

## Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Evaluation environnementale des prescriptions du DOG



# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION :</b> .....	<b>Page 4</b>
<b>LES PRESCRIPTIONS DU DOG :</b> .....	<b>Page 6</b>
<b><u>Thématique 1 « Organiser et structurer le territoire » :</u></b> .....	<b>Page 7</b>
<b><i>A) Respecter les équilibres entre espaces naturels et urbanisés à travers sa politique de territoires d'équilibre.....</i></b>	<b><i>Page 8</i></b>
- Développer la vocation maritime du territoire et affirmer les principes d'aménagement des espaces littoraux.....	Page 8
- Les principes d'aménagement des territoires ruraux .....	Page 9
<b><i>B) Structurer le développement de l'habitat par la réalisation des objectifs en terme de mixité sociale et de construction de logements sociaux.....</i></b>	<b><i>Page 10</i></b>
- Les principes de l'habitat social sur le territoire, enjeux et objectifs.....	page 10
<b><i>C) Organiser le développement économique (industriel, artisanal, tertiaire, commercial et touristique) dans un souci de cohérence à l'échelle communautaire et en s'appuyant sur des pôles économiques structurants.....</i></b>	<b><i>Page 10</i></b>
- Les principes d'aménagement des pôles économiques et thématiques.....	Page 10
<b><i>D) Organiser les communications au sein de Morlaix Communauté et vers les autres territoires, pour conforter les dynamiques, aider les secteurs isolés et proposer une cohérence au développement des espaces économiques et d'habitat.....</i></b>	<b><i>Page 13</i></b>
- Les principes de développement ou de renforcement des axes de communication.....	Page 13
- Les principes liés à l'organisation des transports collectifs et des autres modes alternatifs.....	Page 14

**Thématique 2 « Renforcer le pôle urbain central » :.....Page 15**

- A) Conforter les dynamiques actuelles.....Page 16**
- B) Développer de nouveaux sites stratégiques.....Page 16**
- C) Dynamiser l'attractivité du pôle urbain.....Page 17**

**Thématique 3 « Maîtriser l'urbanisation » :.....Page 18**

- A) Prendre en compte les risques et nuisances.....Page 19**
- B) Encourager le renouvellement urbain la densification de l'espace urbain.....Page 21**
- C) Maîtriser l'extension urbaine et privilégier des formes urbaines appropriées dans le respect de l'identité des communes.....Page 22**

**Thématique 4 « Assurer les conditions nécessaires à un cadre de vie de qualité » :.....Page 24**

- A) Rendre le territoire accessible à tous.....Page 25**
- B) Améliorer la sécurité routière des centres et centres bourgs.....Page 25**
- C) Anticiper et maîtriser les incidences des activités sur l'environnement.....Page 26**
- D) Protéger, valoriser et gérer les espaces naturels, agricoles et forestiers.....Page 28**
- E) Construire et renforcer l'identité territoriale.....Page 30**

**Le soutien de la création d'un port sur la commune de Plougasnou :.....Page 31**

**LES INDICATEURS DE SUIVI : .....Page 33**

- Les indicateurs de suivi de la qualité des milieux et du cadre de vie.....Page 36**
- Les indicateurs de suivi concernant les ressources.....Page 37**
- Les indicateurs de suivi concernant les nuisances et pollutions.....Page 40**
- Les indicateurs de suivi des risques majeurs.....Page 41**

**LE RESUME NON TECHNIQUE : .....Page 42**

## INTRODUCTION

Cette évaluation environnementale du SCoT est réalisée conformément aux textes qui la régissent et notamment :

- **l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004** portant obligation de réaliser une évaluation environnementale des conséquences de la mise en œuvre du SCoT et transposant la directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 du Parlement du Conseil Européen, relative à l'Evaluation des incidences de certains Plans et Programmes sur l'Environnement (EIPPE) ;

Les articles concernés sont notamment les suivants dans le Code de l'Urbanisme :

**Art. L. 121-11.** – Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés à l'article précédent décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement. Il présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives. Il expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu. Le rapport de présentation contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur.

**Art. L. 121-12.** – La personne publique qui élabore un des documents d'urbanisme mentionnés à l'article L. 121-10 transmet pour avis à une autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement le projet de document et son rapport de présentation. L'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement est consultée en tant que de besoin sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport environnemental.

- **le décret du 9 juin 2004**, modifiant le contenu des documents d'urbanisme ;
- **le décret du 27 mai 2005**, relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme.  
L'article R.121-14 du Code de l'Urbanisme (article 2 du décret du 27 mai 2005) précise que « font l'objet d'une évaluation environnementale dans les conditions prévues par la présente section (...) les schémas de cohérence territoriale. ».  
L'article R-122-2 du Code de l'Urbanisme prévoit notamment que le rapport de présentation analyse l'état initial de l'environnement, explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations générales, analyse les incidences notables prévisibles de la mise en oeuvre du schéma sur l'environnement, comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

L'échelle d'un document tel que le SCoT, qui s'arrête au stade d'orientations et localise rarement de façon précise, ne permet pas de pousser très loin une analyse des impacts environnementaux, souvent plus identifiables à l'échelle de document inférieur ou du projet lui-même. Cependant, il importe de mesurer les conséquences des orientations prises et de vérifier ainsi leur cohérence.

L'évaluation environnementale du SCoT de Morlaix Communauté a débuté en cours d'étude du fait du décret de mai 2005 : le diagnostic était déjà finalisé et le scénario fondant le SCoT arrêté. Toutefois, le scénario préalablement défini avait déjà pris en compte les questions environnementales.

Elle a été réalisée en interne à l'automne 2006, durant la phase d'élaboration du Document d'Orientations Générales, après débat sur le PADD. Les indicateurs de suivi ont été proposés par le bureau d'études en charge de l'élaboration du SCoT.

Ce SCoT est principalement conçu comme un cadre, donnant des orientations pour la mise en œuvre des politiques communautaires mais aussi pour l'établissement des documents d'urbanisme des communes. D'où de nombreuses prescriptions renvoyant aux communes le soin des précisions. Au regard du Document d'Orientations Générales qui comprend préconisations et prescriptions, nous avons choisi de privilégier les seules prescriptions, qui ont un effet juridique contraignant et sont de nature à produire un effet direct sur l'environnement, la mise en œuvre des préconisations étant moins systématique.

Le SCoT comprend néanmoins d'importantes préconisations, qui concourent à la préservation de l'environnement, mais qui ne sont pas traitées ici du fait de leur caractère non prescriptif à proprement parler. Ces dispositions témoignent cependant d'une forte volonté de prise en compte de l'environnement et de ses problématiques dans le cadre de l'élaboration de ce SCoT, dans la logique des objectifs affichés par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Un projet, soutenu par le SCoT mais au stade des préconisations, sera cependant abordé, compte tenu de son impact environnemental. Il s'agit de la création d'un port sur la commune de Plougasnou. Cependant, il convient de garder à l'esprit qu'un tel projet est soumis à des procédures d'évaluation environnementale spécifiques, prévues à un stade ultérieur. De même, le projet de voie de contournement sud-est, sous maîtrise d'ouvrage départementale, ne peut donner lieu à des développements précis et conséquents à ce stade, malgré l'impact important qu'il génère sur l'environnement, Morlaix Communauté ne disposant pas de l'intégralité du dossier à ce jour.

Cette évaluation repose donc essentiellement sur le Document d'Orientations Générales et ses prescriptions dont nous avons conservé la structure. Ce document reprend en effet les orientations du PADD et a été rédigé dans un constant souci de préservation de la qualité environnementale du territoire.

Ce rapport environnemental reprend donc le plan du Document d'Orientations Générales, décliné en 4 thématiques :

Thématique 1 : Organiser et structurer le territoire

Thématique 2 : Renforcer le pôle urbain central

Thématique 2 : Maîtriser l'urbanisation

Thématique 4 : Assurer les conditions nécessaires à un cadre de vie de qualité

Il expose, à la suite, les enjeux de la création d'un port de plaisance sur la commune de Plougasnou.

Il propose également la mise en place d'indicateurs de suivi pour permettre l'évaluation environnementale de la mise en œuvre du SCoT dans le temps. Ces indicateurs devront garantir une gestion optimale et un suivi permanent de l'évolution du territoire de Morlaix Communauté.

Il se conclut par le résumé non technique.

# **LES PRESCRIPTIONS DU D.O.G.**

## **Thématique 1 « Organiser et structurer le territoire »**

**Les orientations générales de Morlaix Communauté  
pour organiser et structurer le territoire :**

## A) RESPECTER LES EQUILIBRES ENTRE ESPACES NATURELS ET URBANISES A TRAVERS LA POLITIQUE DE TERRITOIRES D'EQUILIBRE

### - Développer la vocation maritime du territoire et affirmer les principes d'aménagement des espaces littoraux

#### La problématique et les enjeux d'aménagement

- Importance et grande valeur des espaces littoraux du territoire.
- Loi « littoral » comme guide des politiques d'aménagement : respecter les graduations de protection de l'espace (bande des 100 m et plus si besoin, espaces proches du rivage et autres espaces de la commune).
- Présence de nombreux hameaux se mêlant à de petits villages souvent de tailles équivalentes : définition et interprétation au sens de la loi « Littoral » du terme de « village » ?

Les spécificités de l'urbanisation locale où se mêlent des bourgs de petite taille, avec des hameaux ruraux en déprise agricole, jumelés à un patrimoine bâti de vieilles fermes ou de manoirs anciens dispersés, nous incitent à proposer une approche plus subtile. La diversité des paysages (côtes à falaises, plages, vasières, vallées ...) demande également une véritable démarche globale sur la question. Le prix du foncier en secteur littoral génère l'éloignement du lieu d'habitation d'une partie de la population socialement modeste à plusieurs kilomètres de son lieu de travail et peut ainsi entraîner des problèmes socioéconomiques. Cet état de fait est en décalage avec les objectifs de maîtrise des déplacements sur le territoire et de solidarités. Enfin, la présence de nombreuses activités économiques et la nécessité de développement ou de réorganisation de certaines est d'importance puisque les communes auront à prendre en compte les usages (habitat, activités de la pêche, de l'ostréiculture, du nautisme et du tourisme) et les besoins de proximité immédiate de la mer.

#### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- Maîtriser les phénomènes d'étalement urbain et de mitage conformément aux dispositions de la loi littoral afin d'éviter la jonction avec des villages ou agglomérations existants.
- Les coupures d'urbanisation devront être franches et équilibrées. (le SCoT localise ces coupures dans les schémas du PADD et du DOG)
- Une bonne intégration paysagère des bâtiments et habitations est à rechercher.
- Les espaces remarquables identifiés dans le SCoT seront préservés de l'urbanisation nouvelle, les ensembles boisés les plus significatifs seront classés.
- Les pratiques isolées de caravanage sur parcelles (stationnement de caravanes ou de camping-car, installation sédentaire nécessitant un permis de construire ou une déclaration de travaux : exemple mobil-home, chalet ou abri de tôle métallique...) représentent un développement inquiétant pour garantir la qualité des paysages et de la flore typique des secteurs littoraux. Il conviendra de lutter efficacement contre ce phénomène ancien par la mise en place d'un droit de préemption sur les secteurs naturels sensibles mais également en engageant une démarche volontariste de négociation amiable.



→ Le SCoT de Morlaix Communauté s'attache ainsi à la préservation de la qualité des paysages littoraux et de leur impact visuel, en préservant les espaces remarquables, en enjoignant à conserver un accès direct à la nature depuis les parties agglomérées (en imposant le respect de coupures d'urbanisation franches, notamment) et en veillant au bon équilibre dans la consommation de l'espace.

## - Les principes d'aménagement des territoires ruraux

### La problématique et les enjeux d'aménagement

- Nombreux territoires ruraux, forte emprise de l'activité agricole
- Nombre d'exploitants et d'exploitations en diminution
- Rôle majeur de l'agriculture unanimement reconnu.

Morlaix Communauté doit soutenir cet acteur économique mais également assurer un bon équilibre avec d'autres usages du sol et une bonne prise en compte du respect de l'environnement et des paysages.

Il conviendra alors de permettre à l'agriculture (sous toutes ses formes) d'exister, de se développer si besoin, mais également de tendre vers des pratiques respectueuses de l'environnement et des autres usages (tourisme, conchyliculture, espaces remarquables ...) du territoire communautaire.

### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- Le maintien des équilibres entre espaces urbanisés, espaces agricoles et espaces naturels est à garantir. Les orientations du DOG visant à économiser l'espace et à limiter l'urbanisation diffuse participent au maintien et au développement de l'agriculture sur le territoire communautaire.
- Une bonne intégration paysagère des bâtiments et habitations est à rechercher.
- Afin d'éviter la dispersion de l'habitat sur le territoire agricole (R. 111-21 du Code de l'Urbanisme), les habitations des exploitants agricoles devront dans la mesure du possible se localiser sur le siège (jusqu'à deux maximum) ou en continuité d'exploitation (limites en dizaines de mètres à préciser dans les documents d'urbanisme locaux), soit également en continuité des hameaux, villages ou agglomérations existants. Il conviendra préalablement à toute extension ou construction nouvelle de bien mesurer les impacts et contraintes résultants de la transmission de ce bien à un tiers ou un autre exploitant agricole au regard des règles de réciprocité liées aux périmètres des installations classées ou de la présence d'un tiers.

→ Concernant les espaces ruraux, le SCoT poursuit le même objectif, découlant directement de la loi « Solidarité et Renouvellement Urbains » d'économie et de gestion de l'espace, de maîtrise de l'étalement urbain. Il en va de la qualité du cadre de vie des habitants et de la qualité des paysages et écosystèmes.

## **B) STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT DE L'HABITAT PAR LA REALISATION DES OBJECTIFS EN TERMES DE MIXITE SOCIALE ET DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX**

Les principes de l'habitat social sur le territoire, enjeux et objectifs, ne présentent pas d'effet direct sur l'environnement, si ce n'est la maîtrise des déplacements, propre à améliorer la qualité de l'air et la santé urbaine. Indirectement, la localisation des logements sociaux à proximité de services, commerces et lieux principaux d'activités et d'emploi, réduisant l'usage de la voiture et les distances parcourues, évite également des rejets supplémentaires d'hydrocarbures dans les eaux superficielles et leur infiltration dans les sols.

## **C) ORGANISER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (INDUSTRIEL, ARTISANAL, TERTIAIRE, COMMERCIAL ET TOURISTIQUE) DANS UN SOUCI DE COHERENCE A L'ECHELLE COMMUNAUTAIRE ET EN S'APPUYANT SUR DES POLES ECONOMIQUES STRUCTURANTS**

### **- Les principes d'aménagement des pôles économiques et thématiques**

#### La problématique et les enjeux d'aménagement

- Gérer et maîtriser les zones d'activités économiques, identifier des pôles thématiques (santé, maritime et touristique, agroalimentaire ou encore tertiaire) pour proposer un développement économique axé sur l'économie de l'espace, une réduction des déplacements et la qualité des aménagements proposés.
- Développement économique principalement représenté par les activités agricoles et agroalimentaires, plusieurs activités tertiaires et le tourisme.

Les enjeux des prochaines années se trouvent dans la capacité des collectivités à proposer une offre foncière suffisante, des aménagements de qualité, une desserte attractive et une lisibilité du territoire à la fois sur la qualité de vie mais aussi sur la qualité de l'image des espaces d'accueil très importante pour les entreprises. L'offre et la mutualisation des services aux entreprises, la proximité de plates-formes ferroviaires, portuaires, aéroportuaires et routières seront également déterminante pour proposer à une entreprise de s'installer sur le territoire de Morlaix Communauté.

Les communes devront rechercher l'offre la plus favorable dans un souci de gestion de l'espace et de garantie de la qualité de vie, en adéquation avec les attentes et les besoins des entreprises.

## Prescriptions ayant des incidences environnementales directes

### •Organisation de l'espace et pertinence des implantations :

- l'accueil de différents types d'activités se localisera prioritairement sur le pôle urbain et les pôles spécifiques identifiés dans le PADD, avec les plates-formes d'échanges et les voies de communication en prenant en compte les questions relatives à l'accessibilité (accès, desserte, sécurité) et aux équipements publics (voirie, eau, TIC, assainissement...).
- limiter le développement linéaire le long des axes de communication. Préférer un accès sur ces axes qui organise une zone d'activités avec un plan d'aménagement.
- réaliser un véritable plan d'aménagement et de liaison des zones commerciales en lien avec le centre urbain adjacent. Organiser les liaisons et les déplacements vers les quartiers adjacents et le centre-ville afin d'intégrer ces espaces aux autres fonctions des communes (équipements publics, petits commerces de proximité, habitat ...).
- développer l'accessibilité aux modes de transports collectifs et piétons dans et vers les zones d'activités actuelles et à venir, prioritairement les zones à fort secteur d'emploi.
- La maîtrise de l'étalement urbain est à prendre en compte dans les perspectives d'extension des zones d'activités. Les équilibres entre espaces naturels et agricoles dans le cadre le développement des zones d'activités pourront s'appuyer plus efficacement sur les données paysagères naturelles, topographiques afin de maintenir des espaces de respiration (landes, zones humides, petits espaces boisés, chemin creux ...) entre chaque zone.

→ Le SCoT vise le regroupement des activités économiques et la spécialisation des zones, en recherchant la cohérence avec les besoins des activités en matière d'infrastructures et de communication, en veillant également à l'insertion payagère des zones et en interdisant l'implantation linéaire le long des axes routiers, contraire à l'objectif de gestion et d'économie de l'espace.

Ainsi, la rationalisation des déplacements reste une préoccupation majeure, de même que la qualité paysagère.

Une attention particulière est portée aux liaisons douces, pour permettre l'accès aux zones d'activités par des modes doux, alternatifs à la voiture individuelle. Du point de vue de l'usager, cela participe à améliorer le cadre de vie. Du point de vue environnemental, cela participe à préserver la qualité de l'air, à limiter les rejets toxiques dus en particulier aux gaz d'échappement des véhicules dans l'air, dans l'eau et le sol. La pollution sonore devrait ainsi également être diminuée, aux abords des axes routiers.

Lors des extensions de zones, Morlaix Communauté et les communes devront aussi réfléchir à l'utilisation du sol, en terme de consommation de l'espace et d'équilibre entre les différents usages (naturels, agricoles, urbains).

## Prescriptions ayant des incidences environnementales directes

### •Gestion foncière des pôles économiques :

- la gestion économe de l'espace et le renouvellement urbain des zones existantes est à encourager. Le développement des zones d'activités sur du foncier agricole utile devra faire l'objet de mesures compensatoires en collaboration avec la SAFER par exemple.
- les documents d'urbanisme devront permettre, lors de leur révision, l'utilisation des différentes procédures d'intervention suivant la taille et la complexité de l'opération (Zone d'Aménagement Différé, Zone d'Aménagement Concerté...) et la réalisation, au minimum, d'un schéma d'aménagement en cas de mise en place de zones d'activités. Des réserves foncières adaptées aux types de demandes (petites entreprises artisanales, activités industrielles, technologiques tertiaires, etc....) devront permettre l'accueil des différentes activités en fonction des territoires d'équilibre.
- il conviendra de véritablement s'appuyer sur les infrastructures existantes ou projetées pour accueillir les entreprises.

→ Les objectifs du SCoT prescrits ici poursuivent les mêmes objectifs de gestion de l'espace. Il s'agit d'adapter la consommation d'espace aux besoins spécifiques, en tenant compte des autres utilisations du sol. Des mesures compensatoires sont à envisager concernant la soustraction éventuelle d'espaces agricoles utiles. La nature de ces mesures est une question à traiter au cas par cas, avec notamment avec les représentant des organisations professionnelles.

## Prescriptions ayant des incidences environnementales directes

### •Qualité paysagère et architecturale des aménagements de zones :

Dans le cadre de l'article L.123-1 du CU, il conviendra de mettre en place un plan d'aménagement durable des zones par le respect des critères de recul par rapport aux voies de communication, d'aménagement paysager, de gestion écologique de l'eau pluviale, de circulation interne par la création ou la justification de liaisons douces et de points de dessertes pour les transports collectifs.

→ Outre les aspects déjà évoqués, le SCoT s'intéresse ici à la gestion écologique de l'eau pluviale dans les zones d'activités économiques. Il importe en effet de limiter l'imperméabilisation des sols, en choisissant notamment des revêtements permettant l'infiltration dans le sol pour les aires de stationnement, chaussées, etc. de façon à limiter les sources de pollution.

Le SCoT vise ainsi à protéger les ressources en eau, en menant des actions significatives de lutte contre les pollutions de toute origine, protéger les zones humides, intégrer la gestion écologique des eaux pluviales dans tous les projets visant à imperméabiliser les sols, favoriser la création de bassin d'orage ou systèmes alternatifs afin de retenir l'écoulement des eaux et de limiter les ravinements et les risques d'inondation.

## **D) ORGANISER LES COMMUNICATIONS AU SEIN DE MORLAIX COMMUNAUTE ET VERS LES AUTRES TERRITOIRES, POUR CONFORTER LES DYNAMIQUES, AIDER LES SECTEURS ISOLES ET PROPOSER UNE COHERENCE AU DEVELOPPEMENT DES ESPACES ECONOMIQUES ET D'HABITAT**

### **- Les principes de développement ou de renforcement des axes de communication**

#### La problématique et les enjeux d'aménagement

Les voies de communication sur le territoire de Morlaix Communauté servent à organiser les échanges internes entre les pôles, le pôle urbain central, et les échanges extérieurs. La présence d'un axe fort est-ouest incite à la réflexion sur les besoins nord-sud et certaines voies complémentaires à renforcer ou à créer. Cette problématique pose également la question de la sécurité de certaines voies et de la création de plates-formes d'échanges pour maîtriser les flux et utiliser les modes de déplacements doux ou collectifs.

#### **Prescriptions**

- Dans le cadre de l'extension maîtrisée du pôle urbain central vers le sud-est, proposer une voie de contournement permettant une meilleure irrigation du pôle urbain, l'amélioration de la sécurité et une baisse du trafic en centre ville ou sur des voies annexes, et la création de plates-formes d'échanges pour l'utilisation des modes de déplacements doux et collectifs.
- Rechercher et proposer la création de plates-formes d'échanges (voiture, train, transports collectifs ou voies piétonnes) proches des axes et voies de communication principales, des entrées de ville ou des zones d'activités générant de nombreux flux selon un principe d'implantation nord/sud et ouest/est ; le Schéma de Déplacements Urbains et Communautaires étudiera leur positionnement précis.

→ **Le SCoT affirme la nécessité d'encourager la multimodalité et l'intermodalité, pour réduire la « place » qu'occupe la voiture dans les déplacements (emplois, services, commerces) et développer l'attractivité et donc l'usage des modes doux, alternatifs : transport collectif, marche à pied, deux-roues non motorisé. Sont ainsi visés l'amélioration de la qualité de l'air et des eaux superficielles, la réduction des nuisances sonores aux abords des voies de communication.**

→ **Le SCoT affirme aussi dans ce chapitre la nécessité de la création d'une voie de contournement de Morlaix par le sud-est, voie nouvelle dont le projet est actuellement porté par le Conseil Général du Finistère, qui en étudie les impacts environnementaux précis, fonction du tracé envisagé. L'évaluation environnementale du SCoT justifie le projet d'un tel contournement en évaluant les impacts généraux, ci-après.**

## - Les principes liés à l'organisation des transports collectifs et des autres modes alternatifs

### La problématique et les enjeux d'aménagement

Dans le cadre des politiques de développement durable, de la sécurité des déplacements et de la configuration géographique du territoire, Morlaix Communauté souhaite mettre en place une nouvelle organisation qui vise à réduire les déplacements individuels en voiture, favoriser les déplacements piétonniers internes et aménager son territoire pour favoriser des pratiques collectives et alternatives.

#### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- Lors de nouvelles opérations d'aménagement ou la création d'équipement, les préconisations du SDUC en terme d'aménagement d'arrêt seront prises en compte dès la phase de conception du projet.
- Les quartiers nouveaux des communes devront être réalisés prioritairement dans les secteurs bénéficiant d'une desserte de TC. Cela pouvant nécessiter une adaptation de l'offre ou des conditions de transport (fréquence, horaire).
- Les secteurs à proximité de la gare du pôle urbain central devront faire l'objet d'un renforcement des projets d'habitat, de services et de fonctions tertiaires.

→ **Objectifs de rationalisation des déplacements, par la mixité urbaine, le développement de la multimodalité et de l'intermodalité, la localisation préférentielle des lieux d'habitations à proximité des dessertes en transports collectifs, le renforcement de l'attractivité des transports collectifs (bus et train) et de la rentabilité des lignes.**

## **Thématique 2 « Renforcer le pôle urbain central »**

### **Les orientations générales de Morlaix Communauté pour renforcer le pôle urbain central :**

Elément fort à l'échelle du territoire pour les échanges, le poids économique de ses activités et zones d'activités et un centre de services conséquents.

Développement à conforter et à accompagner dans les thématiques liées aux déplacements, aux activités économiques et au renouvellement urbain et extensions urbaines.

Les options d'aménagement doivent servir le pôle urbain central mais également s'inscrire en cohérence avec les autres territoires sans en compromettre leur développement.

Maîtriser et engager un développement de qualité visant à garantir le cadre de vie de cet ensemble urbain majeur du territoire. Les principes concernant l'organisation de l'extension urbaine sont traités dans le chapitre 3.

## 1. CONFORTER LES DYNAMIQUES ACTUELLES

### La problématique et les enjeux d'aménagement

Le pôle urbain central est engagé dans des opérations de réaménagements de quartiers. Cette dynamique doit être accompagnée par la gestion des relations entre ces quartiers, et la bonne cohérence des aménagements par rapport aux déplacements et aux consommations d'espace.

#### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- Les nouvelles opérations immobilières devront respecter les principes d'économie de l'espace et de renouvellement urbain. La question du stationnement devra se traiter à la hauteur du projet par la réalisation de places sur site ou à proximité en nombre correspondant, ou par la justification de dessertes des réseaux de transport collectif.

## 2. DEVELOPPER DE NOUVEAUX SITES STRATEGIQUES

### La problématique et les enjeux d'aménagement

Le pôle urbain dispose de plusieurs sites stratégiques pour le développement et l'attractivité du territoire. Le niveau de services publics, la présence de la gare TGV ainsi que les projets d'aménagement ou de réaménagement de pôles santé et de loisirs participent à l'affirmation du pôle urbain central par sa fonction de cœur dynamique du territoire de Morlaix Communauté.

#### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- Les quartiers stratégiques du pôle urbain central devront se développer en cohérence avec les politiques de déplacement, d'habitat (notamment le Programme Local de l'Habitat) et de renouvellement urbain. Ce développement sera réalisé dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble intégrant la réalisation de liaisons douces, d'aménagements de qualité, et de liaisons inter-quartiers.
- Le pôle gare devra se développer en relation avec le projet de ligne « Bretagne à grande vitesse » entre Paris et Brest, il devra être mis en valeur et permettre des liaisons rapides vers les autres secteurs du pôle urbain et au delà.

**→ En visant à conforter les dynamiques actuelles du pôle urbain et à développer de nouveaux sites stratégiques, le SCoT s'intéresse principalement au renouvellement urbain et à la gestion des déplacements, dans un but d'amélioration du cadre de vie des habitants et du fonctionnement des quartiers du pôle urbain.**



### 3. DYNAMISER L'ATTRACTIVITE DU CŒUR DU POLE URBAIN

#### La problématique et les enjeux d'aménagement

Cœur attractif historique, dynamique et de qualité, composé de plusieurs quartiers, à animer et développer.  
Atout pour la ville centre du territoire : la présence de plusieurs pôles stratégiques et spécifiques.

#### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- Poursuivre la requalification des copropriétés en lien avec le programme d'actions du PLH en s'inscrivant dans une démarche de développement durable en particulier pour accompagner, par exemple, les actions suivantes:
  - le renouvellement urbain du pôle Gare (Morlaix, St Martin des Champs)
  - la reconversion du site de la Manufacture des Tabacs et de ses abords (Morlaix, St Martin des Champs),
- Les liaisons douces entre les pôles (centre-ville historique, gare de Morlaix, secteur de la Manufacture des Tabacs) devront être affirmées et organisées pour améliorer l'attractivité de ces nouveaux aménagements et des nouvelles fonctionnalités ;
- Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation devra être impérativement respecté. Les secteurs inconstructibles, les secteurs sensibles devront être traités dans le souci de ne pas aggraver la situation et préférentiellement de prévenir les risques liés aux crues. Le cœur urbain très sensible aux inondations devra faire l'objet d'une attention toute particulière lors des aménagements (évacuation performante des eaux pluviales, travail en amont pour limiter les apports ...).

→ **Le SCoT aborde ici le risque majeur encouru sur le territoire, qui concerne principalement le pôle urbain : le risque d'inondation, qui conditionne l'urbanisation aux abords de la rivière de Morlaix et des bassins versants. Les communes du pôle urbain, Morlaix, Saint-Martin-des-Champs et Plourin-lès-Morlaix disposent d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) révisé à la suite des crues exceptionnelles de l'hiver 2000-2001, approuvé le 29 septembre 2004.**

## **Thématique 3 « Maîtriser l'urbanisation »**

**Les orientations générales de Morlaix  
Communauté pour organiser l'extension urbaine :**

## A) PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES ET LES NUISANCES

### La problématique et les enjeux d'aménagement

Les caractéristiques du territoire et les incidences des activités sur les populations et les milieux sont à prendre en compte. Les choix des localisations, des principes d'aménagement sont à mesurer pour ne pas aggraver certaines situations existantes ou créer de nouveaux points générateurs de nuisances et de risques. Le traitement des questions liées à la qualité de l'air, aux nuisances sonores et à la gestion de l'eau (eaux pluviales, inondations, maîtrise des rejets divers...) invite à une réflexion préalable globale et transversale. Cette problématique est également évoquée d'une façon plus générale dans la thématique 4.

Les risques naturels, industriels et les nuisances sont relativement peu nombreux sur le territoire (cf. Etat Initial de l'Environnement reprenant les éléments du « Porter à connaissance de l'Etat »). Le risque inondation est le risque majeur du territoire. Le milieu marin et les côtes restent également toujours très vulnérables par rapport au risque de pollution marine.

#### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- L'ouverture à l'urbanisation prend en compte les règles et dispositions relatives aux protections environnementales, aux servitudes sanitaires, à la prévention des risques et au respect des principes du développement durable.

#### **Maîtriser les risques et les nuisances liés à la gestion des eaux**

- dans le cadre des Plans de Prévention des Risques d'Inondations, il conviendra de respecter les points suivants :
  - ne pas autoriser les constructions dans les zones clairement identifiées à fort risque,
  - préserver les cours d'eau (lit et ripisilve), les vallées, les zones humides et les espaces tampons pour les crues et lutter contre leur remblaiement sans justification ;
  - limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser les revêtements qui permettent l'infiltration dans le sol (aires de stationnement, chaussées, places, fossés...);
  - dans le cadre des études pour l'aménagement et la lutte contre les inondations, prévoir des espaces de stockage (bassins, champs, zones humides...);
  - il conviendra de lutter contre les rejets directs d'eau pluviale dans les égouts et de lutter contre l'augmentation des apports sans évaluation préalable du réseau ;

→ Le SCoT élargit ici la problématique du risque d'inondation à l'ensemble du territoire, dans le cadre de l'extension urbaine, en envisageant les différentes actions susceptibles de lutter contre ce risque et en les imposant.

La gestion des bassins versants étant primordiale pour la gestion du risque inondation, une étude a été réalisée par le syndicat mixte du Trégor, qui regroupe des communes de Morlaix Communauté, à laquelle se rapporte le SCoT. Elle envisage notamment des espaces de sur-stockage pour protéger les secteurs touchés par les crues en aval.

## Prescriptions ayant des incidences environnementales directes

### Maîtriser les risques technologiques et industriels

- Les activités nouvelles générant des risques importants pour la population (installations SEVESO par exemple) seront localisées à l'écart des zones urbanisées ou à urbaniser.
- Le choix de leur localisation prendra en compte le trafic nouveau généré par la nature de l'activité, en veillant à la sécurité des habitations.

→ Les risques industriels et technologiques sont limités sur le territoire de Morlaix Communauté dans la mesure où il n'existe plus d'installation classée au titre de la directive SEVESO (la société COOPAGRI étant déclassée depuis 2003).

Cependant, plusieurs établissements agroalimentaires sont soumis à l'arrêté ministériel du 16 juillet 1997 sur les installations de réfrigération à l'ammoniac, à Saint-Martin-des-Champs (3), Plougasnou (1) et Guerlesquin (1). L'arrêté précise les dispositions à prendre (voir l'Etat Initial de l'Environnement).

Trois établissements industriels sont soumis à auto-surveillance de l'eau et doivent ainsi réaliser des mesures sur leurs rejets dans l'eau : à Guerlesquin, Garlan et Pleyber-Christ (cf. Etat Initial de l'Environnement).

→ Dans le cas où de nouvelles activités présentant ce type de risque devaient s'implanter sur le territoire, le SCoT prescrit donc les mesures d'éloignement qui s'imposent.

## Prescriptions ayant des incidences environnementales directes

### Maîtriser les risques liés aux nuisances sonores

- Les activités nouvelles lorsqu'elles génèrent des risques sonores (installations soumises à autorisations...) doivent veiller à limiter l'exposition des populations. Leur localisation dans les documents d'urbanisme devra prendre en compte les zones urbanisées et à urbaniser sous influence.

→ Concernant les activités induisant des nuisances sonores, le SCoT précise des mesures d'éloignement. Il conviendra de réfléchir sur ces nuisances avant toute implantation.

## **B) ENCOURAGER LE RENOUVELLEMENT URBAIN ET LA DENSIFICATION DE L'ESPACE URBAIN**

### La problématique et les enjeux d'aménagement

Structurer le développement de Morlaix Communauté en préservant ses spécificités et en s'inscrivant dans une logique de développement durable.

Encourager le renouvellement urbain dans un souci de respect des équilibres en place.

Les dispositions complémentaires propres au renouvellement urbain du pôle urbain sont traitées dans le chapitre 2.

#### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- Le renouvellement urbain dans le cadre de la loi SRU et du principe d'économie de l'espace, peut s'exprimer par l'utilisation du droit de préemption urbain ou des emplacements réservés. Ces outils devront être clairement justifiés par la réalisation du projet.
- Valoriser le patrimoine bâti : conformément aux dispositions des articles L.123-1 7° et L.123-3-1 du CU, il appartient aux communes de prendre les mesures de protection des éléments patrimoniaux cités ci-avant.

Il conviendra d'associer à ces dispositions le caractère d'équilibre nécessaire à la cohérence de l'aménagement, c'est à dire la présence d'espaces de respiration ou de zones vertes dans les centres bourgs des communes.

**→ Dans la poursuite de l'objectif d'économie de l'espace, le SCoT s'appuie ici sur le renouvellement urbain et la valorisation du patrimoine bâti. C'est en effet la priorité pour éviter de consommer toujours plus d'espace et d'artificialiser les sols : pouvoir en premier lieu utiliser le bâti existant qui n'est plus utilisé ou mérite des améliorations. Le SCoT envisage ainsi le sol en tant qu'espace à partager de façon équilibrée.**

## **B) MAITRISER L'EXTENSION URBAINE ET PRIVILEGIER LES FORMES URBAINES APPROPRIÉES DANS LE RESPECT DE L'IDENTITE DES COMMUNES**

### La problématique et les enjeux d'aménagement

Le PADD communautaire propose un développement basé sur le renforcement du pôle urbain mais également sur l'existence de territoires d'équilibre. Les enjeux liés au maintien des services et commerces de proximité dans les bourgs, le développement d'un habitat en lien avec les besoins des territoires ruraux ou rurbains et les objectifs qualitatifs d'aménagement et d'extension invitent à la prise en compte de ces éléments.

Morlaix Communauté est actuellement composée de 28 communes ayant chacune ses particularités. Structurer son développement en préservant ses spécificités et en s'inscrivant dans une logique de développement durable du territoire communautaire.

Les dispositions complémentaires propres à l'extension urbaine des communes littorales sont traitées dans le chapitre 1.

### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- Le développement des communes doit se faire en préservant et valorisant l'identité de chaque commune dans son projet urbain. Il convient donc de respecter les orientations suivantes lors de la révision ou l'élaboration des documents d'urbanisme locaux :
  - définir prioritairement les possibilités de densification des centres ou des quartiers afin de maîtriser l'étalement urbain, conforter l'identité des lieux et favoriser la viabilité des commerces et services
  - en complément, organiser l'extension en priorité en continuité avec le tissu urbanisé
  - préserver des espaces naturels et agricoles « tampons » entre les zones urbanisées des communes
  - préserver une coupure avec le tissu urbain des autres communes
- L'urbanisation ne doit pas se développer systématiquement de manière linéaire le long des axes de communication routiers. Il conviendra de lutter contre la banalisation des paysages.
- La croissance urbaine des centres-bourgs doit être maîtrisée en fonction des équilibres sur la commune (hameaux/villages/bourgs) mais également en fonction des possibilités de déplacements et de dessertes en cohérence avec les politiques de transports collectifs communautaires.
- Les communes veilleront à limiter les consommations d'espaces (maîtriser l'importance des surfaces de nouvelles zones à urbaniser et l'étalement par rapport au tissu urbain existant). Le phénomène d'étalement urbain sera limité en recherchant notamment de nouvelles formes architecturales et urbaines avec pour objectif une densification raisonnée.
- Afin de préserver l'identité des communes, les formes urbaines doivent tenir compte à la fois de l'histoire de la commune et du besoin de modernisation des typologies (taille des logements, garage par exemple). Elles doivent permettre de définir une « silhouette urbaine » et de renforcer la lisibilité des centres et le caractère propre des quartiers, d'améliorer l'articulation entre les espaces bâtis et les espaces naturels, la mise en valeur du patrimoine naturel et urbain.
- Les choix d'urbanisation doivent également répondre à un souci de limitation d'extension des réseaux. Le choix de la localisation de l'extension et des formes urbaines doit être guidé par la recherche de la maîtrise des coûts induits (extension des réseaux, assainissement existant, contrôle des systèmes d'assainissement autonome...).
- Favoriser le développement de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs (cf. Schéma des Déplacements Urbains et Communautaires en cours d'étude).

→ L'économie de l'espace est aussi à rechercher dans les formes urbaines, qui doivent permettre également de rationaliser les déplacements, de promouvoir les modes de déplacement doux, dynamiser des quartiers, rendre le territoire de vie quotidienne plus agréable et attractif, tout en respectant l'identité des communes. En effet, tout modèle d'urbanisation n'est pas transposable d'une commune à une autre et il est important de ne pas banaliser le paysage et son histoire.

**Thématique 4**  
**« Assurer les conditions nécessaires à un cadre de vie de qualité »**

**Les orientations générales de Morlaix Communauté pour assurer les conditions nécessaires à un cadre de vie de qualité :**



## **A) RENDRE LE TERRITOIRE ACCESSIBLE A TOUS**

### La problématique et les enjeux d'aménagement

Les conditions favorables à un cadre de vie de qualité passent par une facilité des déplacements pour tous. Les conditions de déplacement et d'accès en différents points du territoire et les services et publics concernés doivent être prises en compte.

→ Point déjà abordé à l'échelle des zones d'activités, des relations domicile-travail et des quartiers. Le SCoT renvoie ici principalement à l'application du Schéma de Déplacements Urbains et Communautaires (SDUC), qui doit permettre les déplacements vers le pôle urbain, mais également entre les territoires d'équilibre. Il affirme particulièrement la nécessité de favoriser les accès aux services publics et aux équipements d'importance (piscines, sites naturels d'importance, voies vertes ...) pour tous les publics. Ici c'est un aspect plus social qui est abordé, recherchant l'égalité dans l'accessibilité,

## **C) AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE DES CENTRES-VILLES ET BOURGS**

### La problématique et les enjeux d'aménagement

L'amélioration et la préservation d'un cadre de vie de qualité passent par la prise en compte de la sécurité liée aux différentes circulations des centres urbains. A ce titre, les déplacements et les aménagements de bourgs doivent permettre de traiter efficacement cette problématique.

#### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- Le travail sur les circulations douces au sein des communes (chapitre 1 « Organiser et structurer le territoire » partie D) doit permettre d'aménager en toute sécurité des axes (piétons, vélos) pour limiter les déplacements en voiture, il conviendra de réduire les vitesses des véhicules lors des croisements de ces voies douces avec des axes automobiles ;
- Favoriser par des schémas de déplacements piétons et vélos un réseau viaire au sein des communes et du pôle urbain, travailler les voiries pour donner ou redonner une place à chaque mode de déplacement (voiture, transport collectif, vélo, piétons) ;
- Le réseau des pistes cyclables devra être organisé à l'échelle du territoire ;
- La maîtrise de l'ensemble des circulations automobiles au sein des centres bourgs doit permettre d'améliorer la sécurité des déplacements qui favorise l'animation et les échanges de ces espaces.

→ Il s'agit ici de prévoir des mesures d'accompagnement pour la promotion des modes de déplacements alternatifs à la voiture dans un souci de sécurité routière.

## D) ANTICIPER ET MAITRISER LES INCIDENCES DES ACTIVITES SUR L'ENVIRONNEMENT

### La problématique et les enjeux d'aménagement

Les activités de tous types engendrent des consommations d'énergie et une production de déchets. Le territoire de Morlaix Communauté doit s'adapter pour l'accueil, dans un cadre de qualité, de ses habitants et des entreprises. La bonne gestion des productions de déchets et la solidarité départementale pour l'élimination des déchets conjuguée à une réduction et à une maîtrise des consommations énergétiques engagent cet espace dans une amélioration et une prise en charge responsable de ces questions sur le long terme. L'information et la sensibilisation des publics à l'environnement concourent également à anticiper et maîtriser les incidences sur l'environnement.

Les préconisations et prescriptions du SCOT visent à déployer la politique de développement durable notamment dans le domaine de l'urbanisme.

### **Prescriptions**

- Le développement de l'urbanisation doit être organisé dans un souci d'économie de l'infrastructure publique (épuration, eau potable, routes, énergie...) et s'inscrire dans la logique des principes du développement durable (cf. éléments traités dans le chapitre 3 – extension urbaine)

### **Maîtrise des consommations énergétiques et sensibilisation à l'environnement**

- Les communes intégreront lors de la révision ou de l'élaboration de leur document d'urbanisme des dispositions assurant une cohérence entre les implantations d'éoliennes et le schéma de développement éolien communautaire et des Zones de Développement Eolien (ZDE) à venir;
- A travers leur règlement, les documents d'urbanisme locaux devront traiter de l'objectif de maîtrise des dépenses d'énergie et de promotion des énergies renouvelables (énergie solaire et chauffage bois par exemple)

### **Gestion et maîtrise des déchets sur le territoire**

- Des emplacements collectifs pour le tri et la collecte des déchets ménagers doivent être prévus dans la conception de tous les immeubles collectifs et opérations d'aménagement (habitat / activités)

### **Organiser et prévenir les risques d'inondation et la gestion de l'écoulement des eaux**

- Il conviendra de lutter contre tous les phénomènes d'imperméabilisation des sols ;
- Les ensembles naturels, les voies de communication et les ouvrages ne devront pas être des coupures au bon écoulement général des eaux pluviales et des cours d'eau, les documents d'urbanisme locaux devront prévoir les dispositions réglementaires pour la conception de ces aménagements ;
- La réalisation de tout équipement de stockage pour les crues doit être cohérente avec les programmes supra-communaux de luttés contre les inondations (études de lutte contre les inondations, Plan de Prévention des Risques et des Inondations de Morlaix) ;
- Les communes identifieront par un plan d'écoulement des eaux pluviales, les secteurs prioritaires et sensibles de la commune pour y apporter réglementairement dans les documents d'urbanisme locaux les réponses adaptées (création de bassins tampons, travail sur les surfaces : talus, fossés, espaces verts, diagnostic sur les habitations et les zones d'activités pour limiter les apports sur le réseau d'assainissement).

→ Un schéma de développement éolien a été élaboré par Morlaix Communauté et approuvé à l'unanimité en février 2005. Aujourd'hui, Morlaix Communauté doit s'appuyer sur ce schéma pour présenter au préfet un dossier de ZDE. Les principes du schéma sont intégrés au SCoT et il est demandé aux communes de les inscrire dans leurs documents d'urbanisme. Le SCoT poursuit ainsi l'objectif de promotion des énergies renouvelables, sur un territoire au potentiel encore peu exploité et qui supporte d'importantes contraintes.

Envisager leur développement est vital. La croissance démographique, les extensions urbaines, l'augmentation des transports routiers, l'allongement des déplacements, la modification du temps des villes... ont considérablement augmenté la consommation d'énergie. Les sources d'énergies fossiles, non renouvelables, ne peuvent suffire à la satisfaction des besoins et l'on risque même l'épuisement de la ressource. Les conséquences en terme de pollution sont par ailleurs désastreuses : dégradation de la qualité de l'air, effet de serre... qui portent directement atteinte à la santé humaine.

Le SCoT s'est ainsi intéressé à l'énergie éolienne mais également à l'énergie solaire, au bois et à l'utilisation de matériaux sains présentant une énergie grise plus favorable. Il préconise le développement des énergies renouvelables pour tous les projets : équipements publics, agriculture, habitat, entreprises... et encourage à la sensibilisation du public. Les procédures de type Haute Qualité Environnementale sont encouragées.

→ Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2003, Morlaix Communauté assure en globalité la compétence déchets ménagers et assimilés : collecte, tri et traitement. Elle a également coordonné le programme de réhabilitation des anciennes décharges, aujourd'hui achevé.

Le territoire dispose de 8 déchetteries multi matériaux et de 4 points d'accueil des déchets verts.

La collecte sélective en sacs jaunes a été progressivement mise en place depuis 2003, remplaçant le système de points d'apport volontaire. La collecte du verre reste en conteneurs d'apport volontaire et le territoire est maillé par 180 points de collecte.

La Communauté d'Agglomération a enfin permis en 2004 à ses habitants d'acquérir un composteur individuel à tarif réduit et continue les actions de sensibilisations et démonstrations pour encourager ces pratiques.

Le SCoT vise à poursuivre et développer cette gestion et valorisation des déchets.

Il envisage deux sites possibles pour l'élimination des déchets de classe 2, alors que sur son territoire, un seul fait partie des 11 retenus comme envisageables sur le Finistère Nord. Cela induit ici une réelle démarche de solidarité départementale de la part du territoire du SCoT de Morlaix Communauté.

Les objectifs tendant à la densification des villes et bourgs et à la limitation de l'étalement urbain devrait faciliter la collecte des déchets et participer à réduire son coût et par là à améliorer les solutions de traitement.

→ La question du risque d'inondation a déjà été vue antérieurement. Le SCoT renvoie ici particulièrement aux documents d'urbanisme des communes, en leur imposant de traiter ce sujet car les solutions à envisager peuvent tenir du cas par cas et être déployées à une échelle plus fine que le SCoT qui n'a pas vocation à descendre à la parcelle.

## **E) PROTEGER, VALORISER ET GERER LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS**

**« affirmer la richesse naturelle du territoire comme principe d'équilibre et de haute valeur patrimoniale pour le tourisme et la qualité de vie »**

### La problématique et les enjeux d'aménagement

Les espaces naturels, agricoles et forestiers représentent un élément fort du territoire de Morlaix Communauté. Le cadre de vie des habitants mais également la valeur des paysages et du cadre général sur des espaces cultivés, boisés, invitent à donner toute leur place à ces espaces. Les notions d'équilibre entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles et naturels doivent être prises en compte au même titre que les logiques d'aménagement de zones urbaines. La réflexion sur ces espaces ne peut pas se faire en conséquence de choix d'urbanisation, mais plutôt en véritable cohérence et respect des fonctions et des apports qu'ils représentent.

### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- Les corridors biologiques du territoire (vallées du Douron, du Queffleuth, de la Penzé, du Dourduff, du Jarlot, du Tromorgan, du Menguen et de la Pennelée) devront être mis en valeur et faire l'objet d'une protection spécifique répondant aux principes suivants :
  - limiter l'urbanisation dans ces espaces ;
  - les équipements de services publics, les réseaux et les voies de communications majeures, les équipements nécessaires à l'exploitation des ressources en eau et en énergie renouvelable peuvent y être autorisés, s'ils ne compromettent pas le caractère essentiellement naturel de la zone. Des mesures spécifiques devront être prises pour justifier du respect des paysages, des écoulements naturels, de la faune et de la flore ;
- Les constructions et les aménagements autorisés respecteront les principes d'insertion paysagère (topographie, éléments forts du paysage, cours d'eau, vallées, talus...);
- Les espaces côtiers et littoraux (cf. : Thématique 1 « Organiser et structurer le territoire » partie A) devront faire l'objet, dans le cadre de la loi « littoral », de mesures de protections spécifiques, les ensembles significatifs de type côte à falaise et micro falaises, vasières, dunes, landes ou zones de nidification devront être traités avec la plus grande attention dans les documents d'urbanisme locaux. Ils représentent les espaces de respiration, d'équilibre et de haute valeur écologique et touristique du territoire ;
- Les milieux écologiques majeurs du territoire font l'objet des protections réglementaires suivantes qui s'imposent au SCOT : Natura 2000, ZICO, ZNIEFF, Sites naturels classés, Espaces naturels remarquables (loi « littoral »), arrêté de protection de biotope etc. Ces espaces devront être protégés de tout bouleversement écologique mettant en péril leur existence. Les communes sont invitées dans leurs documents d'urbanisme à étendre les mesures de protection pour la préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel ;
- Les parcs et ensembles boisés importants devront être classés en espaces boisés classés.
- Les milieux aquatiques et zones humides feront l'objet de protections et mesures afin d'éviter la destruction de ces milieux, elles devront être définies dans les documents d'urbanisme.

→ Le SCoT affirme l'importance de préservation de la richesse écologique du territoire et sa valeur patrimoniale, en donnant des pistes d'orientations que devront suivre et préciser les documents communaux.

Il reviendra en effet aux communes d'organiser la protection des corridors biologiques à travers un zonage et un règlement adapté, et de s'assurer de la bonne continuité de ces corridors avec les documents d'urbanisme des communes voisines afin de garantir une prise en compte cohérente de l'ensemble de ces corridors naturels ; les espaces naturels sensibles seront aussi traités dans le cadre des documents d'urbanisme des communes.

Le SCoT poursuit des objectifs de maintien des liaisons naturelles existantes, de confortation des liaisons naturelles fragilisées, de protection des zones humides et de gestion et entretien des fonds de vallée (en s'appuyant notamment sur le savoir-faire de la profession agricole), de protection des espaces proches du rivage.

Le SCoT souhaite utiliser l'eau et les vallées comme lien entre l'intérieur des terres et le littoral.

Le souci de préservation du cadre physique, considéré comme un atout considérable du territoire, et des milieux les plus riches ou les plus caractéristiques est ainsi très présent dans le SCoT qui vise à une plus grande prise de conscience de la nécessité absolue de respecter les espaces pour préserver la biodiversité.

## F) Construire et renforcer l'identité territoriale

### La problématique et les enjeux d'aménagement

L'amélioration et la mise en valeur du cadre de vie passent également par une qualité des entrées de ville. Le traitement des situations actuelles et à venir est un des enjeux pour la préservation de cette qualité. Le travail sur les extensions urbaines et les aménagements des centres des communes et du pôle urbain central complète cette question qui participe également à l'identité du territoire. La question du cadre de vie, de la qualité et de la préservation des espaces naturels sensibles et de la mise en valeur du littoral et des espaces ruraux doit aussi qualifier l'identité générale du territoire de Morlaix Communauté.

#### **Prescriptions ayant des incidences environnementales directes**

- Les entrées de ville devront bénéficier d'un traitement de qualité. Elles devront faire l'objet d'un règlement spécifique dans les documents d'urbanisme pour garantir la qualité de ces espaces, l'identité et le caractère des communes du territoire de Morlaix Communauté. La requalification de tous les axes routiers en entrée du pôle urbain, des entrées des communes, devra également s'accompagner d'une réflexion d'ensemble incluant les abords de la voirie concernée. Cette réflexion visera à définir des modalités d'intervention ayant pour objectifs :
  - d'assurer un meilleur partage modal des voies
  - d'intégrer la pollution sonore (écrans acoustiques, réduction de la vitesse, structuration du bâti...) sur les sites limitrophes des zones d'habitations
  - d'intégrer les éléments routiers (panneaux, glissières...) dans le paysage afin de limiter la pollution visuelle
  - d'organiser des séquences d'entrée en valorisant les paysages urbains et naturels proches et en préservant les vues lointaines,
- d'aménager les espaces commerciaux : gestion de l'affichage publicitaire (taille, restrictions, perspectives visuelles, implantations...) et intégration paysagère dans l'environnement (recul, alignement...)
- Les communes veilleront à préserver le maillage traditionnel naturel (chemins creux, haies significatives et talus, ensembles boisés non classés, cours d'eau...) qui composent l'identité et l'armature verte des bourgs et villages.

→ Ces prescriptions du SCoT visent à la fois la préservation de la qualité des paysages et du cadre de vie, l'identité territoriale, la promotion des modes de déplacements doux sécurisés (partage modal des voies), la réduction des nuisances sonores, et enfin l'accès à la nature. Elles renvoient cependant pour les détails aux documents d'urbanisme des communes.

## La création d'une voie de contournement de Morlaix par le sud-est

Le SCoT insiste sur la nécessité de réaliser une voie de contournement au sud-est de Morlaix, pour l'organisation et le développement structuré du territoire. La réalisation de cette voie conditionne en grande partie l'organisation en territoires d'équilibre qui fonde le projet d'aménagement et de développement durable. Elle s'inscrit dans une logique de rééquilibrage du rapport est-ouest de l'agglomération et permet d'éviter le décrochage (démographique, économique...) de l'est et du sud du territoire. Cette voie de contournement est donc envisagée comme un élément d'aménagement du territoire, nécessaire à plus d'un titre :

### **Du point de vue des transports publics**

Le SCoT prescrit la création de pôles d'échanges (voiture, train, transports collectifs ou voies piétonnes) à proximité des axes et voies de communication principales, des entrées de ville ou des zones d'activités générant de nombreux flux selon un principe d'implantation nord/sud et ouest/est, précisé dans le Schéma des Déplacements Urbains et Communautaires. Les pôles prioritaires identifiés sont Kériveren à l'ouest et la Boissière à l'est.

La voie nouvelle envisagée constituera un faisceau structurant pour la mise en oeuvre d'une nouvelle organisation des transports publics avec ces pôles d'échanges, qui conduira à une augmentation du recours aux transports collectifs (du fait d'un renforcement de l'attractivité de l'offre) et ainsi une diminution du recours à la voiture individuelle et donc des trafics de transit et stationnements de longue durée dans les centres-villes, avec tous les impacts environnementaux que cela induit.

### **Du point de vue des services : santé et éducation en particulier**

Le Centre Hospitalier du Pays de Morlaix, au sud du pôle urbain, est le pôle santé majeur, avec plus de 2000 emplois. D'autres équipements ayant un lien avec l'hôpital sont installés à proximité et le développement d'un pôle santé (médical, para-médical, logement) est prescrit par le SCoT à proximité immédiate.

Plusieurs structures d'éducation importantes sont situées dans la partie sud de l'agglomération : le lycée Tristan Corbière, le collège du Château, le lycée ND du Mur, les écoles et collège Saint Joseph, l'institut Médico-Educatif des Genêts d'Or.

Le stade Aurégan, la gendarmerie, le futur complexe aquatique communautaire sont également implantés au sud. Le secteur du complexe aquatique est repéré dans le SCoT comme futur pôle de loisirs.

Le nouveau casernement des pompiers se situe à l'est de Morlaix.

L'ensemble de ces infrastructures génère un trafic important qui transite soit via le centre-ville de Morlaix, soit depuis la section de rocade sud existante (depuis l'échangeur de Kériven jusqu'au secteur de Saint-Fiacre).

Pour le fonctionnement de nombre d'entre eux, au premier rang desquels l'hôpital, le centre de secours, une bonne desserte routière est essentielle.

La voie de contournement permettra l'amélioration des échanges inter-quartiers et inter-communaux, un accès plus aisé aux pôles de santé, d'éducation et de secours, une amélioration du cadre de vie en centre-ville de Morlaix parasité par ce trafic de transit contraint de passer aujourd'hui par la place Traoulen. Elle permettra la mise en relation des principaux services et équipements du territoire.

### **D'un point de vue économique**

La volonté de Morlaix Communauté est d'assurer un rééquilibrage économique à l'est du pôle urbain. Ce rééquilibrage est important à plus d'un titre. Ainsi, il doit permettre de réduire le trafic vers l'ouest (pollution, accidentologie, cadre de vie), en améliorant aussi les conditions de sortie de la RN12 à l'ouest (sécurité). Ce rééquilibrage doit aussi permettre de renforcer l'attractivité des communes situées à l'est du territoire également, aussi bien en terme économique qu'en terme résidentiel et permettre ainsi le maintien et le développement de services ou commerces dans les communes. Cela permet alors également de réduire les déplacements en voiture particulière, en limitant la dépendance vis-à-vis du pôle urbain pour les besoins de la vie quotidienne.

Ce schéma d'organisation territoriale rééquilibrée ne peut s'envisager en l'état actuel de la desserte routière.

Les zones d'activités représentent un enjeu majeur du développement économique du pôle urbain, et au-delà de l'ensemble de la communauté d'agglomération. Elles se répartissent aujourd'hui principalement entre la ZA du Launay à l'ouest, la ZI de Kériven au sud-ouest, le Parc Aéroportuaire et l'aéropôle au nord et la ZA de la Boissière au nord. Ces pôles économiques bénéficient d'un accès aisé depuis la RN12.

Trois autres zones sont également présentes en périphérie de Morlaix : la ZA de Saint-Fiacre au sud, la ZA de Langolvas au nord-est et la ZA de La Croix Rouge au nord-est. Les deux premières sont amenées à se développer, la troisième souffre de son éloignement des zones de l'ouest et risque de conduire à de nouvelles friches si rien n'est fait pour renforcer son attractivité. Plus à l'est enfin une quatrième zone présente un potentiel qu'il faut valoriser ; il s'agit de la ZA de Plouigneau située au sud de la RN12.

La voie de contournement envisagée présente l'avantage de mettre en liaison et relation les différents pôles économiques de l'agglomération, sans accroître le trafic de la RN12 (future A81) d'un trafic de transit supplémentaire. Cette connexion entre les principales zones d'emploi permettra de développer une offre nouvelle de solutions de transports collectifs et ainsi participer là encore à la réduction de l'usage de la voiture individuelle.



Cependant cette nouvelle voie n'est nullement envisagée comme support d'un développement linéaire de nouvelles zones économiques de part et d'autre de son tracé. Le développement est contenu à l'intérieur du pôle urbain (au nord de la voie) et en particulier au niveau des deux échangeurs (Keriven/Launay et Pilodeyer), établissant les jonctions avec la RN. Cette voie présentera l'avantage d'une limite physique de nature à clarifier les usages.

### **D'un point de vue touristique**

Le territoire de Morlaix Communauté présente trois facettes d'une grande richesse offrant un potentiel touristique important :

- dans le sud, les Monts d'Arrée et les enclos paroissiaux
- sur le littoral, la Baie de Morlaix qui se prolonge sur le Trégor finistérien et vers le Léon
- la ville de Morlaix et les autres communes, avec un patrimoine architectural et naturel riches.

Une des volontés de Morlaix Communauté est de valoriser la richesse et renforcer la notoriété du patrimoine naturel et bâti de l'intérieur. Or, la RN12 conduit à des déplacements est-ouest. La structuration du réseau routier n'encourage pas aux échanges nord-sud, la RN12 étant ressentie comme une limite physique que l'on ne franchit pas. Quand elle n'est pas utilisée pour quitter le territoire vers l'ouest ou vers l'est, elle est utilisée là encore comme voie de transit pour se rendre aux principaux pôles commerciaux et au centre-ville de Morlaix.

Le fort trafic de transit qui circule aussi en centre-ville de Morlaix nuit par ailleurs à la qualité environnementale de la ville et ainsi à son image.

La voie de contournement permettra d'améliorer le cadre de vie en centre-ville de Morlaix et ainsi renforcer son attrait. Elle permettra également de développer le tourisme depuis le littoral vers le patrimoine de l'intérieur, valorisant ainsi les communes du sud et leurs atouts.

Le SCoT identifie par ailleurs le pôle loisirs de Saint-Fiacre au sud du pôle urbain, qui présente également un attrait touristique non négligeable. La voie de contournement permettra de faciliter l'accessibilité des équipements et services de loisirs envisagés.

### **Ainsi, la voie de contournement permettra à la fois :**

- **d'organiser le territoire autour d'un pôle urbain et de territoires d'équilibre viables et durables**
- **d'irriguer et de désenclaver tout le sud du territoire en permettant le développement, dans le respect des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés**
- **d'améliorer l'organisation et l'offre en transports publics, en offrant ainsi une alternative attractive aux déplacements individuels.**
- **de réduire le trafic de transit en centre-ville de Morlaix, contraire au principe de développement durable, vecteur de pollution accrue (atmosphérique et sonore) et d'insécurité routière**
- **de mettre en liaison/relation les zones d'activités et les équipements structurants du territoire sans recours systématique à l'actuelle RN12 (future A81) ou aux centres-villes**
- **d'assurer un rééquilibrage économique à l'est du pôle urbain**
- **d'améliorer la sécurité en sortie de voie express vers l'ouest**

– **de développer l'attractivité touristique des communes intérieures**

Cependant la création de cette voie nouvelle comporte des impacts sur l'environnement traversé :

- le franchissement de 3 vallées
- l'emprise sur des zones naturelles protégées
- l'emprise sur des propriétés riveraines principalement agricoles
- le passage à proximité de quelques habitations.

C'est pourquoi le SCoT prescrit aussi de veiller à préserver au mieux les captages et vallées, et de contenir l'urbanisation du pôle urbain. Les moyens précis doivent être étudiés dans le cadre de la proposition de tracé, donc au stade d'élaboration du projet et non à l'échelle d'élaboration du SCoT.

Quant aux effets négatifs en terme de pollution engendrés par le trafic que cette voie supportera, ils sont à mettre en rapport avec la pollution qu'engendre et continuera d'engendrer ce même trafic transitant par la voie RN12 et les centres-villes. Pour certains déplacements, notamment commerciaux, on peut même considérer que cette voie permettra d'en réduire la distance (voire la fréquence).

## **Le soutien de la création d'un port sur la commune de Plougasnou**

La création d'un port de plaisance à Plougasnou est soutenue dans le cadre des préconisations du SCoT. Le SCoT ne se prononce pas ici sur un projet en particulier (actuellement à l'étude et soumis à étude d'impact au titre de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement) mais bien sur la nécessité de réalisation d'un port dans la Baie de Morlaix et l'opportunité de le créer sur cette commune, en y prévoyant des espaces d'accompagnement de l'activité portuaire. Il est donc difficile à ce stade d'évaluer à proprement parler les incidences d'une telle orientation, mais la vigilance est de rigueur car l'implantation d'une infrastructure portuaire n'est jamais neutre d'un point de vue environnemental.

Dès 1999, la Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix, l'Association du Pays de Morlaix et la CCI de Morlaix ont décidé de mener une réflexion sur l'aménagement d'un port de plaisance à Plougasnou dans le cadre d'un développement multipolaire entre Roscoff, Morlaix et Plougasnou.

Ce projet de port s'inscrit dans une logique économique (capacité d'accueil, organisation d'une plate-forme professionnelle nautique, développement éventuel de produits nautiques, animation et attraction touristique) et d'aménagement structurant. Il s'agit de revitaliser des activités liées à la plaisance telles que la réparation et l'entretien des navires et de redynamiser le tourisme en valorisant le site.

Aujourd'hui, le port du Diben offre 350 corps-morts environ, tous utilisés. De nombreuses demandes restent en attente. Des études conduites sur le développement et les moyens d'accueil de la navigation de plaisance sur la côte Nord Finistère ont fait apparaître un déficit important de postes d'amarrage, de l'ordre de 6500 unités (d'après l'association des ports de plaisance de Bretagne). Il existe une demande locale de places pour des petites unités et une demande plus spécifique pour des places destinées à de grandes unités (voiliers et bateaux de plus de 8m), répondant aux possibilités de croisière en Baie de Morlaix. Cette demande sans cesse croissante dans le Finistère et notamment en Baie de Morlaix se manifeste par la saturation des mouillages et des ports d'échouage et de fait, par une pression constante et une extension souvent anarchique. Il en résulte une augmentation de l'insécurité quand cette extension se fait dans des zones mal abritées et par des conflits d'usage.

Le projet de port mixte doit intégrer les contraintes environnementales de cet espace littoral et prendre en compte les activités et usages déjà présents sur le site.

Les études de faisabilité menées à partir de 2003 ont permis d'aboutir au choix d'implantation du port dans l'Anse du Diben. Cette décision s'est prise sur des critères techniques, écologiques et économiques.

Les solutions d'aménagement devront prendre en compte les enjeux environnementaux notamment par la mise en place de systèmes de récupération et de traitements des eaux. Les enjeux de réduction des pollutions (déchets, rejets) sont au cœur du projet d'aménagement. Selon la commune, l'eau de l'Anse est

aujourd'hui de qualité médiocre à cause de pollution issue des assainissements individuels. Elle a ainsi engagé une procédure qui conduit à assainir collectivement les principaux secteurs urbanisés du Diben et de Primel Trégastel et va construire sa station d'épuration.

Le choix d'implantation du site et son dimensionnement devront être guidés par le souci de préservation des espaces naturels sensibles, zones Natura 2000 et autres zones d'importance faunistique ou floristique, dans le respect des habitats des espèces et afin de préserver la biodiversité.

La présence d'un site Natura 2000 à proximité immédiate du site, d'une ZNIEFF de type I et d'un espace naturel remarquable atteste de la richesse du milieu marin et de ses franges terrestres. Les enjeux environnementaux sont importants, tant d'un point de vue écologique que paysager (sites inscrits du Diben et de Primel), d'autant que l'anse du DIBEN est entièrement comprise dans le périmètre d'une ZNIEFF de type II (baie de Morlaix) qui atteste d'un patrimoine naturel globalement plus riche que les territoires environnants

### **Incidences de la création du Port du Diben sur l'environnement**

La réalisation du projet va conduire à l'artificialisation d'une dizaine d'hectares sur l'estran.

Le périmètre de port devra veiller à perturber le moins possible les échanges entre les eaux continentales et le mouvement des marées.

La réalisation du port de plaisance contribue à l'augmentation de la capacité d'accueil des navires, mais le nombre de places nouvelles proposées ne devra pas induire une augmentation identique du nombre de mouillages, car la création du port doit s'accompagner de la suppression de mouillages existants pour la création du chenal.

L'étude du Schéma Directeur d'Aménagement pour la plaisance en baie de Morlaix (ACT-OUEST 2002, Conseil Général du Finistère) laisse apparaître des demandes locales pour des petites unités à moteur (pêche, plaisance) ainsi que des places pour des unités supérieures à 8 mètres destinées à la croisière et rappelle la saturation des mouillages et de la capacité des ports d'échouage en baie de Morlaix. Cette situation de pression a conduit à des extensions mal maîtrisées des installations anarchiques de corps-morts qui apportent plus d'insécurité (implantation dans des zones mal abritées, conflits avec d'autres usages dont la conchyliculture dont le SCoT souligne l'importance économique).

La réalisation d'un port à flot apporte plus de fiabilité en maîtrisant les mouvements : cale de mise à l'eau, aires de levage, facilité de stationnement et en organisant la lutte contre les pollutions diverses : récupération des produits issus du carénage, des eaux grises et eaux noires, mise à disposition de sanitaires publics, de conteneurs pour la récupération des déchets. La capacité envisagée de 600 emplacements correspond à une partie des besoins recensés par l'étude économique et à l'amortissement financier du projet.

Le réalisation du bassin à flot n'apportera au maximum qu'une capacité de 450 unités supplémentaires sur le bassin de navigation de la baie de Morlaix évalué à 3000 places essentiellement sur corps-morts.

La période de sortie des plaisanciers reste principalement estivale et n'induit pas un supplément de visite dans la baie lors des périodes importantes pour l'avifaune (migrateurs hivernants, nidification du printemps...). Les petites unités qui sont les plus nombreuses ne s'éloignent guère de la côte et effectuent des trajets conditionnés par l'accessibilité du bassin à flot dans la période diurne.

La réalisation de l'ouvrage portuaire nécessitera le dragage des sédiments dans le chenal d'accès et sur l'aire du bassin, dont le réemploi est (et doit être) envisagé sur le site.

D'autres mesures environnementales sont destinées à intégrer le projet du point de vue écologique :

- Assainissement

Le projet de port devra comporter des équipements de maîtrise des pollutions avec la récupération des eaux grises et des eaux noires des bateaux, des eaux issues des aires de carénage, des eaux pluviales des terre-pleins et des eaux usées des blocs sanitaires grâce à l'extension projetée du réseau d'assainissement collectif à l'ensemble du village du DIBEN.

- Récupération des déchets ménagers et du verre autour du port

- Stationnement, circulation piétonne et transport collectif

La réalisation de l'aire de stationnement devra favoriser une circulation des piétons autour du port et les aménagements du GR34 pourront être sécurisés.

Le secteur du DIBEN est desservi par les transports collectifs (ligne LE DIBEN-MORLAIX), avec un arrêt à proximité.

### **Incidences sur le site NATURA 2000**

NATURA 2000 est un réseau écologique européen cohérent regroupant l'ensemble des espaces naturels désignés en application des directives européennes « oiseaux » de 1979 et « habitats » de 1992. Il s'agit de promouvoir une gestion concertée entre tous les acteurs intervenant sur ces espaces pour concilier les exigences écologiques avec les activités économiques, sociales et culturelles.

La directive européenne « Oiseaux » oblige chaque Etat membre à classer en zones de protection spéciale (ZPS) les territoires les plus appropriés, en nombre et en superficie, pour la conservation des espèces les plus menacées.

La directive « Habitats » est plus vaste, elle vise à la désignation de p.S.I.C. (proposition Site d'Intérêt Communautaire) devenues S.I.C., elles-mêmes transformées en Z.S.C. (zones spéciales de conservation) avant 2004, conciliant d'une part la protection des habitats naturels les plus rares ou les plus riches du point de vue de la faune et de la flore et, d'autre part, les activités économiques, sociales ou culturelles existantes.

En l'occurrence, le projet portuaire du DIBEN, dans l'Anse de PRIMEL, est envisagé hors du site NATURA 2000 Baie de Morlaix, pour lequel il n'existe pas encore un document d'objectifs pour le programme de conservation des espèces d'intérêt communautaire. Pour autant, du fait de la proximité de ce site, le projet de port devra présenter une étude de ses impacts sur le site Natura 2000. Le site « Baie de MORLAIX » a été proposé en tant que Site d'Intérêt Communautaire (pSIC) en 2003. Depuis mai 2007, il est classé en Zone de Conservation Spéciale (Z.S.C.). Ce site occupe une superficie de 5300 ha dont 84% sur le domaine maritime et 16% sur le domaine terrestre.

Le secteur des pointes de PRIMEL et du DIBEN est concerné par une partie marine et une partie terrestre. Ce sont des zones rocheuses supra à infra-littorales de mode exposé (partie marine) et des landes (partie terrestre). L'anse de PRIMEL n'est pas concernée par le périmètre de la Z.S.C.

L'état initial de l'environnement a exposé les principaux habitats et espèces d'intérêt communautaire identifiés dans la ZSC Baie de Morlaix et présents sur le secteur des pointes de Primel et du Diben :

- les récifs et fonds marins de faible profondeur.
- les pelouses aérohalines sur falaises cristallines.
- la barbastelle (*Barbastella barbastellus*), chauve-souris qui hiberne dans les fissures de roches et menacée d'extinction.
- Le saumon atlantique (*Salmo salar*), qui remonte les cours d'eau pour frayer et accomplit sa ponte en eau douce, mais Plougasnou ne possède pas de ruisseau parcouru par le saumon.

Les effets indirects du projet concernent l'ensemble des sites maritimes abordables par des bateaux de plaisance dans la Baie de Morlaix (voiliers, pêche-promenade...) :

- Bancs de sables à faible profondeur d'eau marine,
- Replats boueux ou sableux exondés à marée basse

En ce qui concerne l'avifaune, l'ensemble de la baie de MORLAIX (îlots, vasières) constitue un site de valeur internationale pour l'avifaune migratrice, notamment pour la reproduction de sternes), le stationnement hivernal de la Barge rousse, du Tourne-pierre à collier, la reproduction et l'hivernage de l'Huîtrier pie et du Grand Gravelot. La Zone de Protection Spéciale (ZPS) issue de la Directive Oiseaux de 1979 sur la Baie de MORLAIX a été désignée comme site NATURA 2000 en 2004.

Toutefois, la ZPS se situe au centre de la baie de Morlaix, à une distance de plusieurs kilomètres de l'anse du DIBEN.

Le projet se situant à l'extérieur du site NATURA 2000, les incidences directes sont inexistantes. L'analyse des incidences du projet sur le site NATURA 2000 n'est réalisée que pour les deux habitats terrestres les plus proches du projet de port de plaisance, au niveau des pointes du DIBEN et de PRIMEL ainsi que sur les habitats accessibles par les bateaux de plaisance. Le site NATURA 2000 n'a pas encore fait l'objet d'un document d'objectifs DOCOB, il n'est donc pas possible d'évaluer les effets du projet sur la gestion future de ce site dans la mesure où les modalités de cette gestion ne sont pas connues.

Toutefois les cahiers d'habitat mis à disposition par le Ministère de l'Environnement et du Développement durable, permettent d'anticiper les modes de gestion et la sensibilité des habitats et des espèces présentes dans la zone d'effets indirects de l'opération.

#### *Les incidences indirectes sur les habitats d'intérêt communautaire*

Les incidences indirectes sur le milieu seront liées à l'augmentation de la capacité d'accueil du bassin à flot du DIBEN, et donc de la fréquentation accrue de la Baie de Morlaix et des émissions de polluants éventuels, en particulier lors de pollutions accidentelles.

Les risques d'effets indirects et potentiels du fonctionnement du port sur le domaine marin concernent :

- l'augmentation des teneurs en substances chimiques diverses diluées dans l'eau, liée à l'augmentation de la capacité d'accueil du port
- les risques de diffusion, via les courants marins, de ces substances jusqu'à des peuplements et substrats
- les effets potentiels de ces substances sur les espèces et peuplements marins, à moyen et long termes

Il faudra prévoir un ensemble de mesures réductrices et compensatoires (évoquées supra) de nature à réduire fortement les incidences négatives du projet notamment en ce qui concerne la pollution des eaux marines en deçà du seuil « significatif » à partir duquel il est nécessaire de passer à la seconde phase d'évaluation et de mettre en oeuvre des mesures compensatoires spécifiques au document d'incidences NATURA 2000.

Les mesures d'accompagnement devront concerner la mise aux normes de l'ensemble du port du DIBEN y compris le port de pêche.

A l'issue de la réalisation du programme la qualité des eaux devra être meilleure qu'aujourd'hui : assainissement des eaux usées du village, dispositifs de collecte des eaux grises et noires des bateaux de plaisance, etc.

L'incidence sur les récifs est marginale compte tenu de la difficulté d'approche et du danger. Les plaisanciers recherchent davantage les îlots présentant des plages et des accostages aisés. Les îlots les plus significatifs de la baie de Morlaix pour la protection de l'avifaune (sterne) font l'objet d'une interdiction de débarquement.

Les pelouses aérohalines sur falaises cristallines sont hors de portée des plaisanciers. Elles se situent à l'intérieur des zones de préemption des espaces naturels sensibles du Conseil Général du Finistère qui pourra alors maîtriser l'ouverture au public. Il ne s'agit plus alors d'une incidence liée à la création du port.

Les milieux de bancs de sable à faible profondeur permanente d'eau marine sont sensibles aux interventions assez lourdes comme les dragages, chalutages, apports terrigènes. Ce n'est pas le cas par la fréquentation des bateaux de plaisance.

Les milieux de replats boueux ou sableux sont sensibles aux pollutions marines en tout genre (marée noire, boulettes d'hydrocarbures, apports terrigènes). Les navires de plaisance et pêche-plaisance ne sont d'aucun impact s'ils respectent un minimum de règles.

### *Les incidences indirectes sur les espèces*

La navigation des navires supplémentaires dans la Baie de Morlaix est un élément potentiel de perturbation. Toutefois, les interactions entre les oiseaux marins et les bateaux à voiles ou les pêche-promenade sont plutôt neutres, pour peu que le comportement des plaisanciers soit adapté et en particulier respecte les espaces relativement restreints qu'occupent les oiseaux au repos ou en période de reproduction.

Pour cela une connaissance plus précise de leur biologie et de leurs habitudes est nécessaire. La période estivale constitue un pic de fréquentation dans la baie, lorsque les conditions météorologiques sont les plus calmes. Pour l'avifaune, les mesures de protection doivent être fortes au printemps lors de la ponte et en hiver pour le repos des espèces migratrices. L'incidence de la fréquentation par les plaisanciers s'effectue donc sur une période un peu moins sensible.

### La Barbastelle

Les abris nocturnes et d'hibernation sont des anfractuosités dans les falaises de la pointe de Primel inaccessibles depuis la mer. Aucune incidence particulière n'est donc à prévoir par rapport à la création du bassin à flot.

### Le Saumon atlantique

Le saumon atlantique n'est pas présent dans l'Anse de Primel. Dans l'estuaire de la rivière de Morlaix, cette espèce craint les dégradations de la qualité de l'eau : turbidité, pollutions diverses. Les bateaux de plaisance, installés dans le bassin à flot, auront tous les équipements nécessaires pour éviter de rejeter des déchets en mer.

### Conclusion sur les incidences

**Le projet de création d'un port au DIBEN ne doit pas avoir d'incidence significative directe sur le fonctionnement du site NATURA 2000 et sur la dynamique des populations des espèces (ou des habitats) visées par la Directive « Habitats » applicable au site de la Baie de Morlaix.**

**La ZNIEFF de type 2 concernant l'anse du Diben englobe l'intégralité de la baie de Morlaix, et rappelle davantage la qualité environnementale globale de la baie que de l'anse du Diben en particulier. Rappelons par ailleurs que cette ZNIEFF de type 2 accueille actuellement de nombreuses activités humaines qui en font déjà un espace fortement anthropisé.**

**Du fait de l'augmentation de la fréquentation induite par la création du port, une vigilance particulière devra être apportée à la réglementation afférente aux diverses protections qui s'appliquent à la Baie de Morlaix (actuellement : ZPS, réserve naturelle et arrêté de biotope).**

**Cependant, la fréquentation supplémentaire de la baie, induite par le bassin à flot, ne serait au final que de 450 unités supplémentaires, pour un bassin de navigation actuel estimé à 3000 mouillages (2000 organisés et un millier de mouillages individuels dans le bassin de Morlaix soit de Tréfléz à l'ouest à Locquirec à l'est).**

**Les sorties sont essentiellement estivales et apportent une moindre perturbation à l'avifaune (migrateurs hivernants, nidification printanière).**

**La superficie du projet (une dizaine d'hectares) reste très limitée. De plus, l'anse de Primel est une zone déjà perturbée par l'activité humaine (pêche professionnelle, viviers, tourisme balnéaire).**

**Les incidences indirectes liées à la navigation d'un plus grand nombre d'unités de plaisance ne sont pas non plus de nature à mettre en péril les espèces concernées ou les habitats protégés qui sont pour l'essentiel inaccessibles aux plaisanciers (îlots rocheux).**

**La démarche de gestion intégrée des zones côtières prescrite par le DOG permettra une meilleure prise en compte des espaces naturels dans les projets d'aménagement.**



## Incidences sur les zones présentant une importance particulière pour l'environnement

Le décret n° 2005-608 du 27 mai 2005 prévoit que l'évaluation environnementale du SCoT « expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 214-18 à R. 214-22 du Code de l'Environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ».

Ces dispositions visent les zones de protection spéciale et les zones spéciales de conservation constituant le réseau des « sites Natura 2000 ».

L'Union Européenne, face à un constat d'appauvrissement de la biodiversité sur son territoire, a décidé la création du réseau Natura 2000. Il résulte de la mise en oeuvre de deux directives européennes : la directive « Oiseaux » de 1979 et la directive « Habitats » de 1992, et vise à « préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union Européenne par le maintien ou la restauration dans un état de conservation favorable des habitats et des espèces ».

Ce réseau regroupe ainsi les Zones Spéciales de Conservation (Z.S.C.), désignées au titre de la directive « Habitats », et les Zones de Protection Spéciale (Z.P.S.) désignées au titre de la directive « Oiseaux ». En Bretagne, ces zones se recoupent fréquemment;

Le territoire de la Communauté d'agglomération Morlaix Communauté est concerné par les sites Natura 2000 suivants :

### Zone de protection Spéciale :

- « Baie de Morlaix » (réserve ornithologique)

### Zones spéciales de Conservation :

- « Monts d'Arrée centre et est »
- « Rivière du Douron »
- « Baie de Morlaix »

le document d'objectifs du site « Monts d'Arrée centre et est », piloté par le Parc Naturel Régional d'Armorique, a été approuvé par arrêté préfectoral le 31 août 2007. C'est le seul qui existe à ce jour, aucune échéance n'étant fixée pour la réalisation et l'approbation des documents d'objectifs concernant les deux autres sites.

### **Les sites Natura 2000 et le PADD**

Au-delà des sites Natura 2000 à proprement parler, le PADD insiste sur la nécessité de respecter les composantes du territoire et les objectifs de développement durable. Le PADD rappelle la nécessité de « protéger, gérer et valoriser les espaces naturels sensibles », menacés par des risques et des nuisances identifiés.

Le PADD rappelle la richesse naturelle du territoire et la nécessité de l'affirmer comme principe d'équilibre et de haute valeur patrimoniale.

Le PADD prévoit ainsi de :

- mettre en valeur et développer le réseau de voies vertes, notamment à proximité du pôle urbain
- développer la prise en compte collective des enjeux inhérents à la préservation de l'environnement et à la maîtrise de l'énergie
- valoriser la présence du Centre Permanent d'Initiation à l'Environnement
- mettre en oeuvre une politique foncière et des zones de préemption pour la protection des Espaces Naturels sensibles (landes, zones humides...)
- prendre en compte dans les documents d'urbanisme locaux les secteurs à forte valeur paysagère et écologique garants de l'équilibre du territoire
- s'assurer du respect et de la mise en valeur des corridors biologiques, des coupures d'urbanisation et des vallées des rivières côtières.

### **Les sites Natura 2000 et le DOG**

La thématique 4 du DOG « Assurer les conditions nécessaires à un cadre de vie de qualité » comporte des dispositions applicables aux sites Natura 2000.

Les développements contenus sous le titre « Protéger, valoriser et gérer les espaces naturels et urbains, agricoles et forestiers » les concernent d'autant plus précisément.

Déjà, la préconisation en faveur de l'accessibilité aux voies vertes et aux espaces naturels à proximité du pôle urbain central est de nature à maintenir la diversité biologique en évitant une banalisation des milieux, et a fortiori une urbanisation importante à proximité immédiate, et en permettant aux différents ensembles naturels d'être connectés. De même, des actions de sensibilisation à la protection du milieu, notamment en zone littorale, sont encouragées par le DOG, ce qui peut concerner le site « Baie de Morlaix »

Concernant les paysages emblématiques et sites à enjeux patrimoniaux, le DOG inclut le littoral et les Monts d'Arrée ; cela peut donc concerner les sites Natura 2000. Une vigilance est préconisée en terme de préservation des sites et de canalisation de la fréquentation. Des précisions sur les moyens de préservation et valorisation sont reportées dans le cadre des élaborations des documents d'urbanisme locaux. Il est également demandé d'être vigilant quant au respect des écosystèmes lors des aménagements qui concernent des espaces naturels tels que les ZNIEFF.

Les prescriptions qui concernent les espaces naturels de haute valeur écologique sont importantes. Le SCoT de Morlaix Communauté s'attache à préserver au maximum son capital naturel, qui fait la qualité de son territoire et son identité. Ces atouts sont estimés exceptionnels. Les espaces côtiers et littoraux et les ensembles significatifs de type côte à falaise et micro-falaises, vasières, dunes, landes ou zones de nidification sont considérés comme des espaces de respiration et d'équilibre, qui doivent faire l'objet de mesures de protection spécifiques. De même pour les milieux aquatiques et zones humides.

L'accent est par ailleurs mis sur la nécessité de continuité hydrographique et d'interconnexion des zones humides depuis les sources jusqu'à l'embouchure des cours d'eau.

Le DOG insiste sur l'importance des corridors biologiques, à mettre en valeur et protéger, notamment par la limitation de l'urbanisation.

Une prescription vise expressément les zones Natura 2000, les ZICO, ZNIEFF, sites naturels classés, espaces naturels remarquables, etc., en interdisant tout bouleversement écologique mettant en péril leur existence et en enjoignant aux communes d'étendre les protections dans le cadre de leurs documents d'urbanisme.

Il apparaît donc que le SCoT de Morlaix Communauté donne toute leur valeur aux zones présentant une importance particulière pour l'environnement et anticipe la problématique d'augmentation de la fréquentation des espaces liés à la poursuite du développement démographique du territoire et au développement touristique consécutif notamment à la LGV et au projet « Bretagne à Grande Vitesse », même si les moyens de protection plus précis seront précisés à l'échelle locale.

Concernant la Baie de Morlaix, des mesures particulières devront être prises préalablement aux aménagements sur le domaine maritime ou en bordure de celui-ci en vue de limiter leurs incidences négatives éventuelles sur une faune (en particulier avifaune) et une flore très dépendantes du bon état de conservation des zones humides littorales et de l'existence de secteurs calmes. Sont directement concernés : les liaisons maritimes saisonnières et le projet de port du Diben.

# LES INDICATEURS DE SUIVI

## Méthodologie

**Des indicateurs ont été envisagés en raison de leur pertinence, fréquence, degré de faisabilité, niveau géographique et réalité des sources d'information.**

**Ils se veulent à la fois quantitatifs et qualitatifs.**

**Les indicateurs retenus doivent être relativement faciles à mettre en œuvre et adaptés aux enjeux du territoire de Morlaix Communauté.**

**Ils doivent être établis au minimum à l'état 0, à l'état intermédiaire (5 ans) et au moment du bilan dans 10 ans.**

## Les indicateurs de suivi

**Les indicateurs de suivi ont été classés en plusieurs catégories :**

- Les indicateurs de suivi de la qualité des milieux et du cadre de vie
- Les indicateurs de suivi concernant les ressources
- Les indicateurs de suivi concernant les nuisances et pollutions
- Les indicateurs de suivi des risques majeurs

## **LES INDICATEURS DE SUIVI DE LA QUALITE DES MILIEUX ET DU CADRE DE VIE**

### *Concernant les milieux*

Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données
communes ayant augmenté la bande des 100m	nb	communes
mesure du linéaire côtier naturel et artificialisé	km	communes
Linéaire des haies bocagères	km	communes
Zones humides	m <sup>2</sup>	Communes, conseil général

### *Concernant l'accès à la nature*

Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données
sentiers	Nb et km	communes
Linéaires de sentiers non goudronnés	km	communes
Zones humides	m <sup>2</sup>	Communes, conseil général

## LES INDICATEURS DE SUIVI CONCERNANT LES RESSOURCES

### Concernant l'utilisation des sols et la consommation d'espace

Thème	Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données	
Occupation du sol	Territoires artificialisés (habitat, activités)	Km <sup>2</sup> + part en %	Morlaix Communauté Analyse SIG + photographies aériennes	
	Territoires agricoles	Km <sup>2</sup> + part en %		
	Territoires forestiers	Km <sup>2</sup> + part en %		
	Zones humides	Km <sup>2</sup> + part en %		
	Zones naturelles protégées	Km <sup>2</sup> + part en %		
Evolution de l'occupation du sol	Zones en évolution	%		
	Zones stables	%		
Evolution de la consommation de l'espace	Part destiné à l'habitat	%		
	Part destiné aux activités économiques	%		
	Part destiné aux équipements publics	%		
	Part destiné aux surfaces de voirie et parking	%		
Densité	Logements à l'hectare	nb		Morlaix Communauté
Déplacements alternatifs à la voiture	Répartition modale des déplacements	%		Morlaix Communauté
	Lignes de transports en commun	nb		
	Fréquentation des transports en commun	Nb de voyageurs par ligne		
	Transport à la demande	Nb de voyageurs		
	Fréquentation du transport à la demande	Nb de voyageurs		
	Nbre de km de pistes cyclables	km		
	Nbre de km de pistes cyclables en site propre	km		
Nbre de km de chemins piétons	km			



Concernant la ressource en eau

Thème	Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données
Qualité des eaux	Qualité des eaux des cours d'eau du point de vue des nitrates et des pesticides		Syndicats d'eau/DDass
	Qualité des eaux de baignade	% plages classées en A, B, C,D	DDASS
	Qualité des eaux conchylicoles (classement sanitaire des zones de production)	% plages classées en A, B, C, D	DDAM
	Périmètre des captages	nb	Préfecture / DDASS
	Captages / forage ou prise d'eau	nb	Préfecture / DDASS
	Programme de bassin versant	Nb de communes concernées	Agence de l'eau
Consommation/coût	Volume d'eau prélevé / usage / origine (eau de surface ou souterrain)	Volume d'eau brute prélevé	Syndicats d'eau / DDASS
	Volume d'eau consommé/ usage / origine (eau de surface ou souterrain)	Volume d'eau facturé	Syndicats d'eau / DDASS
	Volume d'eau importé	Volume d'eau importé depuis des syndicats extérieurs au territoire de Morlaix Communauté	Syndicats d'eau / DDASS
	Consommation moyenne d'eau potable par habitant	/m3	DDASS/Morlaix communauté
	Prix de l'eau	/m3	Syndicats d'eau
Assainissement	Raccordement aux réseaux communaux	% population raccordée	Communes / Syndicats d'eau
	Nombre d'assainissement autonomes	Nb et % population concernée	Morlaix Communauté
	Rendement des STEP	Flux de pollution rejeté dans le milieu	Communes / Syndicats d'eau
	Nombre de dispositifs autonomes contrôlés	%des équipements contrôlés et population concernée	Morlaix Communauté
	Nombres de dispositifs à améliorer	Nb et % population concernée	Morlaix Communauté
	Nombres de dispositifs utilisant les techniques alternatives	Nb et % population concernée	Morlaix Communauté et communes

### Concernant le milieu marin

Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données
Pollution des sédiments portuaires (ports à flot)	prélèvements	SIVOM de Morlaix St Martin des Champs
Inventaire des aires de réparation navale	nb	CCI, programme de gestion intégrée des zones côtières

### Concernant l'énergie

Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données
Energie totale consommée sur le territoire par secteur	MW	HEOL (agence locale de l'énergie du Pays de Morlaix)
Pourcentage d'énergie électrique produite par les énergies renouvelables	%	
Pourcentage d'énergie produite par l'énergie éolienne	%	
Surface de panneaux solaires installées	m <sup>2</sup>	
Nombre de chaufferies bois installées	nb	
Nombre d'opérations HQE recensées sur le territoire	nb	HEOL / Communes

### Concernant la gestion des déchets

Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données
Quantité d'ordures ménagères produites par habitant	Kg/jour/hab	Morlaix Communauté
Quantité de déchets collectés	tonnes	Morlaix Communauté
Quantité de déchets enfouis	tonnes	Morlaix Communauté
Quantité de déchets incinérés	tonnes	Morlaix Communauté
Nombre de déchetteries	nb	Morlaix Communauté

## **LES INDICATEURS DE SUIVI CONCERNANT LES NUISANCES ET POLLUTIONS**

### *Concernant les nuisances sonores*

Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données
Classement des voies bruyantes	catégories	DDE
Urbanisation le long de ces voies	nb	Communes

### *Concernant la qualité de l'air*

Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données
Qualité de l'air		Air Breiz
Circulation sur les principaux axes	Nb moyen de véhicules	DDE

### *Concernant la pollution des sols*

Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données
Sites potentiellement pollués	nb	DRIRE / communes
Sites pollués en cours de réhabilitation	nb	DRIRE / communes
Sites pollués réhabilités	nb	DRIRE / communes

## **LES INDICATEURS DE SUIVI DES RISQUES MAJEURS**

### *Concernant les risques naturels*

Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données
Surface urbaine soumise aux risques inondation	Km <sup>2</sup>	Communes
Population soumise aux risques inondation	nb	Communes

### *Concernant les risques technologiques et industriels*

Nom de l'indicateur	Mode de calcul/unité de mesure/données	Sources/origine des données
Sites soumis à autorisation	nb	DRIRE / Communes
Sites classés SEVESO	nb	DRIRE / Communes

# LE RESUME NON TECHNIQUE

## **Avant-propos :**

### **Principe de compréhension et de cadrage :**

Dans le cadre du respect du décret du 27 mai 2005, nous avons souhaité mettre en avant la prise en compte de l'environnement par une connaissance initiale de qualité et transversale. Les débats pour l'élaboration du projet de SCoT à travers le PADD et la mise en place du Document d'Orientations Générales nous a permis de travailler ensuite sur l'évaluation du projet et de ses incidences sur l'environnement.

### **Principe méthodologique :**

La réalisation de l'évaluation environnementale a été guidée par l'analyse du projet par ses prescriptions dans le Document d'Orientations Générales, les orientations génératrices d'incidences positives et négatives et les moyens compensatoires mis en œuvre.

Ce document a été réalisé en interne au sein des services de Morlaix Communauté afin de disposer d'un regard différent sur le projet. Les indicateurs ont été établis par le groupement d'études.

### **Objectifs de l'évaluation environnementale :**

Le projet communautaire et le traitement transversal des problématiques d'aménagement et de développement durable ont pour but de coordonner les localisations, les logiques d'aménagement, le respect des espaces remarquables et fragiles du territoire et la mise en valeur des éléments forts du patrimoine architectural et naturel. La population, le développement économique, la préservation et l'amélioration du cadre de vie ont guidé les orientations du SCoT pour proposer un développement partagé et solidaire du territoire où l'homme et son avenir restent au cœur des choix.

### **Synthèse de l'analyse de l'état initial de l'environnement :**

#### ***Un milieu naturel riche, à préserver et valoriser***

Le territoire de Morlaix Communauté de Morlaix présente une grande richesse écologique : il est composé de milieux très variés et de sites remarquables. La baie de Morlaix et les Monts d'Arrée sont des lieux emblématiques du Finistère. La mise en œuvre de la directive Habitat (réseau Natura 2000) va permettre d'approfondir les connaissances sur ces milieux et de travailler sur les mesures de gestion adaptées.

A l'heure actuelle, les inventaires sont encore insuffisants (ou trop anciens) et plusieurs menaces pèsent sur les écosystèmes : la pression urbaine sur le littoral, l'abandon des pratiques agricoles sur les Monts d'Arrée sont symboliques de la modification des usages.

Le SCOT devra permettre d'assurer un développement équilibré du territoire en préservant et valorisant l'environnement naturel, en veillant au respect des principales dispositions de la loi Littoral et à la compatibilité entre les différents usages.

### ***Préserver les paysages et protéger les espaces naturels, ruraux et littoraux***

Les paysages sont riches et la sauvegarde de la qualité paysagère du territoire doit être un objectif fondamental du SCOT d'autant qu'elle conduit à une certaine attractivité du territoire (économique, touristique).

Ce paysage s'inscrit dans une dynamique de mutation où chaque décision quant à son usage et sa vocation laisse une empreinte importante. C'est un territoire fragile dans son devenir : la préservation des écosystèmes est un des enjeux clés.

L'agriculture a longtemps joué un rôle important dans le paysage et pour l'entretien du paysage naturel. Il convient d'être attentif aux bouleversements que ce secteur peut rencontrer, bouleversements souvent lourds d'incidences sur le territoire (suppression des haies, talus, friches des fonds de vallées...).

La protection et la mise en valeur des sites et paysages de grande qualité et très diversifiés associés à une forte densité patrimoniale sont des atouts essentiels. Il s'agira de déterminer un équilibre entre « une revendication économique à effets immédiats et une exigence de qualité patrimoniale », pour préserver le capital naturel et architectural du territoire.

### ***Veiller à la qualité des espaces urbanisés***

Nature et urbanisation se doivent de cohabiter dans la plus grande harmonie et sur le long terme et l'urbanisation ne doit pas conduire à une perte d'identité du territoire.

Dans une optique de développement durable de l'agglomération, il convient de fonder le développement du territoire sur une gestion parcimonieuse de l'espace. Le SCOT doit permettre de réfléchir sur le développement de l'urbanisation, la localisation des zones d'activité... afin notamment de résoudre des problèmes qui émergent comme le mitage paysager, l'image des entrées de ville et des zones industrielles périphérique.

Une maîtrise de la consommation d'espace permet la préservation de la qualité du cadre de vie, de l'environnement et des coûts liés à la gestion de l'espace.

### ***Apprendre à mieux utiliser les potentialités du territoire***

Promouvoir la mise en valeur architecturale des édifices et lutter contre la banalisation du bâti.

Il s'agira de construire une stratégie globale de développement touristique en utilisant les atouts du territoire, du littoral aux Monts d'Arrée, et de renforcer l'offre touristique du territoire.

### ***Assurer une gestion durable des ressources naturelles***

La reconquête de la qualité de l'eau est un enjeu majeur sur le territoire. Elle est en effet indispensable pour assurer un approvisionnement en eau potable, préserver la qualité des écosystèmes aquatiques, permettre une exploitation des ressources marines (pêche, conchyliculture) et une valorisation touristique (qualité des eaux de baignade).

Cette reconquête passe par :

- une connaissance des contraintes relatives à l'assainissement (l'achèvement des études de zonage engagées par les communes permettra d'orienter les choix en matière d'urbanisme),

- une protection des captages et prises d'eau pour l'alimentation en eau potable (tous les captages ne sont pas encore protégés)
- la gestion des boues de station d'épuration et des lisiers
- une modification des pratiques agricoles

La qualité de l'air pourra être préservée en limitant les rejets dus aux véhicules (promotion des transports collectifs ou non polluants), aux activités industrielles (encore peu présentes) mais également à l'activité agricole.

Malgré un potentiel non négligeable aussi bien au niveau de l'énergie éolienne, solaire ou de la filière bois, les énergies renouvelables sont encore très peu développées. Elles sont indispensables pour limiter les pollutions et préserver les ressources.

### **Limiter les nuisances et les pollutions, gérer les risques**

Les nuisances sonores, liées aux infrastructures de transport sont surtout concentrées autour des grands axes routiers (RN12) et de l'agglomération de Morlaix. L'aéroport ne dispose pas de plan d'exposition aux bruits. Il s'agira de prendre en compte dans le SCOT les nuisances sonores au vu de la situation actuelle et à venir (nécessité de réalisation d'un Plan d'Exposition au Bruit pour l'aéroport, voie de contournement sud-est de Morlaix...).

La gestion des déchets fait l'objet de plusieurs projets : développement de la collecte sélective et création d'un centre d'enfouissement technique de classes II et III. En effet, Morlaix Communauté est dépendante des installations de traitement extérieures. Les anciennes décharges ne sont pas encore toutes réhabilitées.

Le territoire est soumis à peu de risques naturels et industriels. Le plan de prévention du risque inondation sur la rivière de Morlaix est actuellement en révision. Le développement de l'urbanisation devra prendre en compte les contraintes présentes afin d'éviter de créer des situations à risques.

### **Synthèse de l'évaluation environnementale :**

La prise en compte d'un milieu naturel riche et préservé, à valoriser comme élément fort de l'identité et du cadre de vie du territoire

Les protections réglementaires sur les secteurs littoraux, les vallées et le début des Monts d'Arrée ont guidé la prise en compte des espaces remarquables et le rappel du respect des zones humides et milieux caractéristiques à protéger (ex : landes, dunes, forêt, tourbières, marais et vasières etc..). Le projet de SCOT s'appuie sur la forte valeur écologique des territoires et met en avant un développement sans cesse respectueux de ces milieux et des paysages.

La problématique des espaces littoraux propose un développement maîtrisé, dont l'élément fort reste l'accessibilité pour tous au littoral, le respect des règles d'inconstructibilité, la préservation des paysages et des espaces remarquables. La gestion des conflits d'usages et la mise en place d'une démarche de gestion intégrée de la zone côtière doivent conforter ces orientations.



Le SCoT prend en compte les extensions de l'urbanisation, le développement des territoires ruraux, le développement économique et ses incidences sur la consommation de l'espace, la banalisation des paysages et l'organisation du développement du bâti agricole. Il conviendra néanmoins lors des opérations sur les équipements structurants (projet de port de plaisance de Plougasnou), le projet de voie de contournement sud-est ou encore la question de la pression urbaine en secteur littoral de ne pas compromettre cet atout majeur de Morlaix Communauté.

#### Le traitement des espaces urbanisés : développement et respect des équilibres

Le pôle urbain central et sa vocation de cœur du territoire doit fonctionner en relation avec les territoires d'équilibres. Le développement de l'urbanisation repose dans le projet de SCoT sur le renouvellement urbain, la maîtrise des consommations d'espaces, le développement équilibré des fonctions de services, d'équipements publics et d'activités économiques.

La réalisation d'équipements structurants (ex : port de plaisance de Plougasnou) doit apporter une réponse aux besoins sur cette activité dans le cadre du plan plaisance baie de Morlaix tout en proposant une réalisation soucieuse de préserver les espaces sensibles adjacents. Le projet doit se réaliser en cohérence avec une volonté de développement économique sans en oublier un des atouts fort du territoire : le patrimoine naturel et les paysages.

Ces questions sont traitées avec raison et respect des forces et faiblesses du territoire, nature des voies de communication et équipements en place.

Il s'agit ici de donner au projet toute sa valeur dans la prise en compte du rapport entre le lieu de travail et le logement et les moyens de desserte individuel ou collectif.

Le renouvellement urbain est également mis en avant par le travail sur les friches industrielles ou les quartiers délaissés et le travail à travers le PLH sur les habitats vacants et la réhabilitation de l'ancien.

Enfin, le projet insiste aussi sur le respect de l'identité des communes et de l'aménagement des bourgs. La notion de bouchage des dents creuses doit permettre de conserver des espaces de respiration, élément fort de l'équilibre intra-muros des communes rurales et péri-urbaines de Morlaix Communauté.

#### Protéger et gérer durablement les ressources naturelles

La reconquête de la qualité de l'eau est incontournable car elle est directement à la source des problèmes de qualité des cours d'eau et des eaux de baignade, elle peut avoir un impact sur les productions ostréicoles, l'eau potable, le tourisme ou encore l'exploitation des ressources marines en général.

Le projet prend en compte durablement ces aspects et les incidences prévisibles par un ensemble de prescriptions sur les assainissements, les consommations d'eau, la récupération d'eau pluviale et le travail sur les zones urbaines vers des procédés respectueux de l'environnement..

La qualité de l'air est prise en compte à travers le projet pour les déplacements collectifs et l'organisation des plates-formes d'échanges, dont l'objectif est de réduire les gaz à effet de serre. La place de l'automobile est également remise en question dans les centres bourgs pour des raisons de sécurité et de pollution.

Enfin, le potentiel éolien du territoire doit permettre de proposer à travers le schéma éolien communautaire des implantations cohérentes et respectueuses de critères paysagers, architecturaux, de respect des populations et de bon potentiel éolien.

#### Traiter les nuisances induites, les pollutions et gérer les risques sur le territoire

Le projet de SCoT prend en compte les nuisances sonores issues des projets de voies nouvelles, des industries et des activités en général. L'aéroport fait l'objet d'un traitement particulier par la sollicitation de l'Etat pour la réalisation d'un plan d'exposition au bruit.

La gestion des déchets s'inscrit dans une démarche extra-communautaire avec les territoires voisins et dans le cadre des projets de création de CSDU de classe 2. Deux sites potentiels sont repérés sur Morlaix Communauté. Nous n'écartons pas ici l'ensemble des précautions nécessaires à prendre et les nuisances connues en terme de sites riverains et de risque d'infiltration, de rotations des véhicules et d'impacts sur la faune et la flore et les cours d'eau adjacents.

L'ensemble des mesures réglementaires, des études préalables et des étapes de concertation avec les riverains devront être mises en œuvre.

La gestion des risques d'inondation est un risque fort sur le pôle urbain. Cette problématique est traitée en amont pour réduire les effets de ruissellement par l'imperméabilisation des sols et créer des espaces tampons lors des épisodes de fortes pluies conjugués à des coefficients de marée importants. Le traitement des espaces urbanisés avec des revêtements drainant a été prescrit dans le projet tout comme l'exclusion des constructions nouvelles en zone inondable et le travail sur les habitats lors du renouvellement urbain en zone à risque d'inondation.

Enfin, les risques industriels majeurs identifiés sont quasiment nuls, le développement économique peut néanmoins engendrer l'installation de nouvelles unités. Le Document d'Orientations Générales prend en compte cette possibilité et renforce les mesures d'éloignement et la cohérence des localisations par rapport à la population et aux nuisances liées aux risques d'explosion ou d'inhalation de produits dangereux, au bruit et au trafic induit.

#### Mise en place d'indicateurs :

De nombreux indicateurs pour mesurer les effets du projet sur le territoire doivent permettre de définir un état initial suite à l'arrêt du SCoT, de le suivre lors de sa durée de vie et d'en réaliser un bilan à son issue pour mesurer plus finement les impacts du projet.