

Fiche technique du site « Réinventons nos Cœurs de Ville »



VILLE DE MORLAIX

Quartier Gambetta/Gare

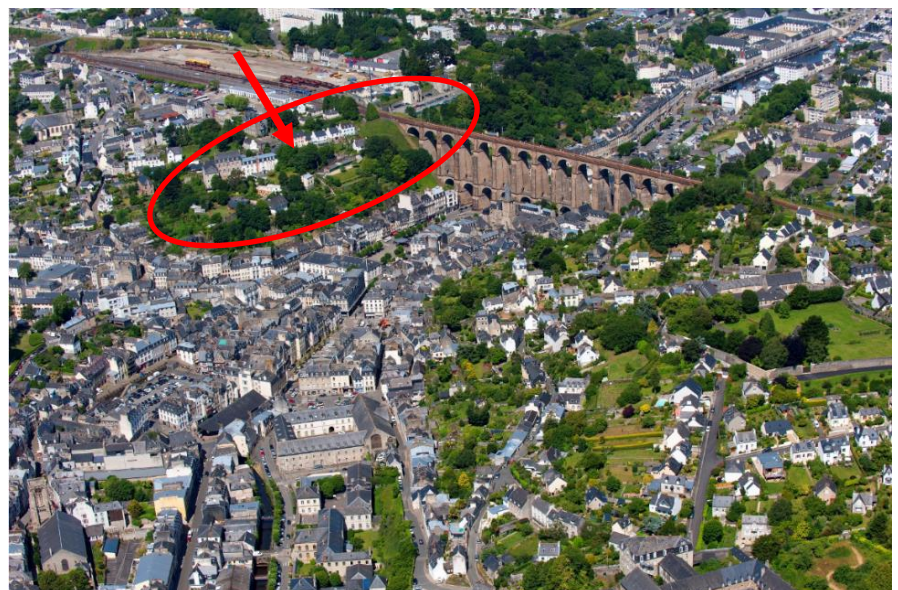
1. Présentation du site

A. Préambule

Comme dix autres villes bretonnes, Morlaix a été retenue au programme national « **Action Cœur de Ville** ». Signataire de la convention cadre pluriannuelle le 21 septembre 2018, Morlaix et la communauté d'agglomération s'engagent dès ce début d'année 2019 dans une phase active de mise en place du projet de redynamisation du centre-ville et dans la déclinaison d'actions matures prioritaires.

Dans le même temps, la Ville étudie la possibilité de délimiter son **périmètre d'Opération de Revitalisation Territoriale** sur la base de la stratégie territoriale engagée à l'échelle de la Ville et de l'agglomération. Celui-ci sera validé par le comité local de projet fin juin 2019. Ce périmètre d'intervention de l'ORT s'articulera autour des enjeux urbains du centre-ville et des actions et projets identifiés dans la convention ACV.

Aujourd'hui, la Ville fait partie des 54 villes lauréates de la consultation « **Réinventons nos cœurs de ville** » pour laquelle elle a proposé un **site de renouvellement urbain autour du pôle d'échanges multimodal** de la gare TGV. Le présent document présente le site envisagé pour cette opération majeure de renouvellement urbain en cœur de ville.



B. Présentation générale de la ville

➤ Morlaix ville centre de l'agglomération

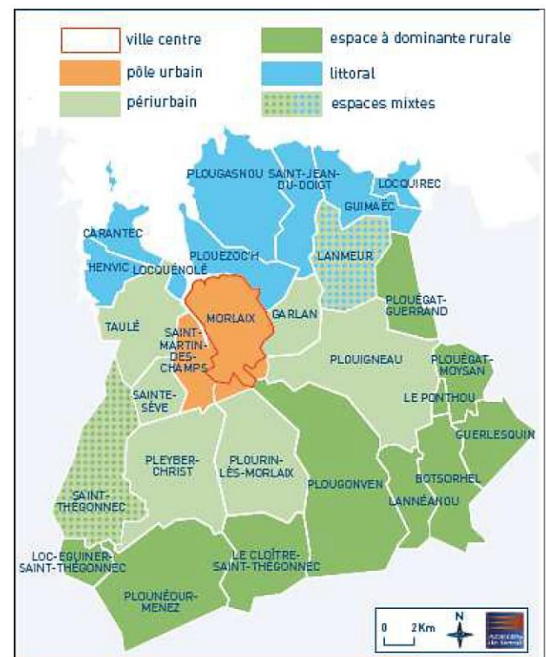
Avec **15 000 habitants**, la Ville de Morlaix fait partie du territoire de « Morlaix Communauté », créée en 2000, qui regroupe, entre terre et mer, 26 communes pour 64 300 habitants (2 communes ont fusionné au 1er janvier 2019). Le territoire communal s'étend sur une superficie de 2 496 hectares.

La Ville a joué un rôle historique important dans le développement économique et humain de la région. Son statut de **sous-préfecture du Finistère**, chef-lieu de l'arrondissement de Morlaix et du Pays de Morlaix, et ville centre de Morlaix Communauté en témoigne.

La Ville est principalement **desservie par la RN 12** et le **réseau ferroviaire** reliant d'une part Brest et, d'autre part en 3h **par le TGV**, Paris *via* Rennes. Morlaix dispose également d'un **port** ouvert vers la mer et d'un aéroport.

Outre son patrimoine bâti de qualité et son fleurissement, justifiant notamment sa labellisation « **Sites et cités remarquables** », « **Ville fleurie, 3 fleurs** » (6 villes concernées en Bretagne, mais la seule du Finistère), et la mise en œuvre d'un **Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur** (6 villes concernées en Bretagne), créé et délimité par arrêté préfectoral du 22 décembre 2015, la ville offre le charme et le cadre de vie d'une ville à taille humaine située à proximité immédiate de la mer.

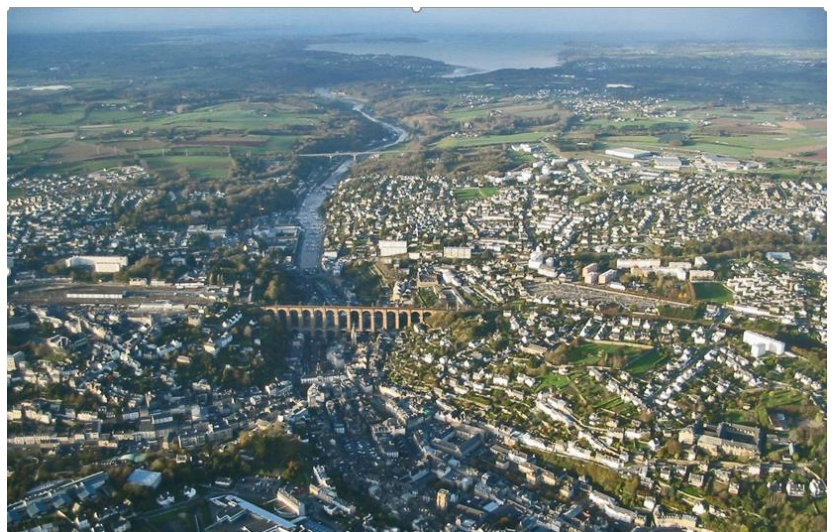
Le centre-ville est couvert par **une Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP)** en vigueur depuis novembre 2017 sur 886 hectares. A l'intérieur du site patrimonial remarquable est inscrit un secteur d'environ 48 hectares sur lequel porte l'élaboration du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV).



➤ Un site et un patrimoine singuliers

Le pays de Morlaix, et plus particulièrement le site d'implantation de la Ville, se caractérise d'une part par une **topographie fortement marquée** avec la présence de vallées et de nombreux talwegs, et, d'autre part, par la **baie de Morlaix** et sa côte dentelée en bordure de mer où anses, îlots et rochers sont autant d'éléments riches du paysage et ont eu des incidences significatives sur l'organisation urbaine, l'architecture et le paysage.

Morlaix est située à la frontière des deux anciens évêchés du Léon et du Trégor, au sein des vallées formées par les rivières du Queffleuth et du Jarlot qui se rejoignent pour former la ria du Dossen.



Le site d'implantation du centre historique de Morlaix entre confluence et collines est le support d'éléments patrimoniaux à forte valeur identitaire. Du château, construit dès le 11^{ème} siècle, et surplombant la ville médiévale fortifiée restent aujourd'hui un promontoire paysager offrant des vues exceptionnelles sur le centre ancien et les coteaux verdoyants, des vestiges de remparts et portes de faubourg, et une structure urbaine et parcellaire spécifique à l'ancienne ville ceinte encore majoritairement préservée.

L'une des richesses patrimoniales majeures pour le centre historique est la préservation des quelque **150 immeubles à pans-de-bois**. Patrimoine exceptionnel par le nombre d'édifices et par la **spécificité locale des maisons à Pondalez**, c'est un **enjeu exceptionnel de maintien d'une identité** bâtie sur un parcellaire médiéval préservé.

Ces éléments, **non délocalisables**, sont regroupés dans l'ancien secteur de la ville fortifiée mais également sur les voies principales des faubourgs historiques qui remontent le long des pentes. Pour s'adapter au relief, les **jardins** qui s'étendent à l'arrière des bâtiments anciens se sont développés **en terrasses** successives : les « combots ». Les terrains et bâtis implantés en profondeur d'îlots dans les pentes sont desservis par un **réseau de venelles** remarquablement bien préservé et emprunté au quotidien par les riverains et les visiteurs. Ce patrimoine adapté au relief, spécifique au site encaissé de Morlaix, constitue également un **enjeu identitaire** important.

Dans une morphologie différente, le **site portuaire historique** se distingue des autres espaces majeurs par son ampleur et son mode de constitution par couvertures successives de la rivière de Morlaix, par la **présence forte du viaduc** et par le patrimoine maritime qui accompagne le port de plaisance, bordé par l'**ancienne Manufacture des tabacs**.

Désormais **placée à 3h de Paris via la liaison LGV**, et couverte par la fibre optique à échelle 2020, Morlaix présente une **offre culturelle riche**, tant qualitativement que quantitativement. La programmation éclectique de son théâtre municipal à l'italienne, son partenariat avec l'Espace des Sciences de Rennes, et les deux projets d'envergure qui structurent horizontalement son centre, à savoir, le projet municipal de réhabilitation du Musée des Jacobins et le projet intercommunal de requalification de l'ancienne Manufacture royale des tabacs, destiné à accueillir un complexe culturel, lui permettent de rayonner à l'échelle du pays de Morlaix, et même au-delà.

Pour autant, la singularité du centre historique de Morlaix n'est pas sans poser certaines difficultés. Le maintien du dynamisme du cœur de ville souffre de cette topographie contraignante (situation en fond de vallée et ceint de coteaux abrupts) et d'un manque de disponibilités foncières, d'une exposition certaine à un risque d'inondations, et surtout, d'une **contrainte de mobilité urbaine**, résultant des difficultés d'accessibilité depuis les plateaux urbanisés et modernisés, notamment entre le Pôle d'Échanges Multimodal de la Gare, et le centre historique.

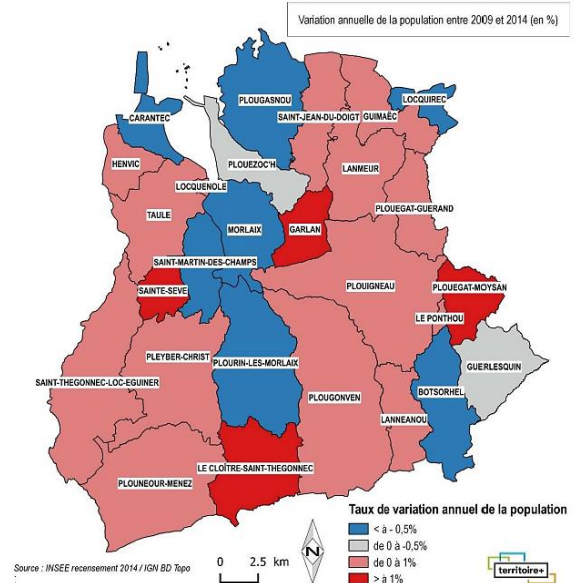


➤ Une population en baisse et vieillissante

En matière démographique, Morlaix est confrontée depuis les années 1970 au **phénomène de périurbanisation** : elle a connu un dépeuplement à un rythme élevé au profit des communes voisines, phénomène qui semble se poursuivre même si son rythme est nettement ralenti. La population municipale est ainsi passée de 19 919 habitants en 1968 à 14830 habitants en 2015.

A Morlaix, comme à l'échelle de la communauté, on observe un **vieillessement** de la population : à Morlaix, **12% des ménages sont âgés de plus de 80 ans**. Des ménages pour lesquels la **question du logement est primordiale**, avec des demandes de plus en plus fortes principalement orientées sur les centralités.

Parallèlement, on peut noter que **la part des 15-29 ans est importante** sur la Ville puisqu'elle représente **34% de la population**. Cette représentativité est notamment due à la présence de familles et de la diversité des équipements scolaires, de la maternelle aux études supérieures (IUT, école d'infirmières, lycée professionnel ...).



➤ Des logements vacants

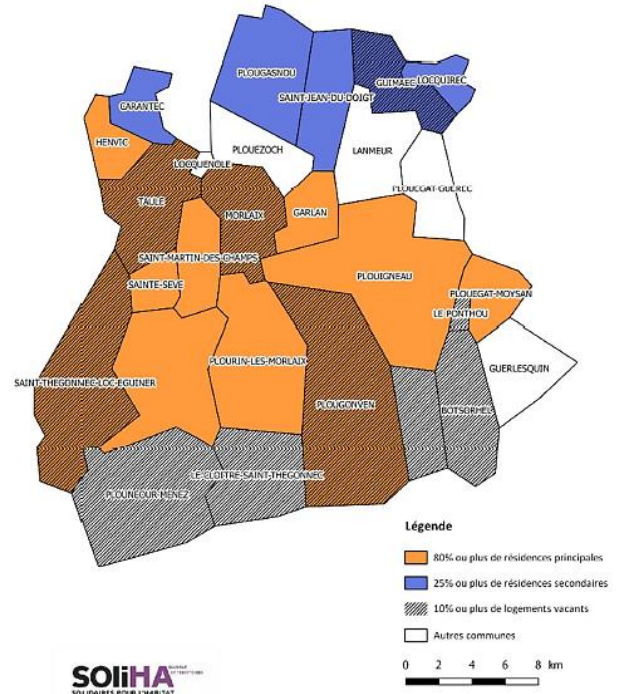
En matière de logements, **Morlaix regroupe 25% du parc de logements de la communauté** (9819 logements). Le territoire souffre d'un **déficit en logements locatifs** même si Morlaix concentre la moitié de ces logements. La part des résidences secondaires y est faible (entre 3 et 4%). Avec **19% de logements sociaux**, Morlaix concentre plus de la moitié du parc social communautaire.

On constate par ailleurs que le centre-ville souffre d'un **taux de vacance élevé** (16,4% de logements vacants). Il s'agit en majorité d'appartements (75% de ces logements) plutôt de petite taille et généralement en mauvais état car dans un parc ancien (deux tiers ont été construits avant 1900, dont 18% avant 1800).

L'offre existante ne répond pas aux besoins en logements puisque le parc disponible est en décalage avec les produits recherchés par les accédants : typologie, mauvais état, sans ascenseur....

Part des catégories de logements sur Morlaix Communauté en 2015

Source : INSEE 2015



➤ Situation de l'emploi et du commerce

Du point de vue **économique**, la Ville présente des **atouts** indéniables participant du maintien d'une certaine vitalité et de la présence d'**enseignes commerciales** nationales, de **professionnels libéraux** de santé (infirmiers, dentistes, orthodontistes, podologues, généralistes...), de **services** (avocats, notaires, géomètres, experts comptables...), et d'**équipements de centralité**, comme, par exemple, l'hôpital, le théâtre, les équipements de loisirs, la gare TGV..., qui lui permette de rayonner à l'échelle locale.

La Ville constitue aussi le **pôle d'emploi principal du territoire** communautaire, avec la présence d'entreprises de renommée internationale comme Viséo ou Sermeta. A l'inverse, on constate que **l'attractivité commerciale du centre-ville est en perte de vitesse**, avec un ralentissement de l'offre de l'hyper-centre par rapport au commerce de périphérie.

Avec **plus de 280 commerces**, le centre-ville de Morlaix concentre 69% des établissements du territoire communautaire (405). 33% des commerces se sont installés depuis moins de 5 ans. Ces chiffres traduisent une bonne densité de l'offre sur l'axe historique du cœur de ville et le signe d'un renouvellement de l'offre commerciale.

Ils illustrent aussi l'existence d'une forte instabilité de l'offre, avec un turn-over élevé qui peut s'expliquer par le renforcement de l'offre périphérique. Aujourd'hui, la répartition des parts de marchés du centre par rapport à la périphérie est particulièrement déséquilibrée avec seulement 13% pour le centre, représentant ainsi la part la plus faible dans le Finistère, contre 87% pour la part quartiers/périphérie (Source : CCI de Bretagne – Observatoires du Commerce – données 2013).

Cette situation aboutit concrètement à une désaffection du centre-ville et à une **vacance importante des locaux commerciaux**. Ce taux de vacance s'établit à 11%. Mais la vacance se répartit de façon différente selon la localisation de la cellule commerciale. Ainsi, dans certaines rues secondaires, elle est bien plus visible, renvoyant, à tort, une image négative du centre-ville.

Ce constat s'explique, en particulier, par la configuration des cellules commerciales du centre (surfaces limitées, parfois en mauvais état), les contraintes d'accessibilité (la ville se situe dans un fond de vallée) et le manque de visibilité du commerce de centre-ville par rapport aux zones commerciales localisées en bordure des grands axes routiers. De plus, par le passé, les orientations d'urbanisme de la ville, comme celles des autres communes de Morlaix Communauté, ont pu contribuer à accentuer le phénomène d'évasion commerciale par le développement de zones à urbaniser à vocation commerciale en périphérie de leurs centres. Heureusement, le nouveau PLU intercommunal en cours de finalisation, ainsi que la Politique Locale du Commerce, approuvée fin 2018, mettent l'accent sur la reconquête des centralités et la nécessaire économie de foncier.

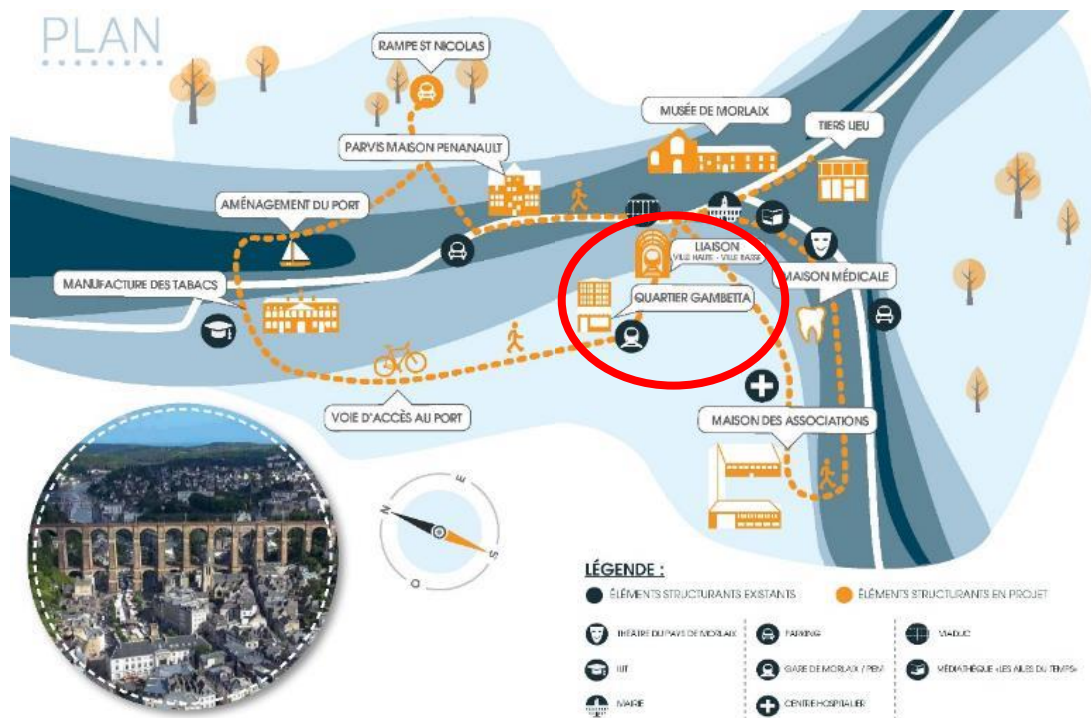


C. Le projet Action Cœur de Ville et le projet de territoire

➔ Les axes du programme ACV

Consciente du potentiel de son centre-ville mais aussi de ses fragilités, Morlaix a affiché, dans sa convention « Action Cœur de Ville », cinq axes de travail pour redonner l'élan qu'il mérite au cœur d'agglomération :

- **Axe 1 : La lutte contre la vacance des logements pour attirer de nouveaux habitants ;**
- **Axe 2 : La recherche d'un équilibre commercial plus juste entre le centre-ville et la périphérie ;**
- **Axe 3 : Le développement des connexions intermodales et des modes doux pour une meilleure accessibilité des points d'attractivité ;**
- **Axe 4 : La protection, l'évolution et la mise en valeur du patrimoine bâti morlaisien ;**
- **Axe 5 : L'accès à tous aux équipements, aux services publics, à la culture et aux loisirs.**



Dans ce cadre, la stratégie globale de redynamisation s’ancre autour de différentes actions ou projets visant à **améliorer les mobilités**, à **renforcer la fonction résidentielle**, à **conforter le commerce** et **développer les services et les équipements**.

Cette stratégie, qui sera complétée et affinée à l’issue de l’étude du schéma de référence en cours, est synthétisée par le schéma ci-contre et les réponses aux cinq axes de travail.

• **Améliorer les mobilités en connectant la ville « haute » et la ville « basse » par une liaison mécanique :**
Puisqu’elle contribue à l’exode du centre-ville, la neutralisation de la contrainte de déplacement liée à la topographie de la ville s’envisage comme l’enjeu prioritaire de la requalification du centre-ville et suppose la finalisation d’un projet de mobilité entrepris au début du XX^{ème} siècle, à savoir la liaison, par un système mécanique, entre la ville haute et la ville basse.

La mise en service d’un tel équipement ne sera pas sans conséquence sur l’organisation des mobilités à l’échelle de Morlaix et du territoire communautaire, notamment en matière d’accessibilité automobile et de déplacements doux.

- C’est pourquoi d’autres projets de requalification d’espaces publics viendront compléter ce dispositif :
- Aménagement des abords des futures gares de l’ascenseur urbain (à l’Est du parvis de la gare et au pied du viaduc, 18 place des Otages) ;
 - Requalification de la voie d’accès au port ;
 - Requalification de la place des Jacobins, en lien avec le projet de réhabilitation du musée et du quai du Léon en lien avec le projet de restructuration de la manufacture royale des tabacs ;
 - Réaménagement du parking de la rampe Saint-Nicolas.

Parallèlement à la levée de cette contrainte « verticale », la redynamisation du centre-ville de Morlaix implique une requalification « horizontale » du fond de la vallée, de part et d’autre du viaduc, permettant de relier les deux projets de pôles culturels en cours (Musée des Jacobins et Manufacture des tabacs) avec une offre résidentielle, commerciale et de services renouvelée.

- **Renforcer la fonction résidentielle :**
 - Mise en œuvre de l'étude du plan de sauvegarde et de mise en valeur du site patrimonial remarquable ainsi que de l'étude pré-opérationnelle de l'OPAH-Renouvellement Urbain ;
 - Restructuration des îlots autour de la gare ;
 - Aménagement d'une résidence de logements temporaires.

- **Conforter le commerce :**
 - Mise en œuvre de la Politique Locale du Commerce arrêtée par l'EPCI en 2018 ;
 - Création d'un office de commerce et recrutement d'un manager de centre-ville ;
 - Conforter le dispositif de financement public pour aider à la rénovation, à l'attractivité et à la transition numérique des commerces de centre-ville.

- **Développer les équipements culturels et les services à la population :**
 - Réhabilitation du Musée des Jacobins ;
 - Création d'une plate-forme multiculturelle dans une ancienne friche commerciale de l'hyper centre ;
 - Aménagement d'une maison des associations ;
 - Poursuite de la requalification de la manufacture royale des tabacs autour des industries créatives ;
 - Réhabilitation d'une friche économique en espace jeunes entreprises aux abords de la gare.

➔ Les actions déjà engagées

Depuis la signature de la convention Action Cœur de Ville, un certain nombre de projets ont d'ores-et-déjà été engagés. Il s'agit de :

- l'étude d'élaboration du Plan de Sauvegarde et de Mise en valeur du centre historique (2019/2023) ;
- la réhabilitation du Musée des Jacobins afin de redonner à ce lieu classé et aux collections toute leur attractivité (2019/2023) ;
- la création d'une « Micro Folie », plate-forme culturelle à dominante numérique et participative dans une ancienne friche commerciale de centre-ville (livraison 1^{er} trimestre 2020) ;
- la réhabilitation d'une première tranche de la Manufacture royale des tabacs (livraison mars et octobre 2020) ;
- la réhabilitation d'une friche économique à proximité de la gare en espace jeune entreprises : espace hybride regroupant espace de co-working, pépinière et hôtel d'entreprises sur 800 m² (livraison 3^{ème} trimestre 2020) ;
- la requalification de la voie d'accès au port qui relie la gare au quai du Léon et à la ville basse, en deux tranches de travaux (automne 2019 et été 2020) ;
- le réaménagement du parking de la rampe Saint-Nicolas permettant de bénéficier de stationnement gratuit en entrée de ville (réalisation fin 2020).



➔ Les projets à venir

Deux projets structurants pour le cœur de ville restent à concrétiser :

- La **mise en œuvre d'un ascenseur oblique reliant la ville haute et la ville basse** en réutilisant un tunnel existant entre le parvis de la gare et le pied du viaduc ferroviaire. En 1904, afin de relier la gare SNCF, le projet de construction d'un funiculaire est en effet engagé, puis abandonné après de la crise de 1929. Les études techniques vont être lancées courant 2019 pour un démarrage des travaux au second semestre 2020.
- La **restructuration du quartier Gambetta** aux abords immédiats de la gare TGV, objet du présent appel à projets.

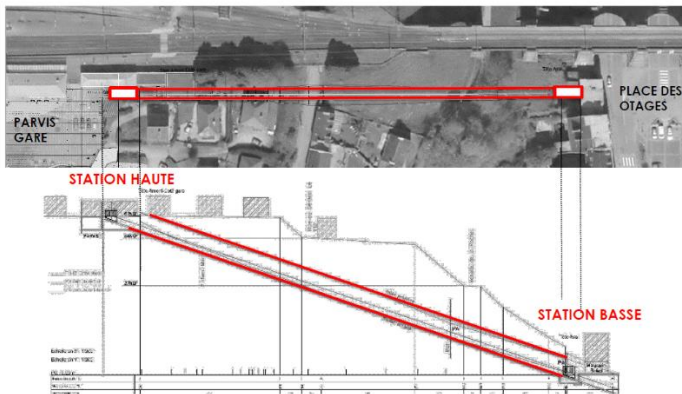
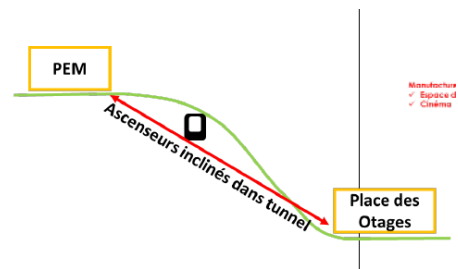


Figure 27 : Creusement du tunnel pour le funiculaire, Source : Bretagne-ferroviaire.org



➔ Articulation avec le projet de territoire

Le **projet de territoire de Morlaix Communauté**, dans sa partie 1 - Priorité 2, intitulée « *Une porte d'entrée accueillante pour le Pays de Morlaix* », **vis** **particulièrement le quartier de la gare de Morlaix**, conçu comme une **vitrine économique, touristique, résidentielle** pour le territoire. Les élus communautaires ont ainsi exprimé leur volonté de « *porter haut l'ambition de la nouvelle gare de Morlaix comme carrefour économique, en définissant une programmation qui associe habitat, économie, commerces et culture, avec une attention particulière portée à l'accueil de la clientèle d'affaires (espaces de travail, de restauration, de pause, hôtels...)* ».

Dès 2011, les Villes de Morlaix et de Saint-Martin des Champs, avec Morlaix Communauté, se sont constituées en groupement de commande afin de réfléchir ensemble au devenir de ce quartier, des deux côtés de la gare, en lien avec la RN12, la ville « basse », la manufacture, le port, la baie de Morlaix...

Ainsi, le « **triangle** » représenté par la gare, le cœur de la ville « basse » et le quartier du port, incluant la manufacture, représente une priorité pour le territoire, un **centre névralgique** où doit se concentrer la stratégie de dynamisation et modernisation de la Ville, profitable, par écho, à tout le territoire communautaire et au Pays de Morlaix.

D. Le site

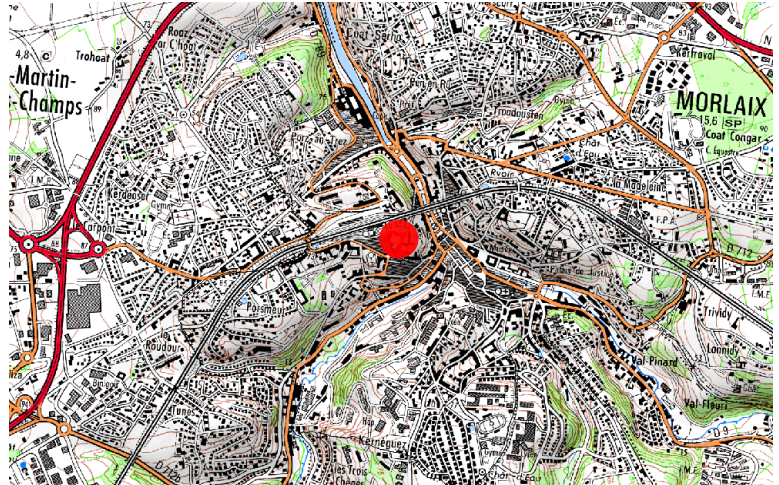
↳ Localisation du site d'intervention

Le site proposé pour le présent appel à projet « Réinventons nos cœurs de ville », se localise sur le **plateau à l'Ouest du centre historique** de Morlaix, à proximité immédiate du Pôle d'Échanges Multimodal de Morlaix, récemment restructuré.

Depuis juillet 2017, la gare de Morlaix est desservie par la **LGV-BGV** (Bretagne à Grande Vitesse) et relie désormais l'agglomération morlaisienne à Paris en 3 heures.

Ce bouleversement des distances/temps renforce l'attractivité du territoire et implique une réflexion d'ensemble sur le devenir des abords de la gare.

Ces espaces constituent désormais un enjeu majeur de renouvellement urbain, à la fois pour la Ville de Morlaix et pour Morlaix Communauté.

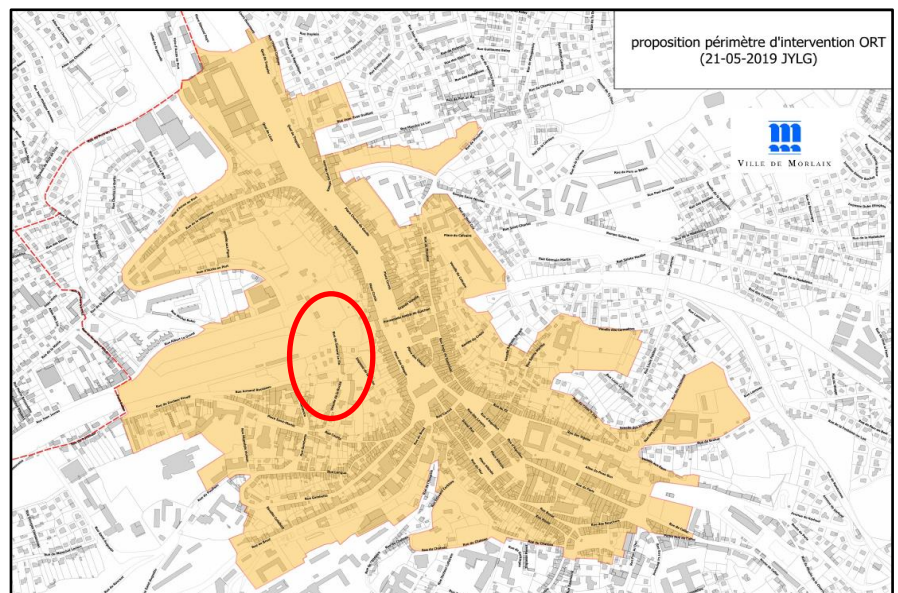


Quatre îlots, dont la maîtrise foncière est quasi acquise, font ainsi l'objet du présent appel à projet.

Le **quartier de la gare est totalement intégré au périmètre** prévisionnel d'intervention de l'**Opération de Revitalisation de Territoire (ORT)**, dont la délimitation définitive sera validée à l'été 2019.

Ainsi, le site d'intervention s'inscrit totalement dans le projet de redynamisation du cœur de ville de Morlaix, plus particulièrement en lien avec les opérations suivantes (réalisées ou en cours d'étude) :

- La **restructuration de la gare SNCF** et du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) récemment terminés ;
- La **requalification de la voie d'accès au port**, localisée au nord de la gare afin d'améliorer la liaison gare/centre-ville pour tous les modes de déplacements (auto, bus, vélos, piétons).
- La **création d'une liaison mécanique entre la ville haute et la ville basse** (ascenseur oblique) entre le quartier de la gare et le centre-ville. Cet équipement permettra de connecter la gare et le quartier environnant avec le centre-ville de Morlaix et le pôle d'échanges multimodal (voitures, bus, vélos) localisé au pied du viaduc. Ce projet a pour ambition d'améliorer à la fois les mobilités à l'échelle du centre-ville en s'affranchissant de la contrainte topographique, mais aussi de renforcer l'attractivité de la ville centre de l'agglomération à une échelle plus large (intermodalité avec le TER/TGV).

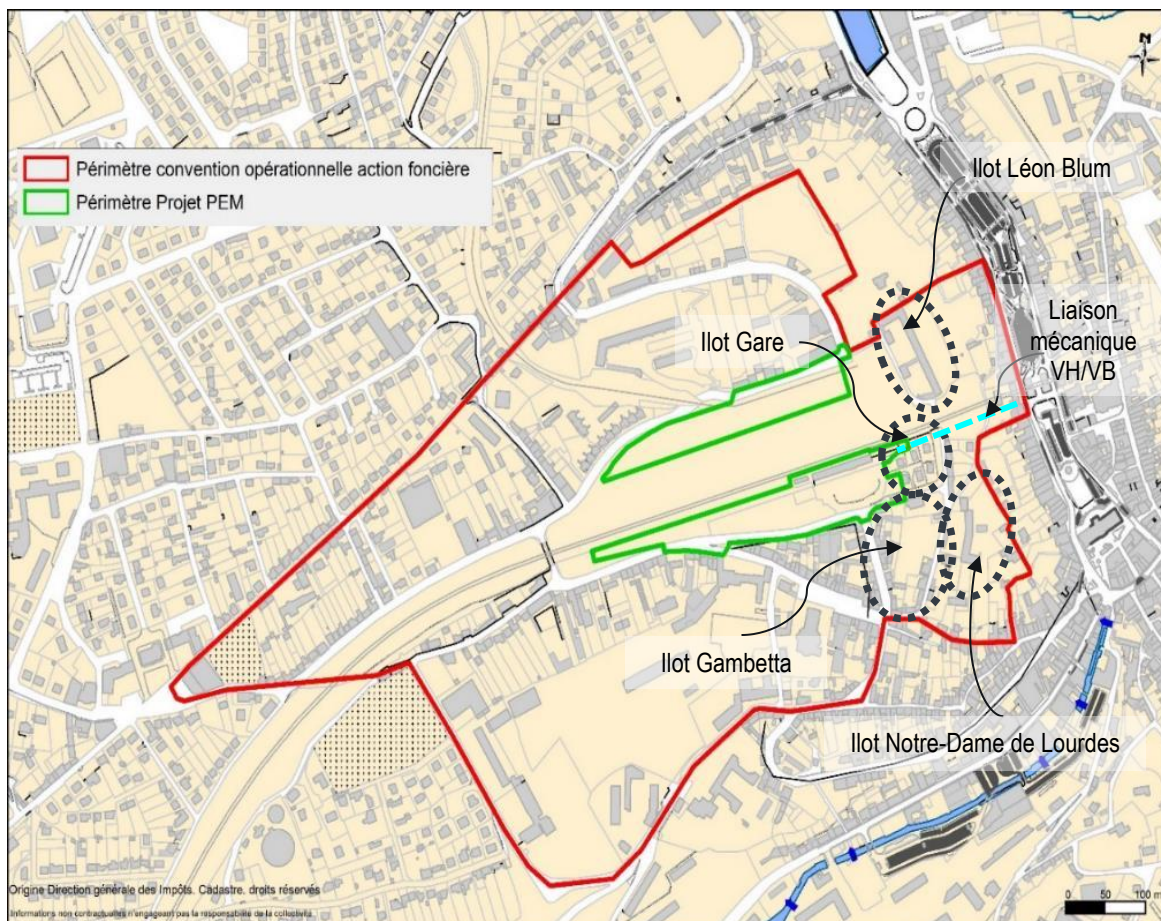


➤ Les opportunités foncières

Pour faire face à plusieurs opportunités foncières identifiées dans ce quartier, une convention opérationnelle d'actions foncières a été signée fin 2011 entre Morlaix Communauté, les communes concernées et l'Établissement Public Foncier de Bretagne (EPFB) afin que celui-ci conduise des actions foncières de nature à faciliter la réalisation du projet sur l'ensemble du quartier gare (*cf.* carte du périmètre ci-contre).

Ainsi, la Ville de Morlaix et l'EPFB (pour le compte de la Ville) ont procédé à l'acquisition de plusieurs biens immobiliers permettant d'avoir aujourd'hui la **maîtrise foncière quasi-totale de quatre îlots** : Gambetta Est, Gare et Notre-Dame de Lourdes au Sud des voies ferrées, et l'îlot Léon Blum au Nord.

La localisation privilégiée de ces ensembles fonciers, aux abords immédiats de la gare SNCF/LGV et de la future liaison mécanique entre la ville haute et la ville basse, amène à concevoir sur ce quartier en mutation, un **projet de restructuration urbaine** en densification, dans un souci de **mixité des fonctions** (habitat, commerces, activités).



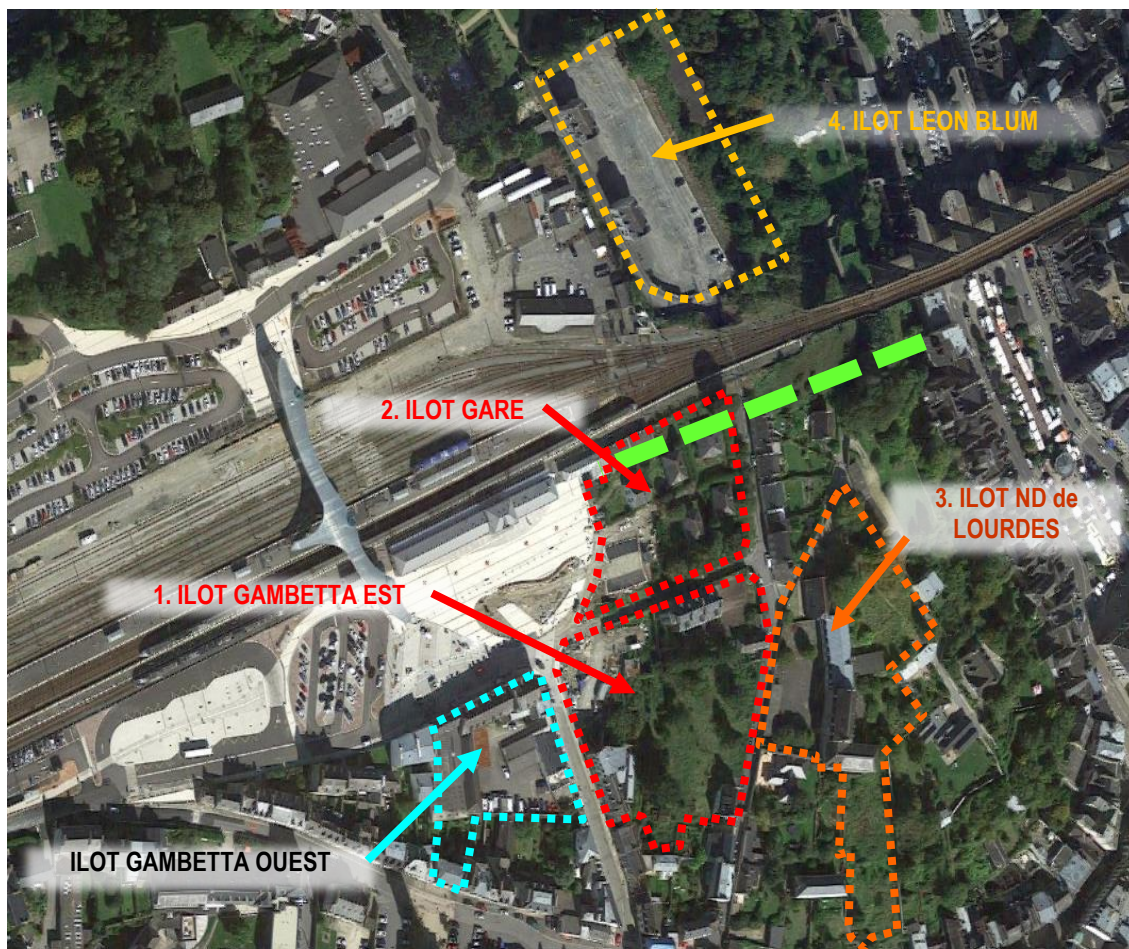
➤ La maîtrise foncière

Dans ce contexte, la Ville de Morlaix souhaite désormais **impulser la mise en œuvre opérationnelle de ce projet de renouvellement urbain global du quartier Gambetta/Gare sur trois îlots** :

- l'îlot Gare ;
- l'îlot Gambetta Est ;
- l'îlot Notre-Dame de Lourdes.

De façon optionnelle, la Ville propose d'intégrer l'îlot **Léon Blum** à la réflexion afin de faire émerger des propositions de requalification susceptibles de se réaliser dans un second temps.

Chacun des groupements candidats peut proposer un projet sur un ou plusieurs îlots. Dans tous les cas, la Ville veillera au respect de la cohérence d'ensemble du projet de quartier.



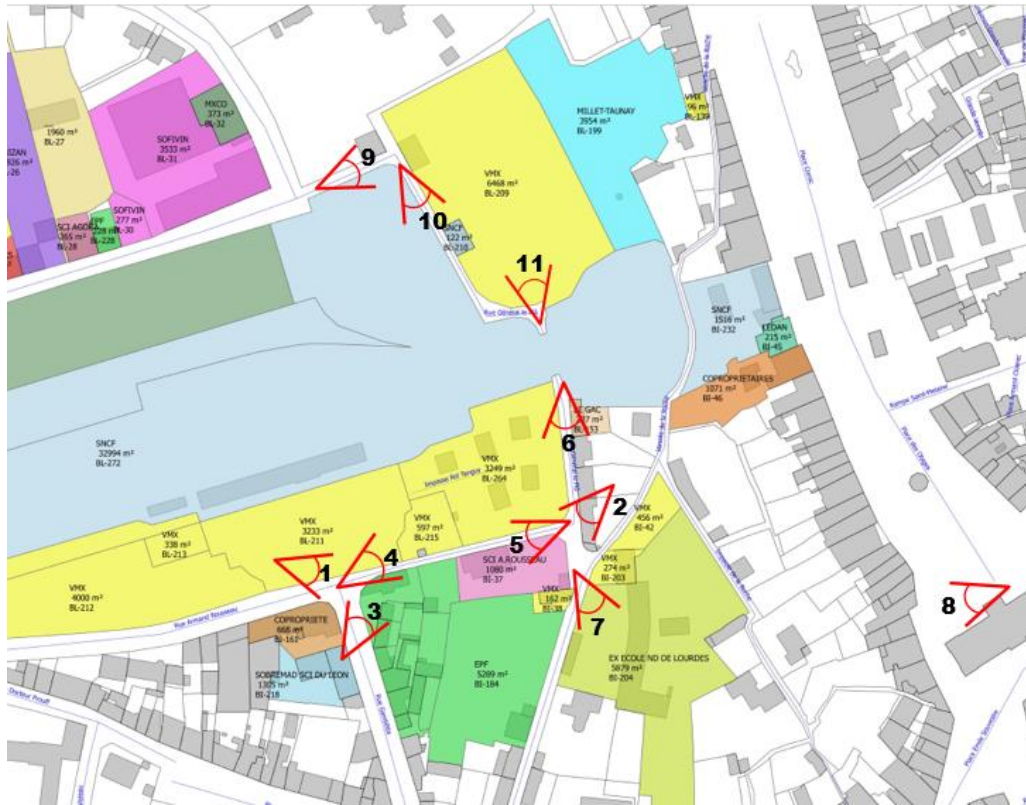
A titre d'information, il est important de préciser qu'en complément des quatre îlots sous maîtrise foncière publique, un autre site est susceptible de muter à court ou moyen terme.

Il s'agit de l'îlot Gambetta Ouest sur lequel se localise un ancien garage (parcelles BI 218, 219, 14, 217 / surface totale de 1305 m²) actuellement utilisé par un loueur de voiture et un immeuble (parcelle BI 161 / 658 m²) de 24 logements, aujourd'hui vacant. Cet immeuble est repéré dans l'AVAP comme bâtiment d'intérêt patrimonial. Il est notamment intéressant pour la qualité architecturale de sa façade.

2. Description du bien immobilier / Foncier

Caractéristiques foncières, techniques, patrimoniales

↳ Le cadastre et le repérage des vues



↳ Les îlots Gambetta Est et Gare

L'ensemble Gambetta Est et Gare s'organise en deux îlots séparés par la rue Armand Rousseau et représente une surface totale de 10 377 m².

Le site est parfaitement desservi tant au niveau des transports en commun que des liaisons douces. Il se situe en prolongement du PEM de Morlaix, sur la frange du plateau qui se développe en surplomb du centre-ville historique.

Actuellement, l'accès au site depuis le cœur de ville s'effectue en voiture ou en bus. Le site est également accessible à pied depuis la place Charles de Gaulle *via* la venelle de la Roche. La rue courte (ou venelle des cent marches) permet aussi d'accéder au secteur de la gare à partir de la place Souvestre et du bas de la rue Gambetta.

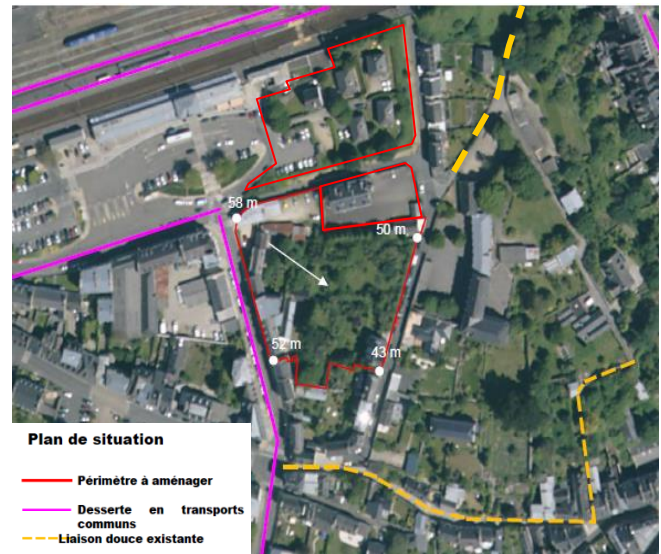
Enfin, la gare haute de la future liaison mécanique entre la ville haute et la ville basse (entre la gare TGV et le pied du viaduc) va se localiser sur l'îlot Gare ; le tunnel débouchant à l'Est du parvis de la gare. Du fait de sa situation, le site constitue, une zone de transit, un pivot entre le bas et le haut de la ville.

L'environnement bâti se compose d'une majorité de bâtiments d'une hauteur et d'une volumétrie relativement hétérogène et variée.

Différentes typologies de bâtiments coexistent :

- des bâtiments d'intérêt architectural du début du XX^{ème} dont un sur l'îlot Gambetta Est, à l'angle avec la rue du Général Le Flô ;
- des constructions des années 1950/1970 dont la plupart ne présente pas d'intérêt architectural significatif.

Les murs en pierre sont très présents, notamment le long de la rue Général le Flô. Ils sont caractéristiques de l'identité des coteaux de Morlaix et constituent un élément d'accompagnement des cheminements doux.



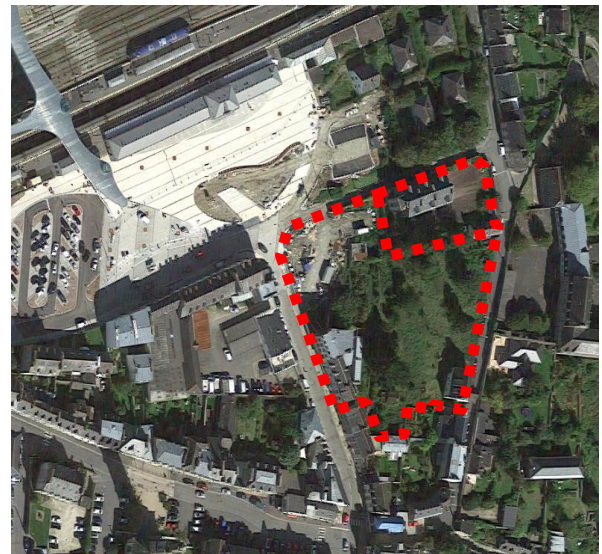
↪ L'îlot Gambetta Est

D'une surface globale de 6 531 m², l'**îlot Gambetta Est** présente une pente orientée Nord-Ouest/Sud-Est, en surplomb du centre-ville de Morlaix et bénéficie ainsi de vues lointaines dégagées vers l'Est.

L'îlot présente une forme régulière et se compose de bâtis implantés à l'alignement côté rue Gambetta. La continuité bâtie est matérialisée côté rues du Général Le Flô et Armand Rousseau par de hauts murs en pierre.

Plusieurs bâtiments côté rue Gambetta ont déjà été démolis. Néanmoins, on constate en prolongement du site un gabarit moyen d'immeubles le long de la voie compris entre R+1+C et R+2+C, avec une relative homogénéité architecturale.

Côté rue du Général Le Flô, les constructions se caractérisent par une plus grande hétérogénéité, tant en terme de gabarit que de typologie d'usage, c'est-à-dire entre immeubles à R+2+C et maisons individuelles.



L'îlot Gambetta Est – Vue aérienne actuelle après réalisation du PEM et démolitions partielles

Le cœur de l'îlot est occupé par un vaste jardin qui fait écho au coteau boisé bordant le site sur son flanc Est.

La parcelle localisée au Nord-Est du site, à l'angle des rues Armand Rousseau et Général Le Flô reste encore à acquérir. Elle est occupée par un bâtiment vacant en pierre construit sur 5 niveaux, dont un en sous-sol. Cet édifice en pierre, protégé dans l'AVAP, nécessitera la réalisation d'un diagnostic technique afin de bien appréhender les conditions de sa réhabilitation (notamment en ce qui concerne la présence éventuelle de champignons lignivores).

Par ailleurs, le site ne présente pas de contraintes particulières en matière de pollution, déconstruction. Il se localise, en outre, en dehors du Périmètre de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI).



1. Vue de l'îlot Gambetta Est depuis l'angle des rues A. Rousseau et Gambetta



2. Vue de l'îlot Gambetta Est depuis l'angle des rues A. Rousseau et G^{al} Le Flô



3. L'îlot Gambetta Est sur la droite, depuis la rue Gambetta

➤ L'îlot Gare

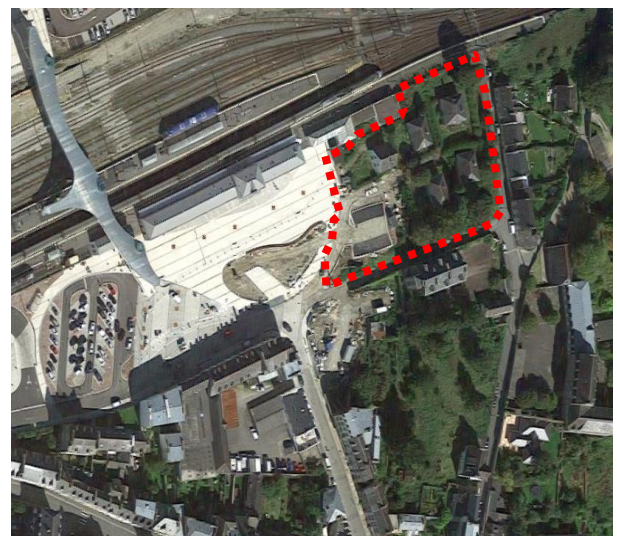
D'une surface globale de 3 846 m², l'**îlot Gare** est limité au Nord par les voies ferrées, à l'Est par la rue du Général Le Flô, au Sud par la rue Armand Rousseau et côté Ouest par le parvis de la gare nouvellement aménagé.

Le site présente une topographie relativement plane mais en surplomb des rues Rousseau et Le Flô ce qui lui permet de bénéficier, comme l'îlot Gambetta Est, de vues lointaines dégagées vers l'Est.

L'îlot présente une forme régulière et se trouve occupé par 5 maisons à RDC + Combles, destinées à l'origine à l'hébergement du personnel de la SNCF.

Le long des rues Armand Rousseau et du Général Le Flô, la différence de niveau par rapport au site est gérée par un mur de soutènement en maçonnerie de béton et un talutage enherbé et planté. Le dénivelé entre ces rues et le terrain avoisine les six mètres.

Par ailleurs, le site ne présente pas de contraintes particulières en matière de pollution. Il se localise, en outre, en dehors du Périmètre de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI).



L'îlot Gare – Vue aérienne actuelle après réalisation du PEM





4. Vue de l'îlot Gare depuis l'angle des rues A. Rousseau et Gambetta



5. Vue de l'îlot Gare depuis l'angle des rues A. Rousseau et Général Le Flô



6. Le terrain de l'îlot Gare sur la droite de la rue du Général Le Flô, à la sortie du tunnel sous voies

➤ L'îlot Notre-Dame de Lourdes

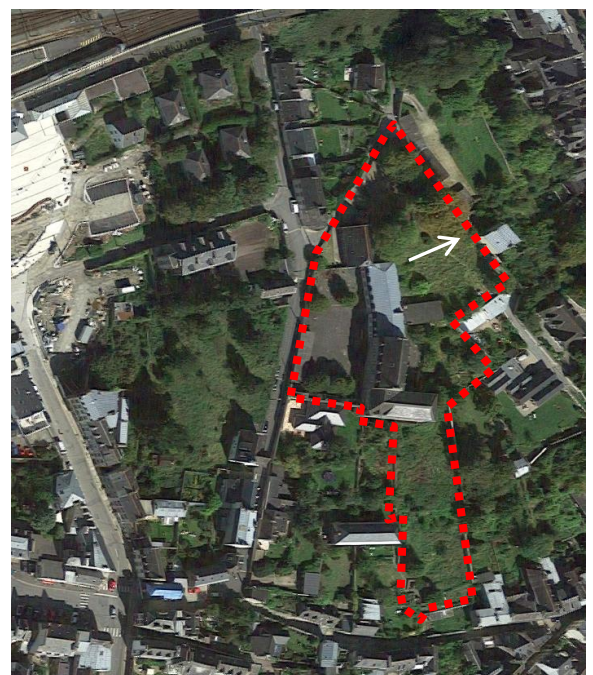
D'une surface globale de 5 879 m², l'**îlot Notre-Dame de Lourdes**, du nom de l'ancienne école en activité sur le site, se positionne en partie haute du coteau boisé. Il s'organise dans la pente en deux plates-formes prolongées d'une partie paysagée, en pente orientée Nord-Est. Un édifice, composé de trois bâtiments accolés, se positionne en retrait de la rue du Général Le Flô à l'interface des deux plateaux.

Le site, en surplomb du centre historique, bénéficie de vues lointaines en belvédère sur la Ville.

L'îlot présente une forme allongée. Les alignements sur la rue du général Le Flô et l'impasse de la Roche sont matérialisés par des murs en pierre caractéristiques du tissu urbain morlaisien.

L'accès au site s'effectue par un portail d'accès côté rue du Général Le Flô. Cette voie se termine en impasse et présente un gabarit très étroit supposant une amélioration des conditions de desserte du site.

Par ailleurs, le site ne présente pas de contraintes particulières en matière de pollution, déconstruction. Il se localise, en outre, en dehors du Périmètre de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI).

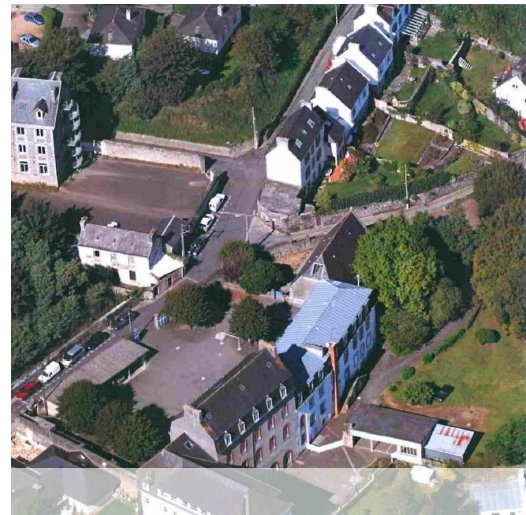




7. Vue des bâtiments depuis la rue du Général Le Flô



8 et 8 bis. Vues aériennes du site Notre-Dame de Lourdes



➡ L'îlot Léon Blum

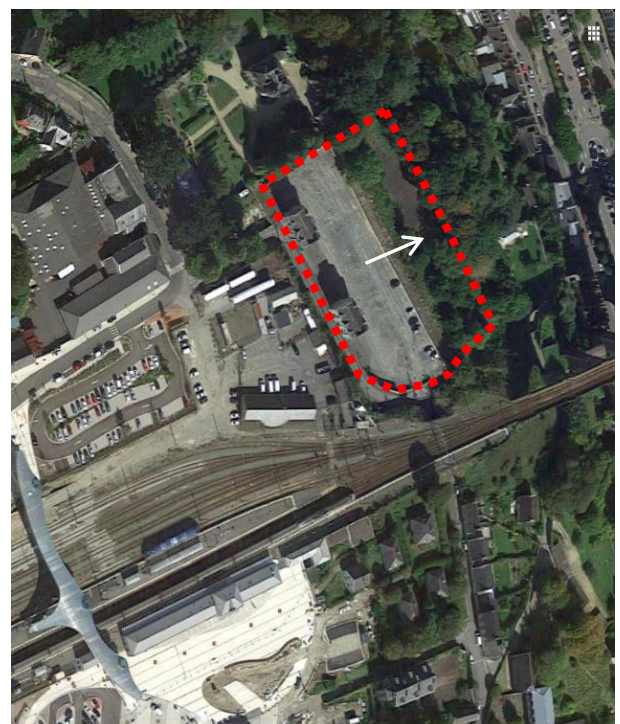
D'une surface globale de 6 590 m², l'**îlot Léon Blum** se positionne en partie haute du coteau boisé. Il présente une plate-forme relativement plane puis une pente orientée vers l'Est, en surplomb du centre-ville de Morlaix et bénéficie ainsi de vues lointaines dégagées sur la Ville.

L'îlot présente une forme régulière. Le site sert actuellement de parking depuis la démolition de l'ancienne école qui occupait ce terrain. Seuls restent deux bâtiments implantés à l'alignement de la rue du Général Le Flô. La continuité bâtie le long de la voie étant assurée par un haut mur de pierre. L'accès entre le terrain et la rue est possible par un escalier situé entre les deux immeubles existants.

Ceux-ci présentent une volumétrie à R+1+Combles côté rue Le Flô et un niveau supplémentaire visible depuis le terrain situé en contrebas par rapport au niveau de ladite voie. La frange Est de la parcelle, en bordure haute du coteau boisé, est végétalisée.

L'accès au site s'effectue actuellement par la rue du Général Le Flô qui longe la parcelle puis traverse le tunnel ferroviaire.

Par ailleurs, le site ne présente pas de contraintes particulières en matière de pollution. Il se localise, en outre, en dehors du Périmètre de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI).





9 et 10. Vue des bâtiments protégés dans l'AVAP depuis la rue du G^{al} Le Flô



Escalier de liaison vers la rue du G^{al} le Flô



11. Vue de l'îlot Léon Blum depuis la rue du G^{al} Le Flô



9. Tunnel ferroviaire rue du G^{al} le Flô

3. Domanialité, occupation

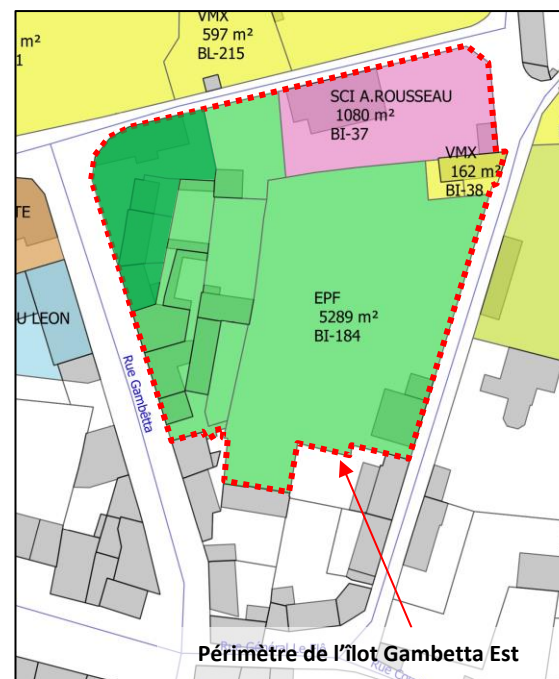
↳ L'îlot Gambetta Est

Les parcelles BI 29-30-31-32-33-34-164-172-180-181-184-205-206 (5 289 m²), indiquées en vert sur le plan ci-contre, sont acquises par l'Établissement Public Foncier de Bretagne qui assure le portage foncier du projet pour le compte de la Ville de Morlaix.

Les parcelles BI 38 et 183 (162 m²), indiquées en jaune sur le plan ci-contre, sont en cours d'acquisition par la Ville. Par délibération en date du 4 février 2019, le conseil municipal a autorisé Mme le Maire à signer l'acte définitif d'acquisition de la propriété au plus tard le 30 juin 2019.

La première tranche de démolition a été réalisée au cours des 2^{ème} et 3^{ème} trimestres 2016 pour un coût de 125 000 €. Elle concerne les parcelles BI 205, 172, 181 et 180, repérées en vert foncé. Les intervenants étaient :

- L'Établissement Public Foncier de Bretagne, en tant que maître d'ouvrage ;
- Le Bureau d'études BURGEAP, en tant que maître d'œuvre ;
- La société ABC environnement, chargée du désamiantage ;
- La société LE CARDINAL, chargée de la démolition.



La seconde tranche de démolition est prévue au premier semestre 2020 et concernera le reste du secteur (en vert clair). Cette déconstruction concernera trois immeubles en alignement sur la rue Gambetta, quelques bâtiments annexes plus ou moins précaires en second jour ainsi que deux maisons implantées le long de la rue du Général Le Flô. L'ensemble est aujourd'hui vacant.

A l'exception de la parcelle BI 37, le site est donc livré libre de toute construction.

Aujourd'hui, cette parcelle de 1 080 m², localisée à l'angle Nord-Est du site (en rose sur le plan page précédente), reste privée. Elle a fait l'objet d'une évaluation des domaines en juin 2017 suite au dépôt d'une DIA en mai 2017. La parcelle est relativement plane mais se situe en surplomb du reste du site, ce qui limite les possibilités de liaison avec le reste de l'îlot.

Elle comprend :

- un bâtiment vacant en pierre de 5 niveaux, dont un en sous-sol, précédemment à usage de bureaux. Selon les données cadastrales, la surface de plancher totale du bâtiment est d'environ 840 m².
Ce bâtiment est repéré dans l'AVAP comme bâtiment d'intérêt patrimonial.
Il s'agit d'une construction en moellons sous couverture ardoises, avec empoutrement et plancher bois, huisseries PVC (vitres cassées). L'intérieur est très dégradé : plusieurs cloisons intérieures abattues, fils électriques arrachés, isolation à reprendre intégralement. L'accès actuel est limité et s'effectue par un escalier en colimaçon. Les deux derniers niveaux offrent une belle vue sur la ville et ses alentours.
L'édifice est implanté à l'alignement de la rue A. Rousseau et prolongé par un haut mur de pierre, mais le site est ouvert car il n'existe plus de portail.
- dans l'angle Sud-Est de cette parcelle, une annexe à RDC, construite en parpaing et bois, et envahie par la végétation, ne présente pas d'intérêt patrimonial.

Le site, inoccupé depuis 2009, est dans un état de vétusté très avancé. Le bâtiment, aujourd'hui muré, est insalubre et ne saurait être utilisé sans d'importants travaux de rénovation.

La mise en œuvre d'une procédure d'abandon manifeste est envisagée sur cette parcelle et devrait aboutir, selon toute vraisemblance, d'ici la fin du premier semestre 2020.

En tout état de cause, le projet de l'îlot Gambetta Est peut faire l'objet d'une réalisation en deux tranches.



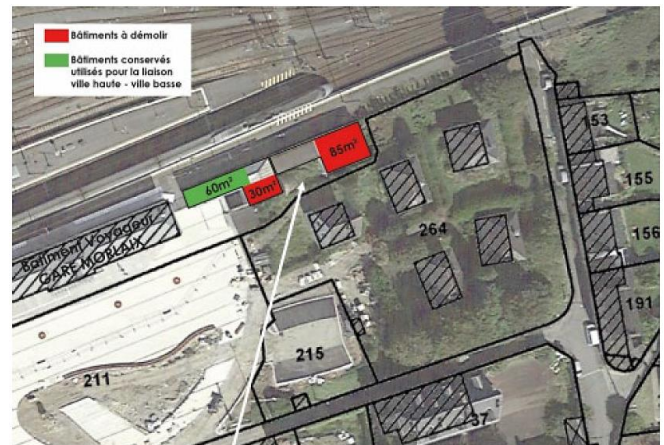
➤ L'îlot Gare

Les parcelles BL 215 et 264, indiquées en jaune sur le plan ci-contre, appartiennent à la Ville de Morlaix.

La parcelle BL 215 est aménagée en parking pour les loueurs de voitures.

La parcelle BL 264 est occupée par 5 maisons individuelles, anciens logements du personnel de la SNCF. La démolition de ces maisons est programmée pour l'été 2019. Le site sera donc livré libre de toute construction.

En bordure des rails, il reste encore un bâtiment propriété de la SNCF pour lequel l'accès se fait par la propriété de la Ville.



Emergence actuelle de l'entrée du tunnel



Emergence actuelle du tunnel

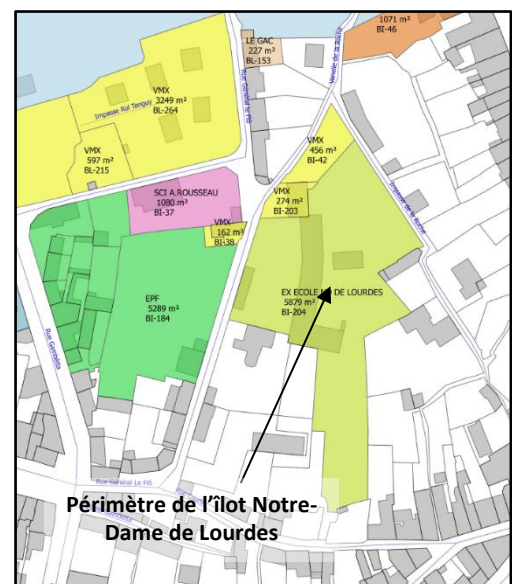
➤ L'îlot Notre-Dame de Lourdes

L'ensemble du site concerne une seule parcelle cadastrée BI 204 d'une surface globale de 5 879 m². Celle-ci est bordée au Nord par la chapelle Notre-Dame des Anges, propriété de la Ville.

L'ancienne école Notre-Dame de Lourdes est aujourd'hui fermée, libre de toute occupation depuis septembre 2014 et en attente d'une réaffectation.

Le site est occupé par un immeuble datant, pour la partie la plus ancienne, de 1938. Sur le terrain se trouvent également plusieurs abris à usage de préau ou garage. Le bâtiment principal présente un intérêt patrimonial relatif qui ne justifie pas nécessairement sa conservation.

Le site est en cours d'acquisition par la Ville.



Périmètre de l'îlot Notre-Dame de Lourdes

➤ L'îlot Léon Blum

L'ensemble du site présente une surface globale de 6 590 m².

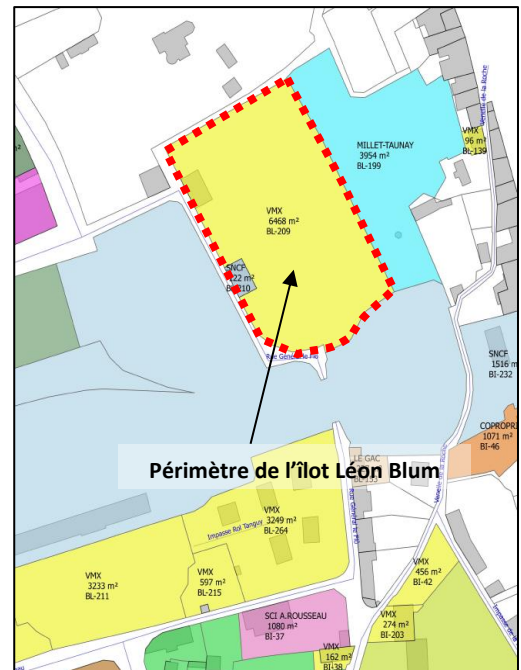
La parcelle BL 209, indiquée en jaune sur le plan ci-contre, appartient à la Ville de Morlaix. Elle présente une surface de 6 468 m².

La parcelle BL 210, propriété de la SNCF, présente une emprise de 122 m² totalement occupée par un bâtiment. Des pourparlers sont en cours avec la SNCF afin d'envisager son acquisition. A ce jour, aucun calendrier ne peut être précisé sur ce point.

Les deux constructions existantes sont repérées dans l'AVAP comme bâtiments d'intérêt patrimonial. Ils sont vacants et en mauvais état.

La frange Est est actuellement occupée par la végétation.

A l'exception des deux maisons en bordure de la voie, le site est libre de toute construction.



4. Dispositif réglementaire

➤ Contexte réglementaire

Le territoire de Morlaix est couvert par plusieurs documents ou servitudes dont certains concernent plus particulièrement le périmètre d'étude :

- un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) approuvé en 2007 par Morlaix Communauté ;
- un Plan Local d'Urbanisme, approuvé le 19 février 2014 par la Ville et qui est appelé à être remplacé par un PLU intercommunal valant Programme Local de l'Habitat dont le projet a été arrêté par le conseil communautaire le 11 février 2019 ;
- un Programme Local de l'Habitat 2014/2019 (PLH) adopté en 2013 par Morlaix Communauté ;
- un site patrimonial remarquable ayant remplacé la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager créée en 2003, désormais régi par le règlement de l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) devenu exécutoire le 11 novembre 2017. Ce site patrimonial remarquable couvre un territoire dans lequel est entièrement inscrit le périmètre d'étude du projet de PSMV ;
- 23 monuments historiques classés ou inscrits et 2 sites inscrits, tous inclus dans le périmètre du SPR ;
- un Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) approuvé par arrêté préfectoral en 2004, mais qui ne concerne pas les quatre îlots.

A noter également qu'un droit de préemption urbain renforcé s'applique à l'ensemble du secteur de renouvellement urbain du quartier Gambetta-Gare.

➤ Les servitudes

Les îlots Gambetta Est, Gare, Notre-Dame de Lourdes et Léon Blum sont concernés par les servitudes suivantes :

- Servitude aéronautique de balisage et servitude aéronautique de dégagement ;
- Servitude de télécommunications de protection contre les obstacles ;
- Servitude de protection contre les perturbations électromagnétiques ;
- Servitude lié au site patrimonial remarquable ;

Les îlots Gare et Léon Blum sont en outre concernés par une servitude supplémentaire liée au voisinage d'une voie ferrée.

➤ Le Site Patrimonial Remarquable

Le centre-ville de Morlaix est couvert par une AVAP en vigueur depuis novembre 2017, qui a succédé à une ZPPAUP approuvée depuis 2003. Son règlement s'applique au sein du site patrimonial remarquable. Depuis ce début d'année, l'étude du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur a démarré. À noter que le site patrimonial remarquable de Morlaix couvre un périmètre plus large que celui du secteur sauvegardé. Il englobe en effet l'intégralité du territoire couvert par l'AVAP existante, soit 886 hectares, à l'intérieur duquel est inscrit le secteur d'environ 48 hectares sur lequel porte l'élaboration du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV).

Les îlots concernés par l'appel à projets se situent au sein du site patrimonial remarquable de Morlaix, plus précisément dans le secteur A2 (coteaux urbanisés) de l'Aire de valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP), correspondant aux coteaux urbanisés.

Cette localisation dans le site patrimonial remarquable suppose de solliciter l'architecte des Bâtiments de France pour tout projet. Celui-ci justifie son avis sur la base d'un règlement spécifique dont les objectifs généraux (pour le secteur A2) sont les suivants :

« Le cadre paysager et urbain est de grande qualité, il est aujourd'hui encore préservé malgré une lente urbanisation qui risque, si elle n'est pas encadrée, de faire perdre ce cadre remarquable.

Il convient donc d'éviter la construction de nouveaux bâtiments émergents ou trop prégnants visuellement dans le paysage, par leur forme, volume, implantation, couleur...

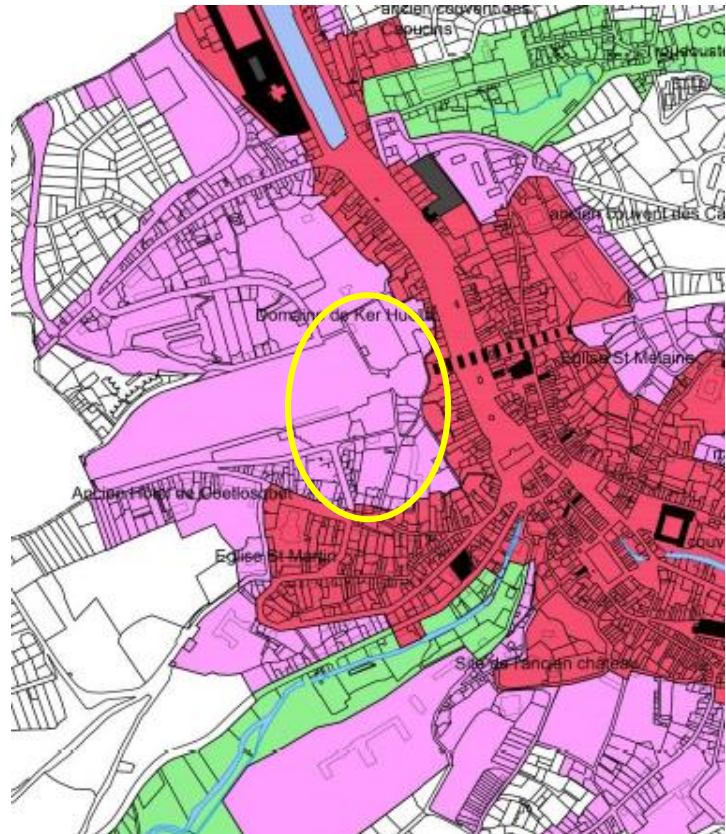
De même, les toitures étant très perceptibles en raison du relief marqué de Morlaix, elles constituent une « cinquième façade » et méritent à ce titre qu'on leur porte une attention particulière, équivalente à celle des autres façades.

Le périmètre de perception de la carte des qualités positionne sur le territoire les parties qui présentent une forte « sensibilité/vulnérabilité paysagère », c'est-à-dire rendues très visibles depuis les points hauts de la commune. Il permet de visualiser précisément les secteurs impactés.

Les points de vue majeurs sont repérés par un cône sur la carte des qualités architecturales et paysagères et par leurs coordonnées GPS dans le règlement. »

L'îlot Gambetta Est et l'îlot Léon Blum sont concernés par la présence de bâtiments d'intérêt patrimonial (en rose sur l'extrait du règlement graphique ci-contre).

La démolition et l'altération des immeubles remarquables sont interdites. Toutefois, dans le cas d'un projet d'intérêt général, la démolition peut exceptionnellement être autorisée sous réserve de la justification de l'incompatibilité de la préservation du bâtiment avec le projet. L'autorisation de démolir sera accompagnée de prescriptions particulières visant à préserver la qualité du tissu urbain de façon à être en harmonie avec le caractère architectural dominant de l'espace urbain et avec les bâtiments situés de part et d'autre.



➤ Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU en vigueur

• **Programme de construction :**

- construction de bâtiments d'habitation et commerciaux ;
- logements intermédiaires et/ou collectifs et/ou maisons individuelles groupées ;
- gabarit maximum : suivant schéma ci-contre ;
- minimum de 20% de logements locatifs sociaux ;
- des RDC commerciaux pourront être prévus au niveau des rues Gambetta et Armand Rousseau.

• **Densité brute :** de 70 logts à 130 logts/ ha environ.

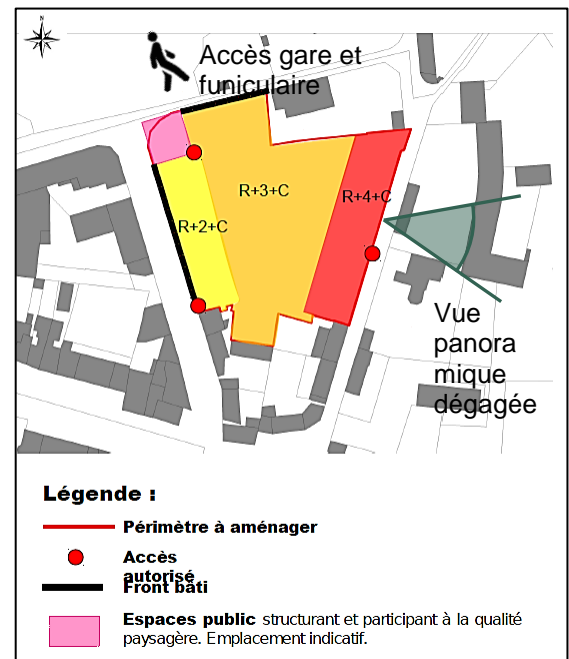
• **Implantation du bâti :** les constructions seront implantées de manière à assurer une structuration des voies encadrant le site :

- accroches à l'alignement des voies ;
- constructions parallèles aux voies le long des rues Gambetta et général Le Flô ;
- implantation sur les limites parcellaires si la configuration de la parcelle le permet.

• **Déplacements :**

- accès véhicules et piétons par les rues Gambetta et Armand Rousseau au Nord et par la rue Général le Flô à l'Est ;
- espace de stationnement en souterrain et/ou en aérien.

• **Paysage :** une attention particulière sera portée à l'intégration paysagère, architecturale et urbaine du projet à l'échelle de l'îlot et du grand paysage.



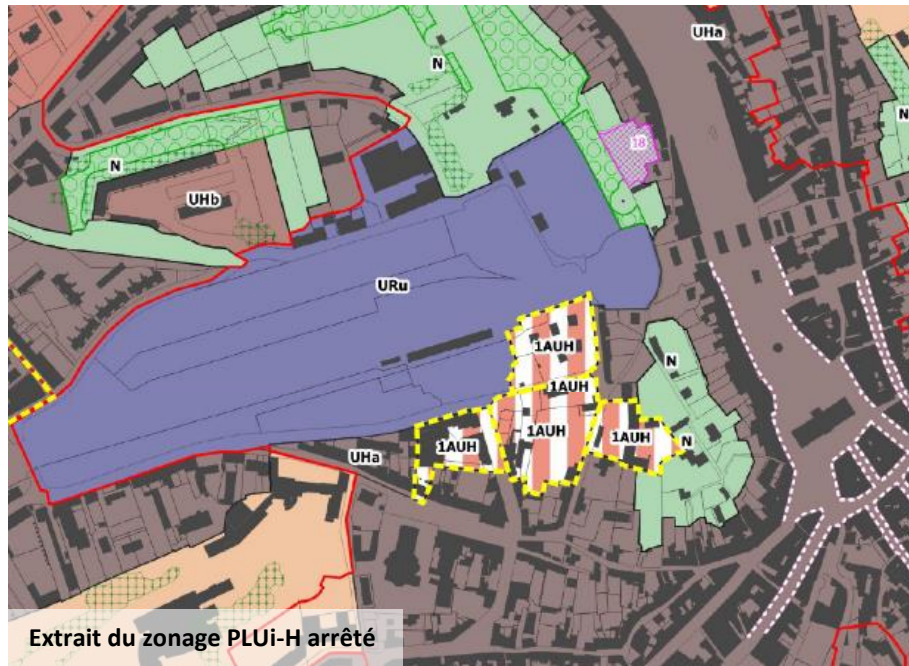
➤ Le PLUi-H à venir

Néanmoins, le projet de PLUi-H de Morlaix Communauté, qui vient d'être arrêté le 11 février 2019, prévoit des dispositions adaptées à la mise en œuvre des opérations sur ces différents îlots. Le calendrier de la procédure prévoit une entrée en vigueur au premier trimestre 2020. **Ce document peut donc être considéré comme le document d'urbanisme de référence pour le présent appel à projets.**

Le PLUi-H supprime les servitudes d'attente du PLU Ville, et identifie les îlots Gambetta Est, Gare et Notre-Dame de Lourdes en zone à urbaniser 1AUH, y compris la parcelle non maîtrisée à l'angle des rues Armand Rousseau et Général le Flô.

Le site Léon Blum est maintenu en zone URu, zone urbaine à vocation d'habitat et activités compatibles destinée à la réaffectation des constructions existantes et au renouvellement urbain.

Si l'approbation du PLUi-H devait prendre du retard par rapport à l'opérationnalité du projet, le PLU communal en vigueur serait adapté par la mise en œuvre d'une procédure accélérée, de type mise en compatibilité, modification simplifiée, déclaration de projet, etc., en fonction des besoins.



➤ Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLUi-H à venir

Les îlots Gambetta Est et Gare sont classés en zone à urbaniser à court terme, à vocation d'habitat et activités compatibles (1AUH). Ce classement est souple, permettant des activités compatibles avec la fonction résidentielle, comme les commerces, activités de service, équipements d'intérêt collectif et autres activités des secteurs secondaires ou tertiaires. Ces deux îlots font l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (jointes en annexes).

La densité minimale à respecter sur ces secteurs est de 70 logements/ha.

L'implantation des constructions futures est relativement souple pour permettre une bonne adaptation au contexte urbain : soit à l'alignement ou en retrait, et en limite séparative ou retrait minimal de 2 m.

En matière de stationnement, il est demandé 1 à 2 places de stationnement/logement selon le type d'opération. Pour les autres programmes, le nombre de places minimum de stationnement devra être adapté aux besoins générés par l'activité.

Concernant les espaces non bâtis, au moins 70% de ces surfaces doit être traitée de manière à rester perméable aux eaux pluviales, avec au moins 50% aménagée en espaces verts.

Ilot Gambetta Est : les principes d'aménagement sont les suivants :

- La hauteur maximale autorisée est R+4 niveaux+ combles/attique, soit 20 m au point le plus haut.
- Accessibilité et déplacements : réaliser des liaisons douces en accompagnement de la trame viaire.
- Organisation de l'urbanisation : implanter les constructions de façon à optimiser les apports solaires et à assurer l'intimité des ménages, et à assurer une structuration des voies.
- Patrimoine bâti et végétal : respecter l'environnement bâti et le caractère patrimonial.



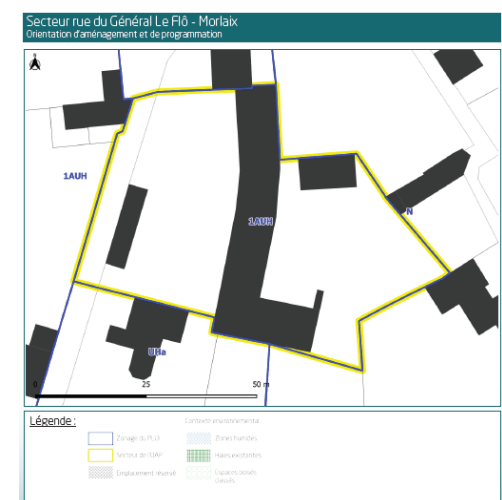
Ilot Gare : les principes d'aménagement sont les suivants :

- La hauteur maximale autorisée est R+2 niveaux + combles/attique, soit 13 m au point le plus haut.
- Accessibilité et déplacements : réaliser des liaisons douces en accompagnement de la trame viaire.
- Organisation de l'urbanisation : implanter les constructions de façon à optimiser les apports solaires et à prendre en compte les vues.
- Patrimoine bâti et végétal : respecter l'environnement bâti et le caractère patrimonial.



Ilot Notre-Dame de Lourdes : les principes d'aménagement sont les suivants :

- La hauteur maximale autorisée est R+2 niveaux + combles/attique, soit 13 m au point le plus haut.
- Accessibilité et déplacements : réaliser des liaisons douces en accompagnement de la trame viaire.
- Organisation de l'urbanisation : implanter les constructions de façon à optimiser les apports solaires et à prendre en compte les vues.
- Patrimoine bâti et végétal : respecter l'environnement bâti et le caractère patrimonial.



Ilot Léon Blum :

L'îlot est intégré au secteur de renouvellement urbain de la gare, avec un classement en zone URu, zone urbaine à vocation d'habitat et activités compatibles destinée à la réaffectation des constructions existantes et au renouvellement urbain. La zone peut accueillir de l'habitat, des commerces et activités de service, des équipements d'intérêt collectif et d'autres activités des secteurs secondaires ou tertiaires.

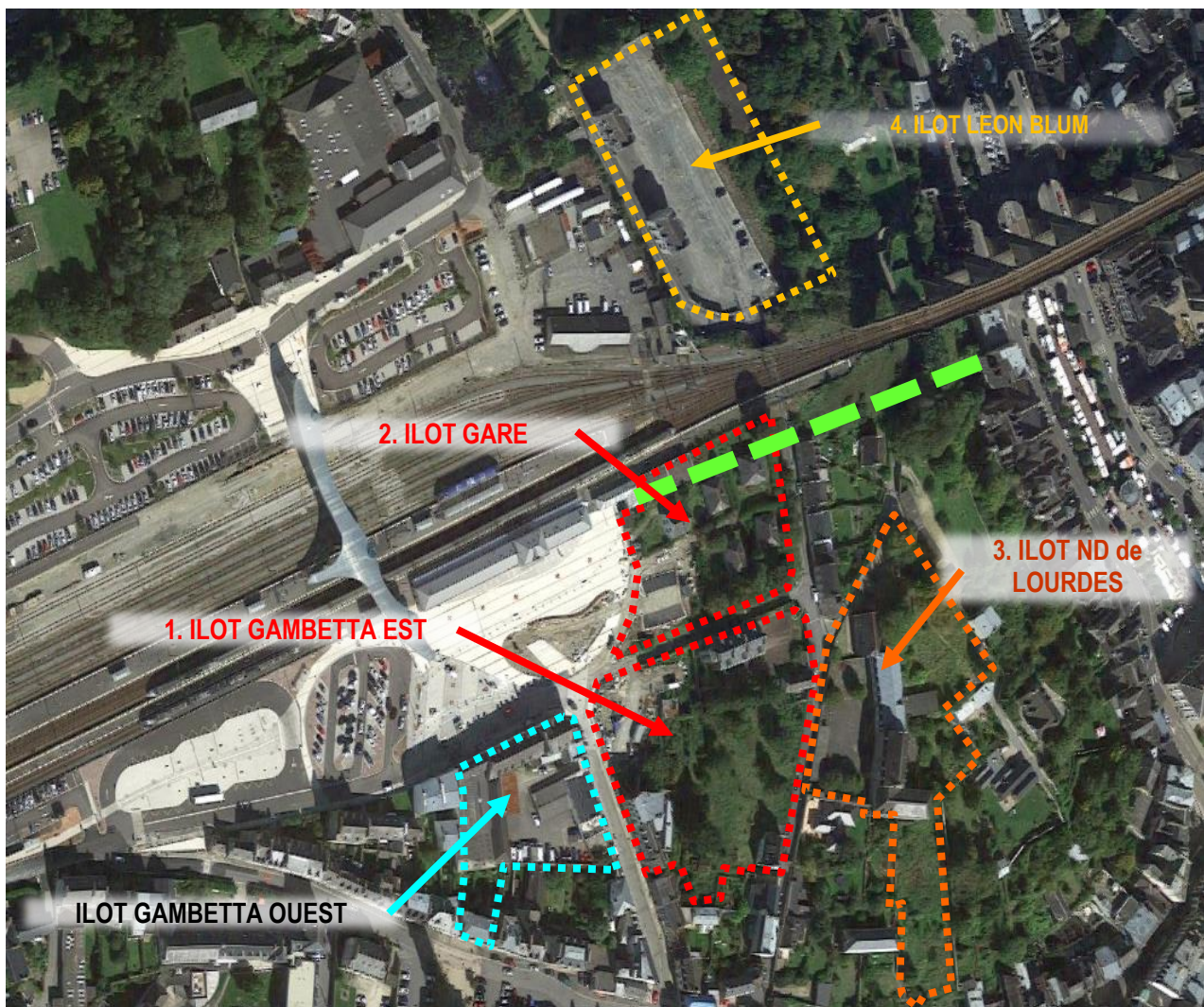
La hauteur des futures constructions et installations devra garantir une intégration harmonieuse à la séquence paysagère naturelle ou urbaine dans laquelle elles s'insèrent, en tenant notamment compte des hauteurs des constructions riveraines et voisines ou du grand paysage.

L'implantation se fera à l'alignement ou en retrait maximal de 5 m, et en limite séparative ou retrait minimal de 2 mètres.

Le PLUi-H ne prévoit pas d'obligations en matière de stationnement. Néanmoins, il s'agit d'un élément de programmation essentiel à prendre en compte à l'échelle du quartier gare.

Concernant les espaces non bâtis, au moins 70% de ces surfaces doit être traitée de manière à rester perméable aux eaux pluviales, avec au moins 50% aménagée en espaces verts.

5. Précisions sur le projet



➤ Les enjeux urbains et les intentions de programmation

En cohérence avec le PLUi-H, et en s'appuyant sur la situation urbaine privilégiée du quartier et les nombreuses opportunités foncières existantes, on peut résumer les enjeux urbains de ce quartier suivant deux axes majeurs:

- Le désenclavement ;
- La dynamisation du site et son changement d'image.

- Désenclaver le quartier de la gare :

Améliorer l'accessibilité du quartier de la gare passe par son désenclavement, à la fois routier et piéton au travers de :

- La mise en place d'une liaison mécanique (ascenseur oblique dans le tunnel existant permettant de relier le parvis de la gare SNCF au centre historique (au pied du viaduc)) ;
- La requalification de la voie d'accès au port, à l'arrière de la gare, afin de bénéficier d'une liaison routière directe et sécurisée (voitures, bus, piétons, vélos) entre la gare et l'hyper-centre morlaisien (au niveau du quai du Léon).

Il s'agit également d'améliorer le fonctionnement du quartier lui-même, organisé autour de voies très étroites et desservi par la rue Gambetta par :

- La création d'une voirie nouvelle en traverse de l'îlot Gambetta Est afin de desservir l'îlot Notre-Dame de Lourdes et améliorer le bouclage par la rue du Général le Flô ;
- Le réaménagement, plus fonctionnel et qualitatif, des rues Gambetta et A. Rousseau ;
- La valorisation du réseau de venelles et le renforcement de leurs connexions afin de promouvoir les déplacements doux.

• Valoriser et redynamiser le quartier :

Il s'agit, d'une part, de s'appuyer sur les qualités paysagères et patrimoniales du quartier : valoriser les points de vue, le réseau de venelles, et mettre en scène le patrimoine bâti.

Il s'agit, d'autre part, d'intensifier les usages dans ces îlots restructurés en y ramenant des habitants et des activités mixtes et complémentaires : fonctions commerciales, de services et tertiaires, hôtel, équipements susceptibles de rayonner à l'échelle de l'agglomération voire au-delà.

Fonction résidentielle : 110 à 130 logements

La Ville souhaite la réalisation d'un **programme varié de logements** (petites, moyennes et plus grandes surfaces) afin de répondre à la **diversité des parcours résidentiels** et offrir un **habitat pour toutes les générations**. Il est notamment important de répondre aux besoins :

- des jeunes : étudiants, stagiaires ou en alternance... ;
- des jeunes actifs utilisant le train pour leurs déplacements quotidiens domicile/travail , par exemple en direction de Brest ;
- des actifs, de plus en plus nombreux à utiliser la LGV pour travailler une partie de la semaine sur Paris et l'autre en télétravail sur Morlaix ;
- des seniors désireux de bénéficier du panel de services offerts par la Ville.

Activités : 3500 m² tertiaire, 700 à 900 m² commerces, un hôtel ou résidence hôtelière (40/60 chambres)

De par sa desserte TGV, ce quartier a vocation à être la **vitrine du territoire**. En synergie avec les pôles d'activités voisins (Roscoff, Brest, Lannion...) il pourrait y être développé :

- des **surfaces tertiaires** fonctionnant en lien avec le PEM (bureaux, hôtel d'entreprise, siège social...) ;
- un **espace multi-services** en lien avec la promotion du territoire (organisation d'événements, expositions, salle de réunions/séminaires polyvalentes) ;
- un **équipement de rayonnement intercommunal** dans le domaine de la formation, associatif, touristique, etc.
- des **commerces** fonctionnant en lien avec les habitants du quartier, les actifs et les voyageurs et non concurrentiels au centre-ville.

Accessibilité :

L'accessibilité du quartier passe aussi par une **offre de stationnement** suffisante pour les futurs habitants, les usagers du quartier et plus largement les usagers de la ville. La réalisation de stationnement en utilisant la topographie et/ou sous forme de parking silo est une des données du projet.

➤ Précisions sur le projet : îlot Gambetta Est

L'objectif de la Ville est de **concentrer la fonction résidentielle sur cet îlot** (entre 40 et 60 logements), avec éventuellement des activités compatibles avec l'habitat en rez-de-chaussée d'immeubles et des espaces de stationnement connectés et modulables pour voitures et deux roues.

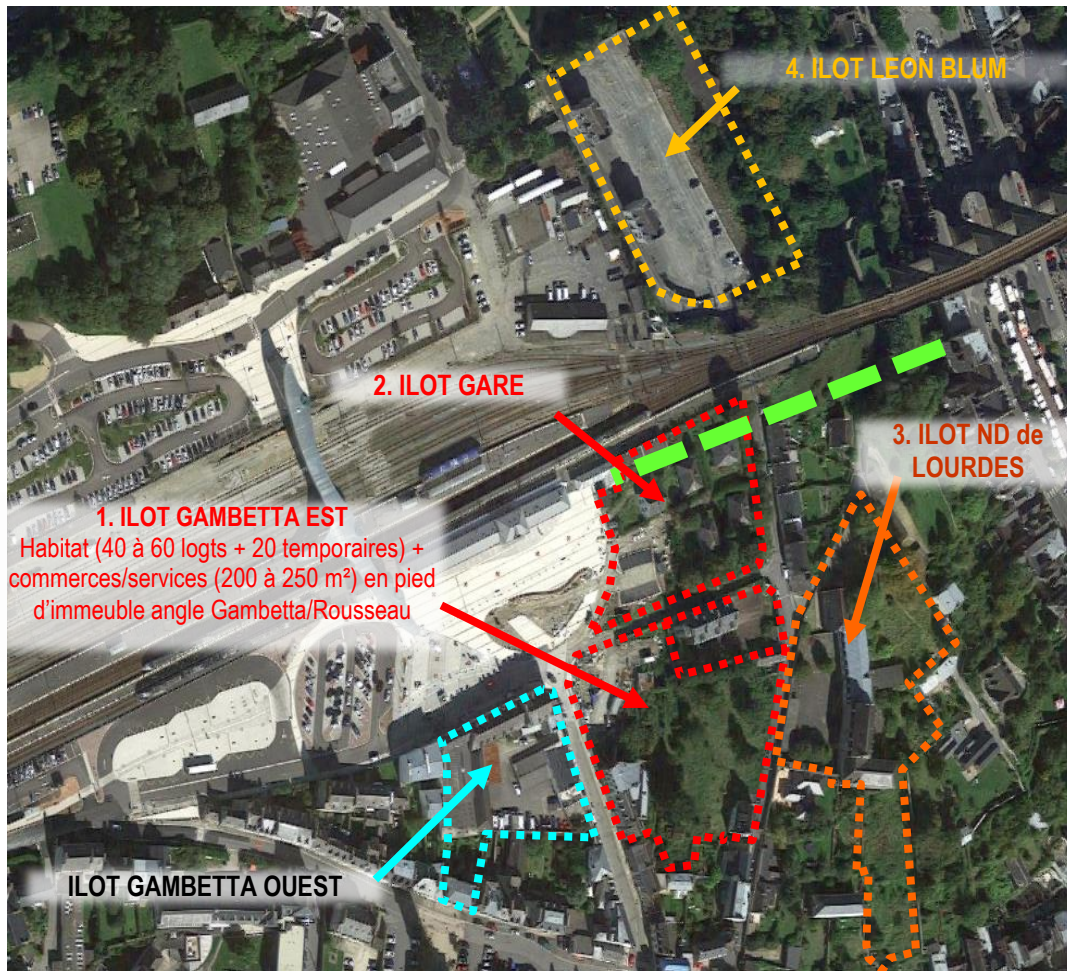
Un **cœur d'îlot à dominante végétale** (jardin, verger partagé...), ou autres dispositions à définir, viendront participer à la qualité résidentielle des futurs logements.

Dans le **bâtiment réhabilité** de la parcelle BI 37 (840 m² de surface de plancher), la collectivité envisage par ailleurs un programme d'une vingtaine de **logements de courte durée** (du studio au T2) en direction des jeunes

(apprentis, étudiants, stagiaires...), nombreux du fait de la présence d'un IUT, d'une école d'infirmiers et de stagiaires hospitaliers notamment.

Du point de vue fonctionnel, une **voirie interne traversante** est à envisager afin de relier les rues Gambetta et du Général le Flô et ainsi permettre une meilleure desserte de l'îlot Notre-Dame de Lourdes. Cette voie sera réalisée par le candidat aménageur, puis rétrocédée à la Ville une fois les travaux achevés, suivant les conditions définies par convention.

Du point de vue paysager, la **topographie** doit être prise en compte afin de tirer parti du site, notamment pour **organiser le stationnement des logements**, et **valoriser les vues** en belvédère sur la Ville.



➔ Précisions sur le projet : îlot Gare

Outre la **gare haute de l'ascenseur oblique** (équipement sous maîtrise publique), la vocation de cet îlot est plutôt de recevoir des équipements compatibles avec l'habitat et en lien avec la proximité de la gare SNCF afin de constituer un **lieu polyvalent** comme porte d'entrée de la ville et de son agglomération.

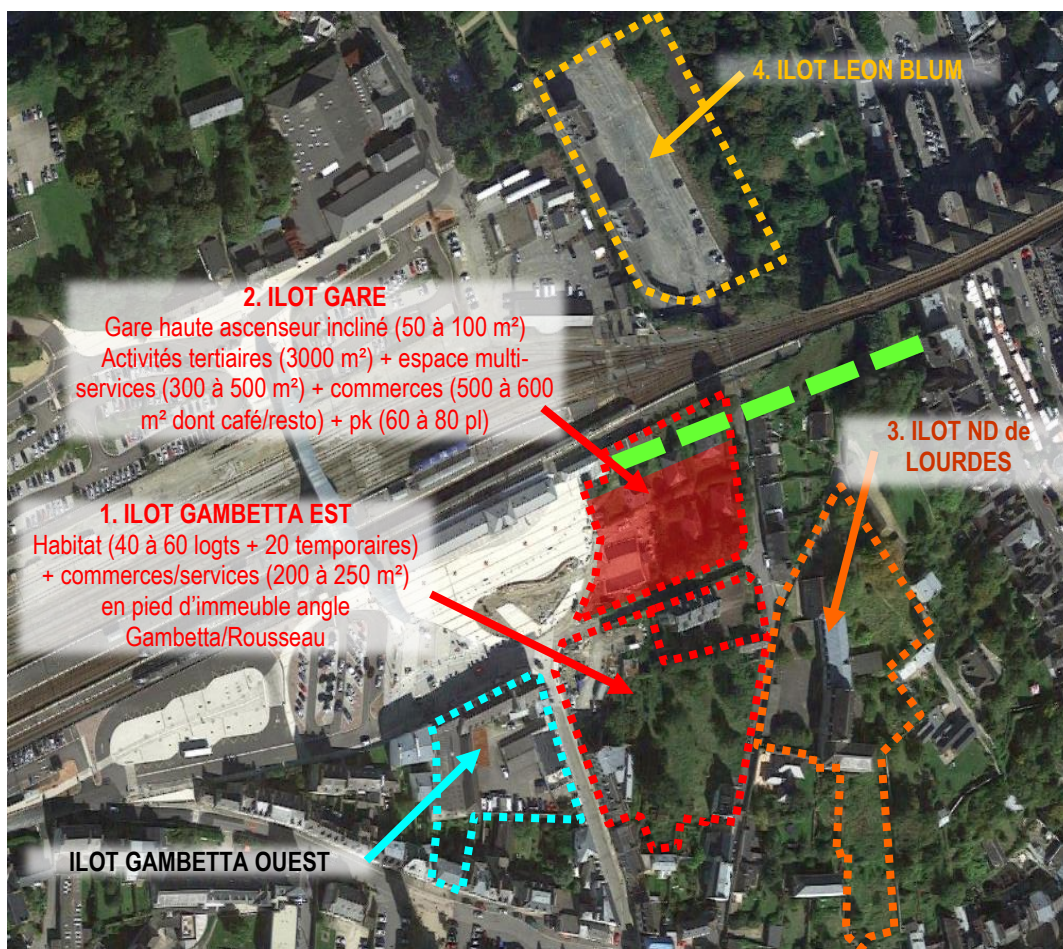
Il est notamment souhaité la réalisation :

- De **commerces**, dont le type reste à définir en complémentarité des commerces existants en centre-ville. Un tout état de cause, il est demandé un café-restaurant, par exemple de type brasserie ;
- D'**espaces à vocation tertiaire** ;
- D'un **espace multi-services en lien avec la promotion du territoire** (organisation d'événements, expositions, maison de pays, salle de réunions/séminaires...) ;
- D'un **hôtel ou résidence hôtelière** (sauf à l'envisager sur l'îlot 3), dont le niveau de gamme doit venir en complémentarité de l'offre existante sur la zone de chalandise ;
- D'**espaces de stationnement** intégrés en tirant partie de la topographie.

Même si le foncier correspondant au tracé du tunnel et à l'emplacement de la gare d'arrivée reste propriété de la Ville, la gare haute de l'ascenseur oblique serait préférentiellement intégrée, sur le plan architectural, au projet global de construction du programme tertiaire/commercial porté par le candidat sur le site en procédant, si besoin, à une convention de groupement de commande pour la construction de la gare elle-même.

Du point de vue fonctionnel, la desserte du site se fait depuis les **voies existantes, éventuellement élargies**. Une liaison piétonne (escalier) vers la rue du Général le Flô est à prévoir.

Du point de vue paysager, la **topographie** doit être prise en compte afin de tirer parti du site et **valoriser les vues** en belvédère sur la Ville.



➤ Précisions sur le projet : îlot Notre-Dame de Lourdes

Il est envisagé sur cet îlot la mise en œuvre d'un **programme hôtelier** qui vienne compléter l'offre existante.

Il peut s'agir d'un programme classique d'une capacité de 40 à 60 chambres ou d'un concept de résidence hôtelière, apart'hôtel...

Les qualités paysagères du site ainsi que la surface d'assiette du terrain autorisent la mise en place de programme complémentaires (installations de loisirs, bien-être, etc.).

La fonction résidentielle peut également être une option à étudier (potentiel de 40 à 50 logements).

Quoiqu'il en soit, les **besoins en stationnement doivent être assurés sur le site**.

Du point de vue fonctionnel, la **desserte du site se fera par une voirie nouvelle** créée dans le cadre de l'aménagement de l'îlot Gambetta Est.

Du point de vue paysager, la **topographie doit être prise en compte** afin de tirer parti du site et **valoriser les vues** en belvédère sur la ville.



➔ Précisions sur le projet : îlot Léon Blum

L'îlot Léon Blum fait partie du périmètre de l'appel à projets de façon optionnelle. Une proposition est attendue de la part des candidats sur ce site. La collectivité se réserve toutefois la possibilité de ne pas donner suite si les propositions ne sont pas suffisamment en cohérence avec le projet de développement communal.

La vocation de cet îlot reste à préciser.

L'étude de schéma de référence sur le quartier gare (jointe en annexe) a cependant esquissé plusieurs pistes :

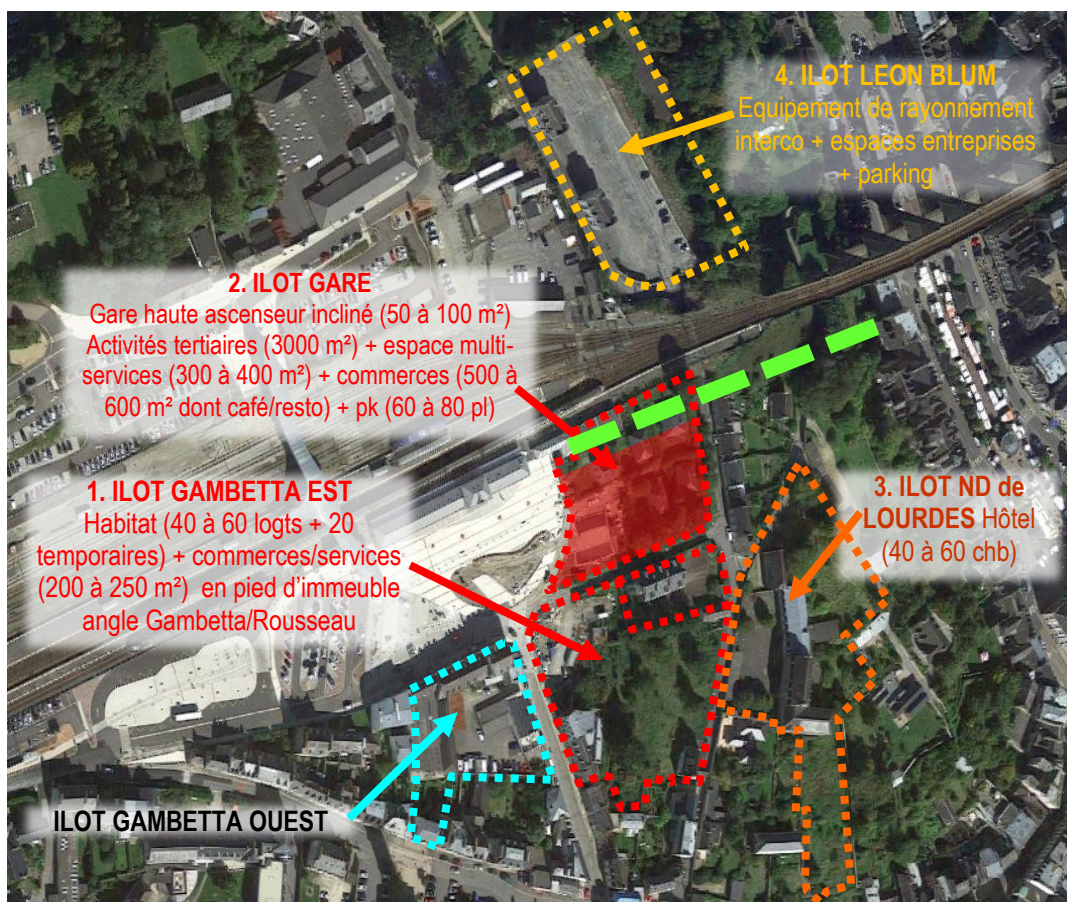
- Hôtel et restauration haut de gamme ;
- Locaux à usage d'activités, espaces entreprises : bureaux hauts de gamme (siège social) ;
- Programme de rayonnement intercommunal, par exemple un équipement dans le domaine associatif, formation... ;

La fonction résidentielle peut également être une option à étudier.

Quoiqu'il en soit, il doit être prévu la réalisation d'une **infrastructure de stationnement** (200 à 400 places) en utilisant l'effet de pente, voire sous forme de silo ; un des enjeux de ce site étant de délester une partie de la ville basse des besoins en stationnement, en particulier du fait de la future mise en service de la liaison ville haute/ville basse.

Du point de vue fonctionnel, la desserte du site se fera par la rue du Général le Flô requalifiée en prolongement de la rue Albert le Grand. L'accès depuis la rue Le Grand est à retravaillé afin d'assurer la fluidité de la circulation en accès/sortie du site.

Du point de vue paysager, la **topographie** doit être prise en compte afin de tirer parti du site et **valoriser les vues** en belvédère sur la ville.



6. Précisions sur les attendus du porteur de site en matière d'innovation

➔ Les attendus en matière d'innovation

Les propositions des candidats devront apporter des solutions innovantes, notamment dans les domaines suivants :

L'habitat :

Outre la volonté de développer un habitat multi-générationnel, il est souhaité :

- Des propositions en matière de modularité/évolutivité des logements, afin de répondre à l'évolution des cellules familiales et des espaces extérieurs ;
- Une typologie de logements diversifiée et de nouveaux modes d'habiter (habitat partagé de type béguinage par exemple)... ;

- Des logements attractifs (qualité/prix/innovation) pour développer l'accèsion et la primo-accession pour les jeunes actifs ;
- Des logements innovants en matière de domotique et connectique, y compris pour les espaces de stationnement (véhicules et deux roues) afin d'optimiser leur usage.

Les nouveaux modes constructifs :

- La limitation/optimisation des consommations d'énergie (bâtiments à énergie positive) constitue un des enjeux des constructions nouvelles. Mais la préoccupation énergétique ne doit pas être le seul axe de travail. Les réflexions liées au choix des modes constructifs, équipements techniques et matériaux (provenance, recyclabilité) devront intégrer l'objectif de limitation de l'empreinte carbone des futures constructions afin de dépasser l'approche purement énergétique, qui, si elle est importante, n'est pas suffisante du point de vue environnemental ;
- La prise en compte d'un niveau d'isolation acoustique performant, notamment pour les îlots proches des voies ferrées ;
- Le traitement de la 5^{ème} façade des futures constructions, eu égard à la topographie de certains espaces.

Le traitement des déchets : collecte, tri, recyclage.

La participation des usagers :

Les îlots présentés dans l'appel à projets sont aujourd'hui inhabités. Néanmoins, leur devenir est une préoccupation des riverains, et plus largement des Morlaisiens et usagers de la gare. A ce titre, le groupement proposera une démarche de concertation avec notamment des propositions d'actions de sensibilisation et d'animation qui permettront de participer à la communication du projet auprès d'un public le plus large possible.

↻ Groupement

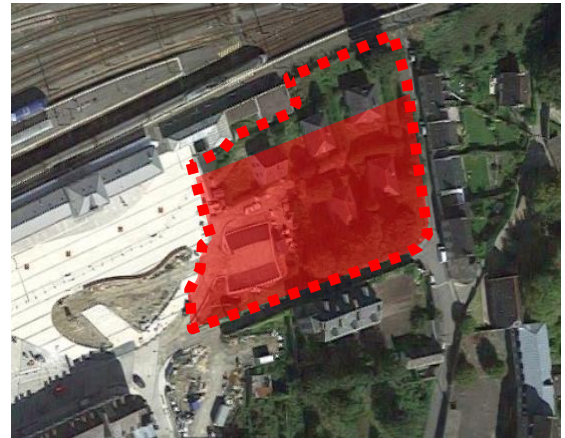
Pour répondre aux enjeux urbains, sociaux et environnementaux de ce programme, la collectivité souhaite faire appel à une équipe pluridisciplinaire regroupant divers profils et compétences :

- Des investisseurs immobiliers et/ou promoteurs et/ou constructeurs, qu'ils soient publics ou privés ;
- Des architectes, urbanistes et paysagistes ;
- Un programmiste présentant notamment des compétences dans le domaine commercial afin de définir une programmation économiquement réaliste et opérationnelle (types d'activités envisageables, enseignes préconisées, nombre et tailles de cellules...) en lien avec le fonctionnement de la gare ;
- Un spécialiste des questions de mobilités et flux de déplacements ;
- Un spécialiste en matière de développement durable afin de renforcer l'intégration du projet dans une démarche innovante ;
- Des opérateurs dans différents types de programme ; *a minima* dans les domaines suivants : hôtelier, restauration, exploitants commerciaux, logement (séniors, de court séjour, social...)
- Une AMO concertation.

7. Nature du transfert de droit envisagé et calendrier associé

↳ Nature du transfert de droits

La collectivité envisage un type de transfert de droits particulier sous forme de cession pour les 3 îlots (Gambetta Est, Gare et Notre-Dame de Lourdes), sauf sur le tracé du tunnel (uniquement partie en rouge cédée, soit 2900 m² environ à préciser après bornage).



Pour l'îlot Léon Blum, la décision dépendra des propositions du groupement.

↳ Calendrier envisagé

- **avril-mai : rencontres techniques** avec le référent et des représentants locaux des milieux professionnels pour préciser le dossier et la finalité de l'appel à projet ;
- **pour le 1er juin : dossier de site finalisé**, transmis à l'équipe nationale « Cœur de Ville » ;
- **dernière semaine de juin: présentation par l'équipe nationale du programme aux médias**, professionnels de l'immobilier et de l'aménagement, investisseurs, du catalogue national des sites « Réinventons nos cœurs de ville » à l'occasion des Assises nationales du Logement (24 juin à Paris) ;
- **avant le 14 juillet : lancement des appels à projets locaux** - 1ère phase (manifestation d'intérêt des groupements) visant à identifier des groupements de programmistes, concepteurs, investisseurs, exploitants... intéressés par le site ;
- **juin à novembre 2019 : finalisation des dossiers de sites** par la ville, précisant les caractéristiques techniques et juridiques des biens proposés aux concepteurs et investisseurs et lancement de la phase 2 (remise des offres), en répondant aux questions des groupements ;
- **janvier à avril 2020 : 2ème phase des appels à projets locaux** permettant aux groupements retenus en phase 1, de remettre une offre définitive.

8. Gouvernance de projet

↳ Partenaires de la Ville

- M. le président du Conseil Régional,
- Mme la présidente du conseil départemental,
- M. le président de Morlaix communauté,
- M. le Préfet du Département du Finistère,
- M. le directeur régional de la Banque des territoires,
- M. le directeur régional de l'ANAH,
- Mme la directrice régionale du groupe Action Logement,
- M. le président de la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne ouest – Morlaix (CCIMBO-Morlaix),
- M. le président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Finistère,
- M. le président de la Chambre d'Agriculture,
- M. le président de l'association des commerçants du pays de Morlaix, « Morlaix Nouvelle Vague »,
- M. le président de l'UMIH,
- M. le directeur départemental du territoire et de la mer,
- M. le chef de l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine,
- Mme la co-présidente du conseil de développement du Pays de Morlaix,

- Mme la directrice générale de l'Établissement Public Foncier de Bretagne,
- Mme la directrice de la DIRECCTE UT29,
- M. le président de l'association de développement de l'économie sociale et solidaire du Pays de Morlaix,
- M. le président du Pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays de Morlaix,
- Mme la directrice générale de l'Établissement Public national d'Aménagement et de Restructuration des Espaces Commerciaux et Artisanaux,
- M. le président de la chambre des notaires du Finistère,
- M. le directeur de l'Agence d'Urbanisme de Brest-Bretagne ADEUPA,
- M. le directeur territorial du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – Ouest.

➔ Contacts de la Ville

Mairie de Morlaix : 41, place des Otages 29600 MORLAIX Tél : 02 98 63 10 10

Mme Agnès LE BRUN, Maire de Morlaix,

a.lebrun@villedemorlaix.org

M. Bernard GUILCHER, 1er adjoint Travaux-Urbanisme,

b.guilcher@villedemorlaix.org

M. Fabien LEBRUN, Directeur général des services par intérim,

f.lebrun@villedemorlaix.org

Mme Christel JORAND, Directrice du Programme Action Cœur de Ville,

c.jorand@villedemorlaix.org Tél : 02 98 63 10 94.

➔ Contact de l'EPCI

Morlaix Communauté : 2b voie d'accès au port BP 97121 29671 Morlaix cedex Tél : 02 98 15 31 31

accueil@agglo.morlaix.fr

9. Pénalité forfaitaire en cas de non-respect par le candidat de son engagement de contractualiser

En cas de violation par le candidat de l'obligation mise à sa charge de signer la promesse de vente nécessaire à la mise en œuvre de son offre, le candidat sera redevable à l'égard de la Ville d'une pénalité forfaitaire de 15% du montant de la valorisation du site tel qu'indiqué dans son offre.

En outre, la promesse de vente stipulera une pénalité forfaitaire de 10% en garantie du paiement pour lequel un séquestre devra être constitué à la signature des avant-contrats ou une caution bancaire solidaire (émanant d'un établissement financier notoirement solvable, ayant son siège social ou un établissement stable en France) devra être remise avec une durée minimum de deux mois supérieure à la date prévue pour la signature des actes définitifs.

10. Absence de garantie

Il est rappelé que :

- Le Vendeur a transmis préalablement à la signature de la promesse de vente la totalité des informations à sa disposition sur les caractéristiques environnementales, techniques, juridiques et fiscales du bien ;
- En complément, le Candidat retenu est réputé avoir procédé, préalablement à la signature de la promesse synallagmatique de vente, à l'ensemble des investigations nécessaires pour la mise au point de son projet, et notamment à celles nécessaires pour détecter d'éventuels désordres affectant le sol tels que

d'éventuelles pollutions, des sujétions techniques, juridiques, fiscales particulières et susceptibles d'impacter la réalisation de son projet.

Par conséquent, une fois la vente réalisée, et en cas de survenance d'un préjudice quelconque né des caractéristiques du bien, le Candidat ne pourra en aucune façon appeler le Vendeur en garantie, notamment sur la base des articles 1603 et 1641 du Code civil, hormis le cas échéant la garantie d'éviction prévue à l'article 1626 du code civil.

11. Conditions Suspensives ou Préalables

Outre les Conditions Suspensives usuelles en la matière relative à l'origine de propriété et la situation hypothécaire, l'organisateur du site accepte les Conditions Suspensives suivantes :

- Obtention des autorisations administratives nécessaires, prévues par le code de l'urbanisme, le code de l'environnement ou toute autre législation, à la réalisation du projet du Candidat Retenu, devenues définitives ;
- Condition relative au résultat d'études environnementales et/ou géotechniques, réalisées par le Candidat, dans des conditions contractuellement définies, ne révélant pas de pollution incompatible avec l'usage prévu au Projet du Candidat Retenu et/ou nécessitant des travaux de suppression et/ou de cantonnement et/ou la mise en décharge des terres excavées dans des décharges dites ISDD (ancienne classe 1) et/ou ISDND (ancienne classe 2) pour un surcoût global supérieur à un seuil HT que les candidats devront indiquer dans leurs offres ;
- Condition relative à l'obtention à une date à déterminer d'une attestation de l'autorité administrative compétente quant à l'absence ou à la levée de toute contrainte archéologique pour la réalisation du projet poursuivi sur le terrain concerné.