regardé en fonction de son évolution. Il faut considérer que cet espace à plus long terme va constituer une partie de l'agglomération. Aussi, l'appréhension et la compréhension du site vont au-delà du site lui-même.

Le projet d'aménagement envisage l'accueil de deux types d'activités très différentes avec des impacts hétérogènes en fonction des localisations sur le site :

- les espaces Nord et Est sont destinés à l'accueil temporaire (quelques jours dans l'année) d'évènements qui n'implique pas la construction de bâtiments importants,
- Les espaces Sud-Ouest sont destinés à l'accueil d'activités de type industriel qui implique la construction de bâtiments imposants (agro-alimentaire, logistique,...).

### 1.6.1- Aspects paysagers et architecturaux

- Mettre en place un aménagement qualitatif qui doit composer avec le tissu végétal (bocage, zone humide), avec les marqueurs du paysage que représentent la voie verte et la voie communale Est (route de Kerlédan). C'est l'insertion de la zone dans cet espace naturel, devenant une image de la ville qu'il faut mettre en œuvre. Les talus bocagers dans les champs ou le long des voies représentent un patrimoine dont l'aménagement peut tirer un parti qualitatif. En effet, les lignes bocagères forment un élément de la trame primaire d'organisation du site, et sont un élément de nature à valoriser les activités.
- Dans une perspective d'aménagement de plateformes d'activités (partie Sud de la voie verte), la topographie est peu marquée et ne donnera donc pas lieu à des remaniements importants et des créations de talus de remblai ou déblai. Cependant, une cohérence d'ensemble des terrassements doit être déterminée pour le site, avec notamment une optimisation des déblais remblais et la réutilisation de la terre.
- Un principe paysager d'ensemble avec inscription d'un dispositif de gestion des eaux pluviales à établir à l'échelle du site de projet, associé aux futures trames viaires et parcellaires, privées et publiques.
- Les surfaces agricoles sont peu fragmentées (par le bâti), et le phasage d'aménagement du secteur en sous-unités cohérentes doit permettre le maintien le plus longtemps possible de l'activité agricole.
- 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.

- Problématique de façade le long de la RN164. Partie Sud du site perceptible depuis cette voie (gestion de la zone, du futur échangeur et de leur intégration dans le paysage) qui prendra en considération les perspectives paysagères et architecturales.
- Une attention particulière sera apportée à la composition urbaine de l'espace (parcellaire, implantation et hauteur des constructions,...), à la qualité architecturale (volumétrie, matériaux, couleurs et enseignes commerciales).

## 1.6.2- Aspects environnementaux

- Un aménagement qui doit composer avec les sensibilités environnementales issues du diagnostic environnemental. Les sensibilités concernent notamment le réseau bocager, la présence d'une zone humide et les bâtiments abritant des oiseaux nicheurs.
- Le maintien d'un lien végétal par les aménagements entre le vallon urbain au Nord (ruisseau de la Madeleine, bassin versant de l'Hyères) et le vallon naturel au Sud (zones humides et cours d'eau du bassin versant du canal de Nantes à Brest) – « une continuité écologique » déjà assurée par le réseau secondaire de haies. A conserver ou à recréer dans le cas d'un aménagement remaniant ces éléments de paysage.
- Ainsi, afin de prendre en compte les enjeux biologiques dans le projet et d'éviter la destruction d'espèces et/ou d'habitats de faune protégée, il convient de :
  - préserver dans la mesure du possible les haies bocagères et les vieux arbres ;
  - maintenir un maillage bocager continu afin de garantir une trame verte fonctionnelle ;
  - privilégier les essences locales déjà présentes (notamment le Chêne pédonculé, le hêtre, le châtaignier, ...), si des plantations sont envisagées dans le futur aménagement,
  - tenir compte de la présence du Campagnol amphibie dans le cas où la lagune existante est agrandie et/ou modifiée ;
  - considérer la présence des oiseaux nicheurs dans le bâti.
- Prendre en compte les risques et les nuisances envers les résidents des lieux. Ne pas urbaniser sur l'espace couvert par la servitude liée au Gaz.

### 1.6.3- Aspects urbains et fonctionnels

- En terme fonctionnel, la desserte de la zone se fera depuis le boulevard Jean Moulin, à partir de la route de Pont Daoulas, avec une voie de desserte et un aménagement prévu pour ne pas affecter les opportunités d'implantation d'un échangeur et en respectant le réseau de gaz existant.  
Dans un second temps, le fonctionnement de la zone sera optimisé avec la mise en place d'un échangeur sur la RN 164.
- 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.
- Hiérarchiser l'ensemble des voies en fonction de leur dimensionnement, de ce qu'elles desservent, de la possibilité de franchir ou de raccorder la RN164.
- 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.
- Les espaces les plus proches de la ville seront les moins densément développés (espaces événements) afin de favoriser une bonne intégration du nouveau quartier dans la ville en lien avec les équipements et espaces verts présents à l'Est et afin de bénéficier d'une façade paysagère de qualité pour les quartiers de la ville situés en « vis-à-vis » (partie Nord du site).
- Dans le cas d'une éventuelle remise en service de la voie ferrée, une continuité de cheminement doux est à assurer le long de cet espace.
- Maintenir la voie verte pour sa qualité paysagère et pour son intérêt en termes de déplacement doux (lien ville – zone d'activité).

## 2. LE PARTI D'AMENAGEMENT

## 2.1- CARACTERISTIQUES DU PROJET D'AMENAGEMENT

L'objectif du projet est, pour Poher Communauté, d'augmenter les capacités d'accueil économique de la ville de Carhaix-Plouguer en tant que ville centre du Centre Ouest Bretagne et de conforter le site évènementiel des Vieilles Charrues.

Conformément aux caractéristiques du site de la Métairie Neuve et notamment au relief et au paysage mais aussi à l'aspect fonctionnel, l'aménagement proposé prévoit l'accueil de deux types d'activités principales distinctes :

- Une activité permanente liée à l'activité industrielle, artisanale, logistique, d'entrepôts, sur les espaces Sud-Ouest, qui impliquera la construction de bâtiments ;
- Une activité temporaire liée à l'organisation d'évènements, sur les espaces Nord et Est, qui générera des constructions de petites tailles, en nombre limité.

Ces activités n'auront pas les mêmes impacts par les constructions qu'elles produiront.

Le parti-pris d'aménagement est donc de privilégier l'urbanisation dense au Sud-Ouest de la zone en contact avec la RN 164. Le recul par rapport à cette voie est donc d'autant plus important.

La présente dérogation prévoit que **la limite de recul des futurs aménagements est modifiée vis-à-vis de la RN 164 (axe central) et de son futur échangeur routier** (axe central), la nouvelle limite est fixée à 45 mètres. Entre 0 et 45 mètres seront autorisées les voies nécessaires à l'entretien des terrains situés dans la bande de recul et les ouvrages d'intérêt général, notamment les noues paysagées pour la récupération des eaux pluviales. Mais aucune construction ni espace d'exposition ou de stationnement ne pourront être implantés dans ce recul. Les constructions, quant à elles, devront respecter un recul de 50 m minimum par rapport aux axes de la RN164 et de son éventuel futur échangeur.



RESULT  
 7, rue Le Roy - 28480 LE BELLECOTRISON  
 Tél : 02 50 22 13 14 - mail@result.fr

C.A.L.C. - Collectif d'Architectes Libéraux Cantal  
 15, rue des Dragons - 25 020 MICHAMBE  
 Tél : 02 55 82 21 05 - calc.architectes@orange.fr

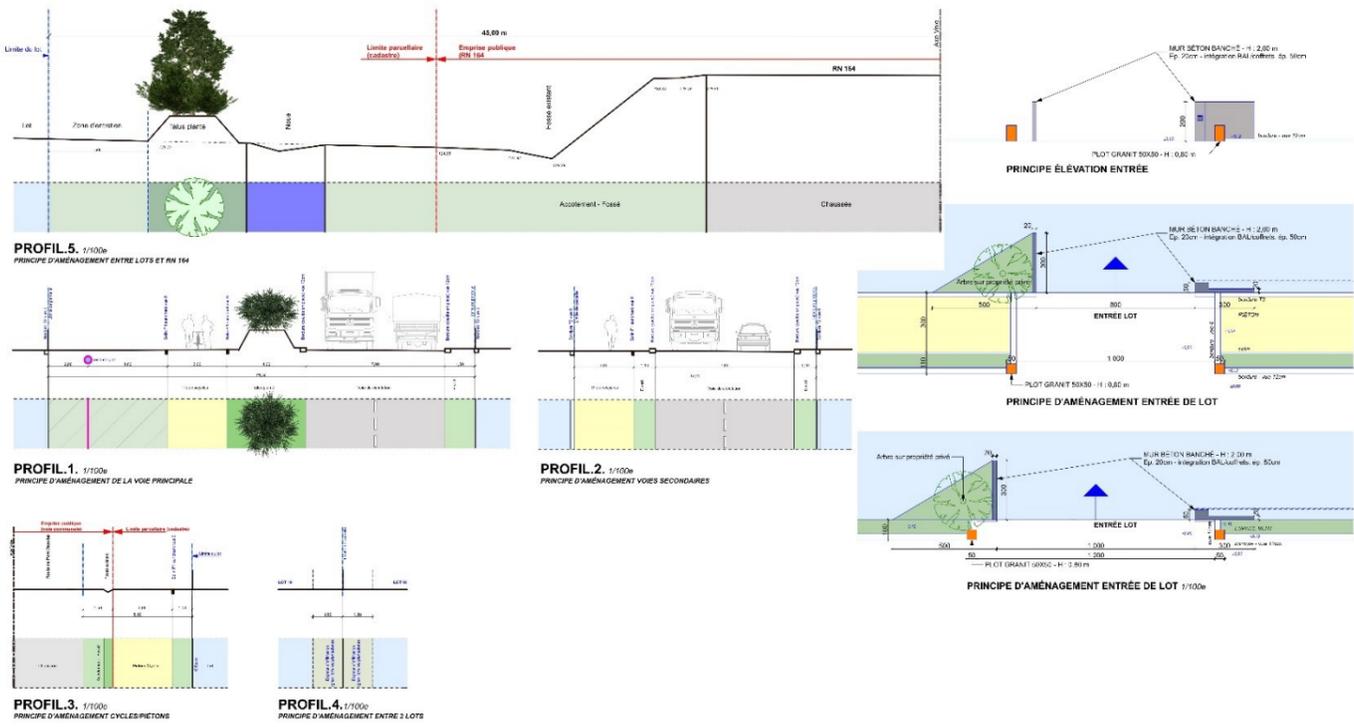
Jacques QUEREU - Paysagiste D.P.L.G.  
 13, rue Pierre Curie - 21 000 DIJON P.F.R.  
 Tél : 02 20 64 03 32 - jacques.querou@orange.fr

S&S Société d'Aménagement de l'habitat  
 4, rue André de 1914 - 29270 CARHAIX-PLUGUER  
 Tél : 02 98 76 21 30 - sss@orange.fr

R&J ROUX - JANKOWSKI  
 4, rue André de 1914 - 29270 CARHAIX-PLUGUER  
 Tél : 02 98 43 86 83 - rj@orange.fr

ARTERIA  
 200, rue des Mécaniciens - 29200 BREST  
 Tél : 02 98 43 86 83 - arteria@orange.fr

EXOCETH Water & Energy Systeme  
 28, rue de Commerce - 29200 BREST  
 Tél : 02 97 22 03 90 - exoceth@exoceth.com



**LÉGENDE**

[Symbol]	Lot
[Symbol]	Limite de constructibilité
[Symbol]	Bocage à préserver
[Symbol]	Bocage à restaurer
[Symbol]	Bocage à créer
[Symbol]	Voie collective
[Symbol]	Voie secondaire
[Symbol]	Fluviale
[Symbol]	Noyée
[Symbol]	Espace vert
[Symbol]	Zone de stationnement - information
[Symbol]	Parcelles Pluies
[Symbol]	Zone Archéologique
[Symbol]	Espaces protégés
[Symbol]	Chêne
[Symbol]	Loiseleur
[Symbol]	Micro-Corn
[Symbol]	Chêne
[Symbol]	Chêne
[Symbol]	Chêne

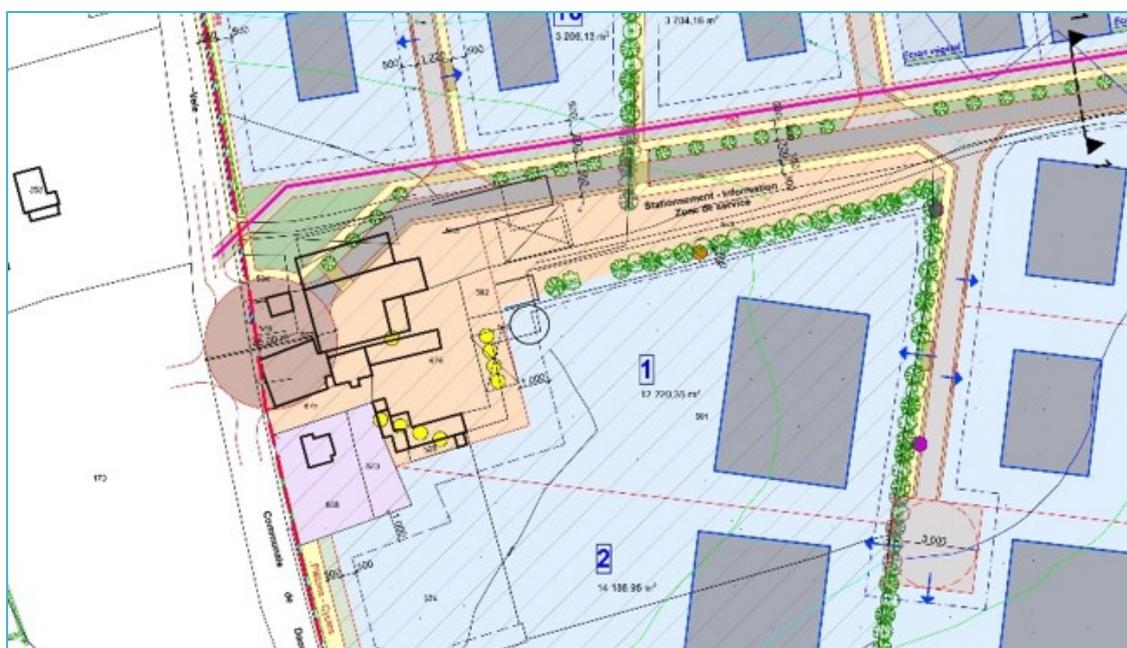
## 2.1.1- L'espace d'activité au Sud-Ouest du secteur

L'**objectif de l'aménagement** est qu'il soit souple et évolutif afin de répondre de manière adaptée aux demandes des entreprises et s'intègre au mieux dans le paysage et les structures fonctionnelles existantes pour préserver le paysage et la qualité de vie de ce secteur de la ville de Carhaix Plouguez.

Cet espace à **vocation** d'activités industrielles, artisanales et d'entrepôts couvre environ 19,6 ha sur les 46,7 ha de l'espace à aménager.

L'**accès** se fera par une entrée unique, sous forme de carrefour giratoire sur la route de Pont Daoulas. Le positionnement de ce carrefour a tenu compte de la nécessité d'une distance suffisante avec l'échangeur, de la présence de constructions d'habitation à l'Ouest de la voie qu'il n'est pas souhaité impacter et de la canalisation de transport de gaz qui traverse la route de Pont Daoulas.

Une collectrice longera la canalisation de gaz et se raccordera à des voies secondaires pour desservir l'ensemble des lots.



Extrait du projet d'aménagement au niveau de l'entrée dans la zone d'activités économiques.

Les **bâtiments existants** à l'Ouest du secteur, en **entrée de zone**, seront soit intégrés au projet, soit démolis afin de permettre le passage de la voirie. Une vocation de service (petite restauration,...) à l'attention des usagers du nouveau parc d'activités, pourra prendre place en entrée de zone.

Un aménagement qualitatif de l'entrée de zone doit l'inscrire comme une vitrine des activités à implanter, au niveau de la route de Pont Daoulas. Il comportera un espace vert et un espace de stationnement et d'information d'un peu plus de 3000 m<sup>2</sup>. Cet espace pourra également comporter une aire de service (co-voiturage, bornes de chargement GNV,...).

Les autres bâtiments existants à l'Est du secteur seront préservés. En effet, il n'est pas prévu d'urbanisation importante de cette partie du secteur de la Métairie Neuve.

Les **lots** sont répartis en fonction de leur taille. Les plus grands qui recevront sans doute également les bâtiments les plus hauts se trouvent dans la partie la plus basse du terrain afin de minimiser leur impact, c'est-à-dire au Sud du secteur et au plus proche de la RN 164. Les plus petits seront implantés en partie Nord de la collectrice qui se trouve être la partie la plus haute du terrain et la plus accidentée. Le projet compte une vingtaine de lot de tailles variées allant de 1,9 ha à 2 700 m<sup>2</sup>. Lors de la distribution des lots des reconfigurations pourront être effectués en fonction des besoins des entreprises, sur la base du réseau de voiries défini.

Les nouvelles constructions devront respecter un **recul par rapport à la canalisation de gaz** qui traverse le Sud du secteur : de 2 m minimum au Nord de la canalisation et de 4 m minimum au Sud de la canalisation.

Les **haies et talus** présents sur le secteur seront tous maintenus. Seules des destructions pour ouvertures afin de permettre le passage des voiries ou l'accès aux lots seront autorisées. Cela permet la mise en place d'un aménagement par compartiment et une appréhension du quartier depuis la RN164, derrière des rideaux successifs. De plus, un talus planté sera créé le long du recul de 45 m aux abords de la RN 164 et des plantations arbustives seront réalisées le long de la voie collectrice et du stationnement d'entrée de zone.

La **voie verte** est conservée (cheminement doux et double talus boisé). Des cheminements doux longeant l'ensemble des voiries de desserte du quartier se raccorderont à la voie verte en un point unique afin de limiter les ouvertures dans le talus.

Des **noues paysagées** seront implantées au Nord (le long de la voie verte) et au Sud (au sein du recul de 45 m, le long de la RN 164) de la zone pour recueillir les eaux pluviales de part et d'autre de la ligne de crête.

## 2.1.2- L'espace dédié à l'évènementiel au Nord et à l'Est du secteur

L'**objectif de l'aménagement** est de maintenir des espaces disponibles pour l'organisation de grands évènements, dans la continuité du Park de Kerampuilh, site accueillant tous les ans le Festival des Vieilles Charrues (l'un des plus importants d'Europe avec plus de 50 000 personnes par jour sur 4 jours).

Cet espace à **vocation évènementielle** couvre environ 27 ha sur les 46,7 ha de l'espace à aménager. Il est destiné à rester le moins urbanisé possible afin de recevoir de manière temporaire et modulable dans le temps des installations légères nécessaires à l'accueil du public : stationnements, réseaux, sanitaires, guérite d'accueil, campings,... En effet, l'activité évènementielle implique des installations qui se renouvellent d'année en année et ne sont donc pas fixes. L'aménagement est donc minimal, le besoin étant de disposer de vastes espaces pour accueillir, sur une courte période, une foule importante en toute sécurité et avec le confort attendu.



Source : The wood camp – juillet 2017



Wikipedia – Thesupermat – juillet 2016

Exemple d'installation temporaire de camping lors du Festival des Vieilles Charrues et vue du public sur la prairie de Kerampuilh, depuis la scène Glenmor.

De plus, le festival est connu pour son côté champêtre qui repose sur son implantation aux portes de la ville de Carhaix dans des prairies au bocage préservé. Le maintien de l'activité agricole sera envisagé (prairies en herbe) en dehors des périodes d'occupation par des évènements.

Ainsi, l'aménagement prévoit le **maintien de l'ensemble des haies et talus existants**. Seules les ouvertures pour permettre les passages d'une parcelle à l'autre seront possibles.

### Les accès :

Les secteurs dédiés à l'accueil festivalier (camping et stationnements principalement) se répartissent en deux ensembles, répartis de part et d'autre de la voie verte :

- un secteur au Nord de la voie verte avec deux accès possibles aux abords de cette voie qui reste piétonne et cycliste : un accès depuis la route de Pont-Daoulas, et un accès depuis la route de Kerlédan, au niveau de l'entrée du manoir de Kerlédan,
- un secteur au Sud de la voie verte avec un ou deux accès depuis la route de Kerlédan. Il est à noter que les accès aux parcelles agricoles existent déjà le long de cette voie. Les accès aux parcelles pourront donc reprendre ceux-là sans impact sur le bocage.

Les **possibilités de construire** sont limitées à :

- L'ouverture de terrains aménagés pour le camping ou le stationnement de caravanes ainsi que les parcs résidentiels de loisirs, pendant moins de trois mois par an (consécutifs ou non).
- L'implantation d'habitations légères de loisirs (HLL), groupées ou isolées, pendant moins de trois mois par an (consécutifs ou non).
- Les constructions présentant une surface de plancher inférieure à 150 m<sup>2</sup>, dans la limite de 4 bâtiments pour l'ensemble de la zone prévue au PLU pour ces implantations (NAL), et à condition qu'ils soient nécessaires au bon fonctionnement de la zone (sanitaires, accueil, espace d'information,...), soit 2 à 3 bâtiments pour le secteur de la Métairie Neuve.

- Les aménagements et équipements à condition qu'ils soient nécessaires au bon fonctionnement de la zone.
- Les changements de destination, à condition qu'ils soient destinés à des constructions autorisées dans la zone.
- Les équipements publics et d'intérêt collectif d'une surface de plancher maximale de 150 m<sup>2</sup>.
- Les exhaussements et affouillement des sols liés à des ouvrages ou constructions admises dans la zone, conformément aux réglementations en vigueur (articles R421-23-f et R421-19-k du code de l'urbanisme).
- Les espaces de stationnement, hors d'une bande de 50 m de large par rapport à l'axe de la RN164 et de sa bretelle d'accès.
- Dans une bande de 45 m par rapport à l'axe de la RN164, sont autorisées les voies à condition qu'elles soient nécessaires à l'entretien des terrains situés dans la bande de recul.

Les **aires de stationnement** devront être conçues de manière à limiter l'imperméabilisation des sols.

Les nouvelles constructions devront respecter **un recul par rapport à la canalisation de gaz** qui traverse le Sud du secteur : de 2 m minimum au Nord de la canalisation et de 4 m minimum au Sud de la canalisation.

Aux abords de la RN 164, la **zone humide et le bassin de récupération des eaux pluviales de la voie** seront maintenu en l'état. Le système de **noues paysagées** destiné à la récupération des eaux pluviales prendra place dans la bande de recul inconstructible de 45 m le long de la RN 164, dans la continuité du système prévu en partie Ouest de la zone de la Métairie Neuve.

## 2.2- TRADUCTION REGLEMENTAIRE DU PROJET DANS LE PLU

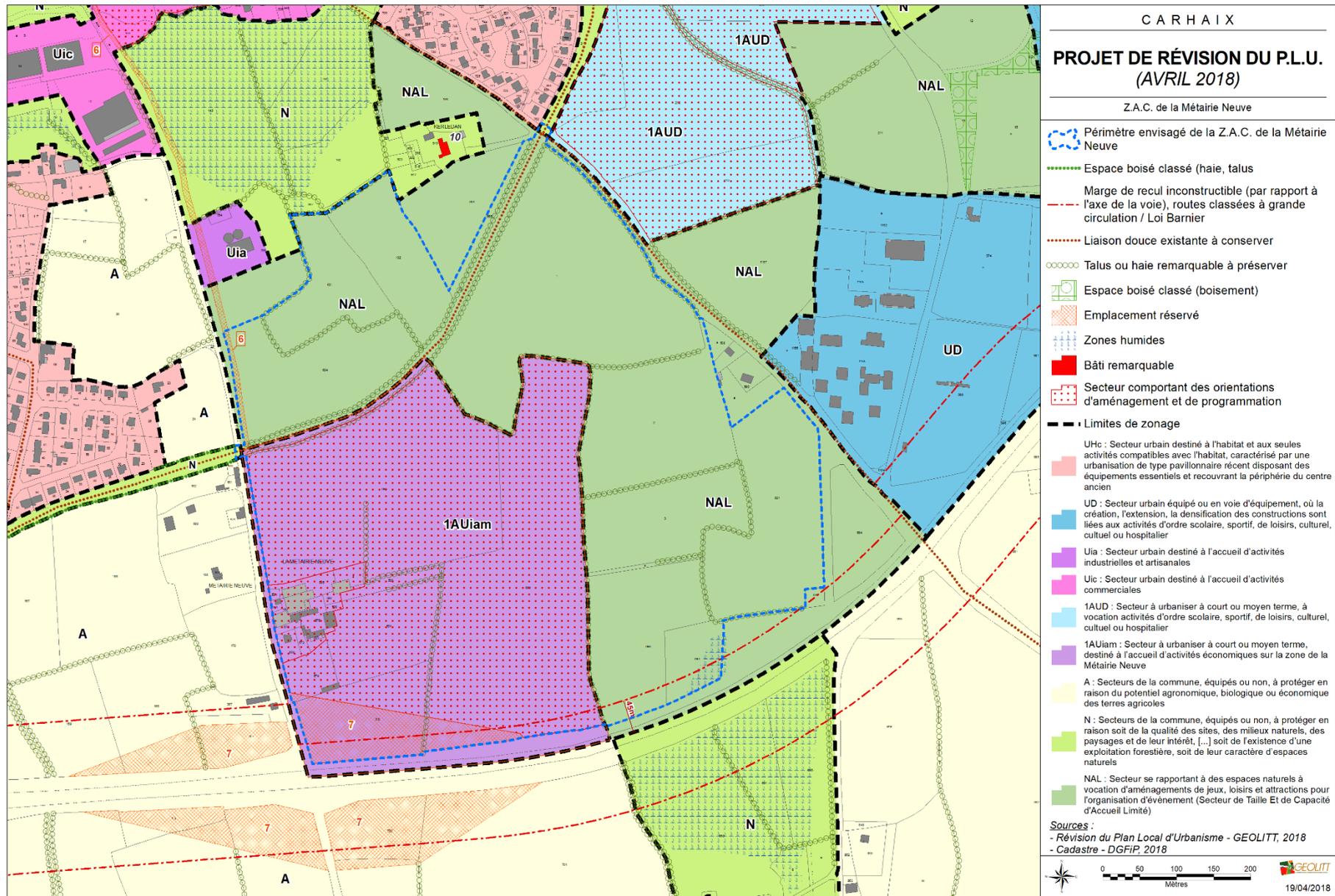
La commune de Carhaix-Plouguer réalise actuellement la révision de son Plan Local d'Urbanisme (délibération de prescription du 16 décembre 2013).

Le projet d'aménagement présenté ci-dessus a été intégré au projet de révision du PLU, conformément aux éléments de programmation définis dans le projet de ZAC. Aussi, le présent dossier de dérogation au recul inconstructible de 100 m le long de la RN 164 (dossier "Loi Barnier") sera intégré au rapport de présentation du PLU.

### 2.2.1- Le règlement graphique du projet de PLU

L'emprise du projet de ZAC figure au sein du **plan de zonage** (voir extrait ci-dessous) comme :

- une zone à vocation économique, **1AUiam** (21 ha), zone unique sur l'ensemble du territoire communal, disposant d'un règlement spécifique.
- une zone à vocation d'organisation d'évènement, **NAL**, dans la continuité des zones NAL présentes à l'Ouest (53 ha sur la commune, dont 27 ha à la Métairie Neuve)
- Le plan de zonage précise également les nouvelles limites de recul en dérogation à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, les éléments de bocage remarquables à préserver au titre de la loi Paysage (article L151-23 du code de l'urbanisme) et l'emplacement réservé inscrit pour la réalisation d'un nouvel échangeur sur la RN 164.



## 2.2.2- Le règlement écrit du projet de PLU

Le règlement des zones 1AUiam et NAL contient toutes les prescriptions relatives à l'aménagement de la zone de La Métairie Neuve et au traitement des abords de la RN 164.

Le règlement est accompagné d'un Cahier de Recommandations Architecturales et Paysagères (CRAP).