

Convention Cadre Pluriannuelle
Action Cœur de Ville de Morlaix

ANNEXE 3

« ÉTUDES DÉJÀ MENÉES »



Index thématique des études et contrats en cours

Thématique 1 : Liaison ville haute / ville basse

- . Étude Ville de Morlaix ;
- . Étude Morlaix Communauté

Thématique 2 : Schéma de référence urbain du quartier
de la gare

Thématique 3 : Aménagement du port

Thématique 4 : Secteur sauvegardé

Thématique 5 : Politique locale du commerce

Thématique 6 : Activité commerciale

Thématique 7 : Contrat de ruralité

Thématique 8 : Contrat de territoire

Thématique 1

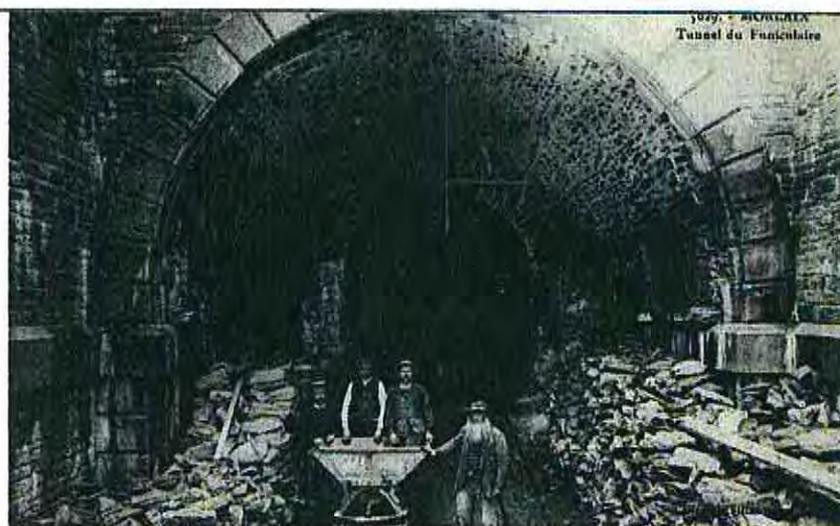
Liaison ville haute / ville basse

- . Étude Ville de Morlaix ;
- . Étude Morlaix Communauté

Étude Ville de Morlaix

Compte rendu de la visite sur site du Tunnel du Funiculaire de Morlaix

Rapport d'inspection visuelle



Tunnel de Morlaix

Établi le : 10/07/2013
Révisé le :

RC/JT
Version : A

Sommaire	page
OBJECTIF :	3
1. CONTEXTE GENERAL DE L'OUVRAGE	4
<i>Introduction</i>	<i>4</i>
<i>Plan de situation</i>	<i>4</i>
2. PRESENTATION DE L'OUVRAGE	5
<i>Caractéristiques générales de l'ouvrage</i>	<i>5</i>
<i>Caractéristiques fonctionnelles</i>	<i>5</i>
<i>Structure de l'ouvrage</i>	<i>5</i>
3. ÉTAT DES LIEUX	7
<i>Programme</i>	<i>7</i>
<i>Introduction</i>	<i>7</i>
<i>Bilan de l'inspection visuelle</i>	<i>7</i>
<i>Cas particuliers des 2 demi murs</i>	<i>8</i>
<i>Investigations complémentaires</i>	<i>9</i>
<i>Conclusion</i>	<i>9</i>
ANNEXE	11
<i>Coupes types caractéristiques</i>	<i>11</i>

OBJECTIF :

Dans le cadre d'une éventuelle réutilisation du tunnel de l'ancien funiculaire de Morlaix pour faire cheminer des personnes, vous trouverez ci-après le compte-rendu de la visite sur site qui s'est déroulée les 13 et 14 juin 2013.

Cette visite a permis de prendre connaissance de l'état de l'ouvrage et d'identifier d'éventuelles problématiques.

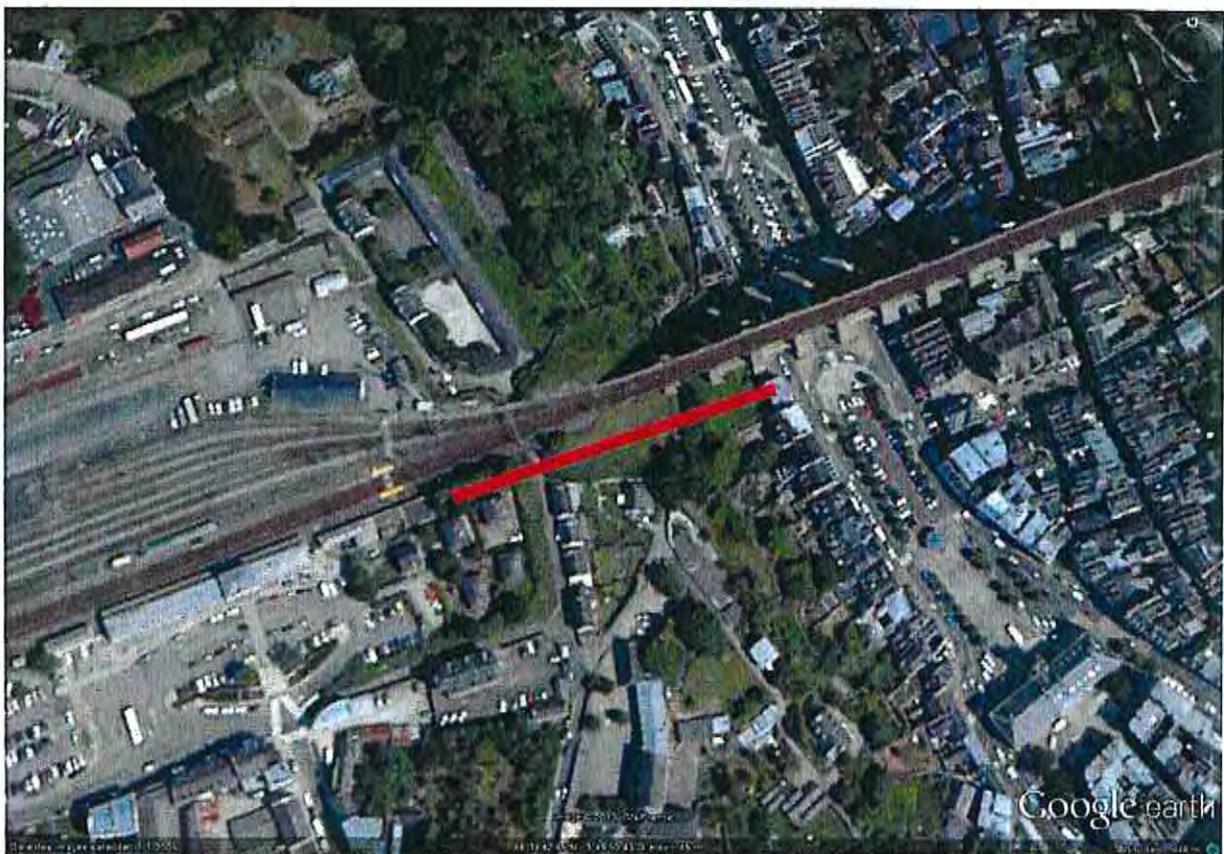
1. CONTEXTE GENERAL DE L'OUVRAGE

Introduction
Plan de situation

Le tunnel du funiculaire de Morlaix permet de relier la partie basse de la ville à la partie haute où se trouve la gare ferroviaire. Ce tunnel est un vrai tunnel creusé entre les années 1905 et 1908.

La structure génie civil de l'ouvrage a été achevée en 1908 mais le funiculaire n'a jamais été mis en place dans le tunnel.

L'ouvrage n'a donc jamais été exploité et n'a pas fait l'objet d'un suivi particulier.



Plan de situation du Tunnel de Morlaix

2. PRESENTATION DE L'OUVRAGE

Caractéristiques générales de l'ouvrage

Le tunnel de Morlaix a été creusé dans des matériaux rocheux constitués par des schistes grisâtres.

L'ouvrage présente un profil en long avec une pente régulière d'environ 30%.

L'orientation du tunnel est Nord Est – Sud Ouest.

L'ouvrage est en alignement droit.

L'ouvrage est maçonné en voute mais partiellement maçonné ou non maçonné le long des piédroits.

Le gabarit de l'ouvrage a été retenu à l'origine de la conception pour le passage d'un funiculaire.

Le tympan aval (coté centre-ville) est actuellement masqué par un bâtiment commercial et de logements de type R+3. A noter que ce tympan est situé au pied du grand viaduc ferroviaire de Morlaix.

Le tympan amont (coté gare ferroviaire) se trouve actuellement enclavé entre une maison et 2 locaux techniques.

Les 2 extrémités de l'ouvrage ont été condamnées par des murs.

A noter que l'axe du tunnel est quasiment parallèle à la ligne ferroviaire Paris Brest. Leur entraxe est d'environ 20 à 25 m.

Caractéristiques fonctionnelles

La longueur développée de l'ouvrage est de 160 ml.

La largeur entre piedroits est variable de 3m40 à 6m60. L'ouvrage présente la forme d'un entonnement avec la largeur maximale en partie centrale (probablement afin de pouvoir croiser les 2 voitures du funiculaire présent).

La hauteur libre maxi en clé de voute de l'ouvrage est variable de 4m80 à 6m70.

Structure de l'ouvrage

Les têtes aval et amont se situent à une altitude respective de 6m et 60m soit une dénivellation de 54m entre les 2 extrémités.

L'ouvrage ne comporte pas de niche ou d'excroissance ponctuelle.

La structure de l'ouvrage est constituée :

- En voute, de moellons plats de schistes hourdis au mortier de chaux (épaisseur non identifiée),
- En piédroit, de rocher apparent ou de moellons plats de schistes (le détail de la répartition est donnée dans les chapitres suivants),

La nature du radier est variable en fonction du linéaire :

- Sur les 2/3 aval, c'est directement le rocher brut qui est présent en radier,
- Sur le 1/3 amont, des marches bétons ont été réalisées sur la largeur de la section. Ces marches paraissent plus récentes que le tunnel proprement dit.

Il n'existe pas en radier de système de drainage des eaux.

Le tympan aval est constitué de pierres maçonnées massives. Sa géométrie comporte une nette sur-largeur par rapport à la section courante de l'ouvrage.

Le tympan amont est beaucoup plus discret et comporte un couronnement en pierres maçonnées. Le tympan amont arrive partiellement en surélévation par rapport au terrain environnant.

L'épaisseur de recouvrement de terrain entre la clé de voute du tunnel (plafond) et le sol (terrain actuel) est comprise entre 0 et 23 m. En effet en tête Amont, la voute du tunnel vient jusqu'à sortir à l'air libre au-dessus le sol. Une partie de l'extrémité amont du tunnel a donc dû être creusé à l'air libre avant de recréer une voute (tranchée couverte ou faux tunnel).

A noter que nous ne connaissons pas la nature ni la répartition des terrains entre la clé de voute du tunnel et le sol. Au vu de la géologie rencontré en tunnel, nous devons rencontrer au-dessus la clé de voute l'horizon des schistes masqués par une épaisseur variable de matériaux d'altération et/ou de colluvions.

3. ÉTAT DES LIEUX

Programme

La visite de l'ouvrage a pour objectif de réaliser un état des lieux visuel de la structure génie civil comprenant les piédroits et la voute.

Elle fait partie du programme d'étude en vue de la réutilisation de l'ouvrage pour un usage public (passages de personnes). D'éventuelles inspections plus poussées de la structure pourront être envisagées par le Maître d'Ouvrage.

Le Maître d'Ouvrage n'a pas en sa possession de rapports de visite simplifiée de l'ouvrage ni d'inspection détaillée. Il n'existe pas de données sur le vieillissement et la présence d'anomalies passées sur l'ouvrage.

Les 2 extrémités de l'ouvrage ont été ré ouvertes en décembre 2012.

Introduction

La visite sur le site du tunnel de Morlaix pour l'état des lieux a eu lieu les 13 et 14 juin 2013.

Les conditions météorologiques étaient satisfaisantes (couvert avec des éclaircies et une température de 15 à 20°).

Cette inspection s'est déroulée de jour (le tunnel étant inexploité) avec un éclairage fixe mis en place régulièrement dans l'ouvrage. L'accès rapproché à la calotte n'était pas rendu possible.

L'ouvrage n'a pas subi de nettoyage au préalable. De nombreux déchets et gravats étaient présents au sol sur les premiers mètres aux 2 extrémités de l'ouvrage.

Le repérage de l'état actuel de l'ouvrage s'est appuyé essentiellement sur la vue en plan et le profil en long transmis au préalable par le Maître d'Ouvrage.

Bilan de l'inspection visuelle

Un rapport photographique (cf. annexe) des défauts les plus prononcés et représentatifs permet de mieux évaluer et synthétiser l'état de la structure.

L'ouvrage se caractérise par une répartition hétérogène des zones revêtues et par la présence de zones humides réparties régulièrement sur toute la longueur du tunnel.

Concernant le revêtement, on constate que les 2 extrémités de l'ouvrage (sur environ 20 m de chaque côté) ont fait l'objet d'une finition plus minutieuse avec la mise en place d'un revêtement sur l'ensemble de la voute et des piédroits. Ce revêtement est constitué de moellons en pierre (probablement le schiste local réutilisé) et ne présente pas de signes de dégradation (fissures, bombement, décollement de blocs). A noter qu'en extrémité aval, les 15 premiers mètres de l'ouvrage comportent des trous de drainage sur les 2 piédroits.

Dans la partie centrale, le revêtement en moellons est toujours présent en voute mais sa présence devient aléatoire en piédroit. Il faut noter que dans la partie centrale de l'ouvrage les parties en moellons en piédroit ont pour

fonction de combler des hors profils et d'apporter une régularité dans l'aspect des piédroits. Ce « revêtement » n'a pas de rôle structurel en termes de répartition des efforts le long des piédroits. D'autre part, comme pour les extrémités, il n'a pas été identifiés de signes de dégradation (fissures, bombement, décollement de blocs) sur ces surfaces restreintes de revêtement. On note cependant localement une altération des joints maçonnés sur quelques millimètres.

L'absence locale de revêtement, et notamment dans la partie centrale (qui est aussi celle la plus large et la plus haute), pose le problème de l'instabilité potentielle de dièdres rocheux pouvant ainsi tomber en fil des ans sur le radier. Une telle instabilité représentative du risque est observée à 88 m depuis la cloison aval en piédroit droit. De manière générale, les zones où les hors profils n'ont pas été comblés et où des venues d'eau sont observées sont des zones de risques potentiels vis-à-vis de cet aléas de chute de blocs. D'autre part, on observe que le schiste présente souvent une foliation subverticale de direction parallèle à l'axe de l'ouvrage. Cette particularité est un aspect défavorable à la stabilité à long terme des piédroits.

Concernant l'humidité, on constate une humidité présente sur l'ensemble de l'ouvrage mais d'une répartition hétérogène avec des zones plus ou moins marquées. En effet alternent des zones sèches avec anciennes traces d'humidité et d'autres zones avec goutte à goutte ou suintement.

Les venues d'eau au goutte à goutte ont été observées aussi bien en voute, en piédroits qu'en radier. Cette eau s'infiltré entre les moellons ou dans les discontinuités du rocher et tombe en goutte à goutte sur le radier et/ou ruisselle sur les piédroits.

On observe une venue d'eau particulièrement importante à 66m à l'amont de la cloison avale en piédroit gauche (dans le sens de la montée) en limite avec le radier. Cette eau circule alors sur le radier jusqu'en partie basse de l'ouvrage. Cette venue d'eau semble en lien avec une zone de fracturation du massif rocheux et avec la présence de veines de quartz blanchâtre.

De manière générale de nombreuses traces de concrétions sont visibles en voute mais aussi sur les piédroits.

Le tympan aval n'a pas pu être inspecté en détails du fait de la présence d'un bâtiment mitoyen à la structure,

Le terrain au-dessus de la tête amont du tunnel a pu être observé directement depuis le chemin d'accès à l'ouvrage. Un local technique se trouve à proximité même de la tête amont et 2 maisons se trouvent au sud de l'axe de l'ouvrage. Ces 3 constructions ont sans doute été bâties après la réalisation du tunnel.

Cas particuliers des 2 demi murs

A 20 m depuis la tête amont, se trouvent 2 demi murs de 60 cm d'épaisseur et perpendiculaires à l'axe de l'ouvrage. Ces 2 demi murs sont en béton armé et vont du radier à la clef de voute. Le Maître d'Ouvrage n'a pas retrouvé de renseignements concernant l'époque et la raison de la mise en place de ces structures.

Nous notons que dans la zone située de part et d'autre des demi murs, le revêtement en moellons (piédroits et voutes) ne montrent pas de signes de désordres. Il faut toutefois remarquer que d'éventuelles fissures dans le revêtement auraient pu être rebouchées avant réalisation des murs et ainsi ne plus être visibles de nos jours. Ces 2 demi murs sont crépis sur la face amont

Investigations complémentaires

et ne montrent pas de dégradations.

D'un point de vue structurel, rien d'indique que ces murs jouent un rôle mais la présence de 2 bâtiments en surface ainsi que le faible recouvrement entre la clef de voute et le terrain en surface sont des points de vigilance à prendre en compte. Ainsi ne pouvant statuer sur le rôle éventuel des demi murs, une solution de substitution à ces murs devra être proposée. Il pourra s'agir d'une mise en place de cintres de renfort dans des engravures réalisées dans le revêtement existant (puis à la démolition par sciage des murs).

Des sondages destructifs ou carottés radiaux pourraient être réalisés depuis l'intérieur du tunnel afin de connaître l'état du revêtement, son épaisseur ainsi que la nature du terrain encaissant.

Des sondages destructifs ou carottés verticaux pourraient être réalisés depuis l'air libre afin de connaître la nature des terrains de recouvrement à proximité de la tête amont.

Il faudrait vérifier si lors de pluies importantes, les circulations d'eau dans le tunnel évoluent notablement ou si elles restent régulières au cours de l'année.

Une inspection détaillée de la calotte pourrait être envisagée afin d'identifier d'éventuelles zones dégradées nécessitant des dispositions correctives.

Concernant les 2 demi-murs, afin de quantifier leurs sollicitations, des essais au vérin plat pourraient être réalisés. Cela permettrait de connaître les charges transmises par ces murs. Et ainsi, pouvoir statuer sur leur éventuelle fonction porteuse. Au droit de la zone, des mesures géophysiques pourraient être menées afin d'identifier la profondeur du toit rocheux.

D'autre part, pour les 2 bâtiments au droit de la zone (le local technique et la maison individuelle) il paraît judicieux d'identifier leur mode et leur profondeur de fondation. En effet cela permettra de mieux définir l'épaisseur de terrain restante entre la clé de voute du tunnel et les fondations du bâti existant.

Des prélèvements d'eau pour analyses de la qualité physicochimique doivent également être effectués notamment pour identifier les interfaces possibles avec les bétons susceptibles d'être mis en place pour le confortement des piédroits. En effet, la classe d'agressivité des eaux est un paramètre non connu à ce jour.

Conclusion

En conclusion, on observe que ce tunnel semble en assez bon état de conservation. Une réutilisation de l'ouvrage semble donc possible mais à conditions de traiter au préalable les deux problèmes majeurs suivants :

- La présence de nombreuses venues d'eau que l'on observe dans différentes zones de l'ouvrage.
- L'absence de revêtement sur une grande partie des piédroits de l'ouvrage.

Vis-à-vis des venues d'eau, cela nécessitera à la fois une recherche de l'origine de ces infiltrations (probablement une saturation d'eau du terrain

situé au-dessus) ainsi qu'un traitement de l'ensemble du revêtement pour rétablir un fonctionnement sain Il pourra s'agir de solutions dites légères applicables au cas par cas le long du linéaire, par exemple : rejointoiement entre moellons, injections, forage de décharge, pose de tôles fixées en calotte permettant de ramener l'eau en base de piédroit, etc. Un caniveau latéral sera alors à prévoir afin de collecter et de canaliser les eaux vers l'aval. Un système de drains sous radier serait également un plus pour drainer les eaux arrivant en partie basse de la section excavée.

Il pourra aussi s'agir d'une solution dite lourde par pose d'un complexe d'étanchéité totale sur l'ensemble de l'intrados de l'ouvrage. Ce complexe étant porté par une coque mince constitué de béton projeté. Il s'agit des dispositions constructives actuelles mises en place lors du creusement de tunnel neuf.

Dans le cas des solutions dites légères, le MOA devra prévoir une inspection régulière de l'ouvrage afin de détecter des anomalies et des signes de dégradations dans certaines zones. Des interventions complémentaires au cours des ans seront parfois nécessaires pour faire face à de nouvelles arrivées d'eau.

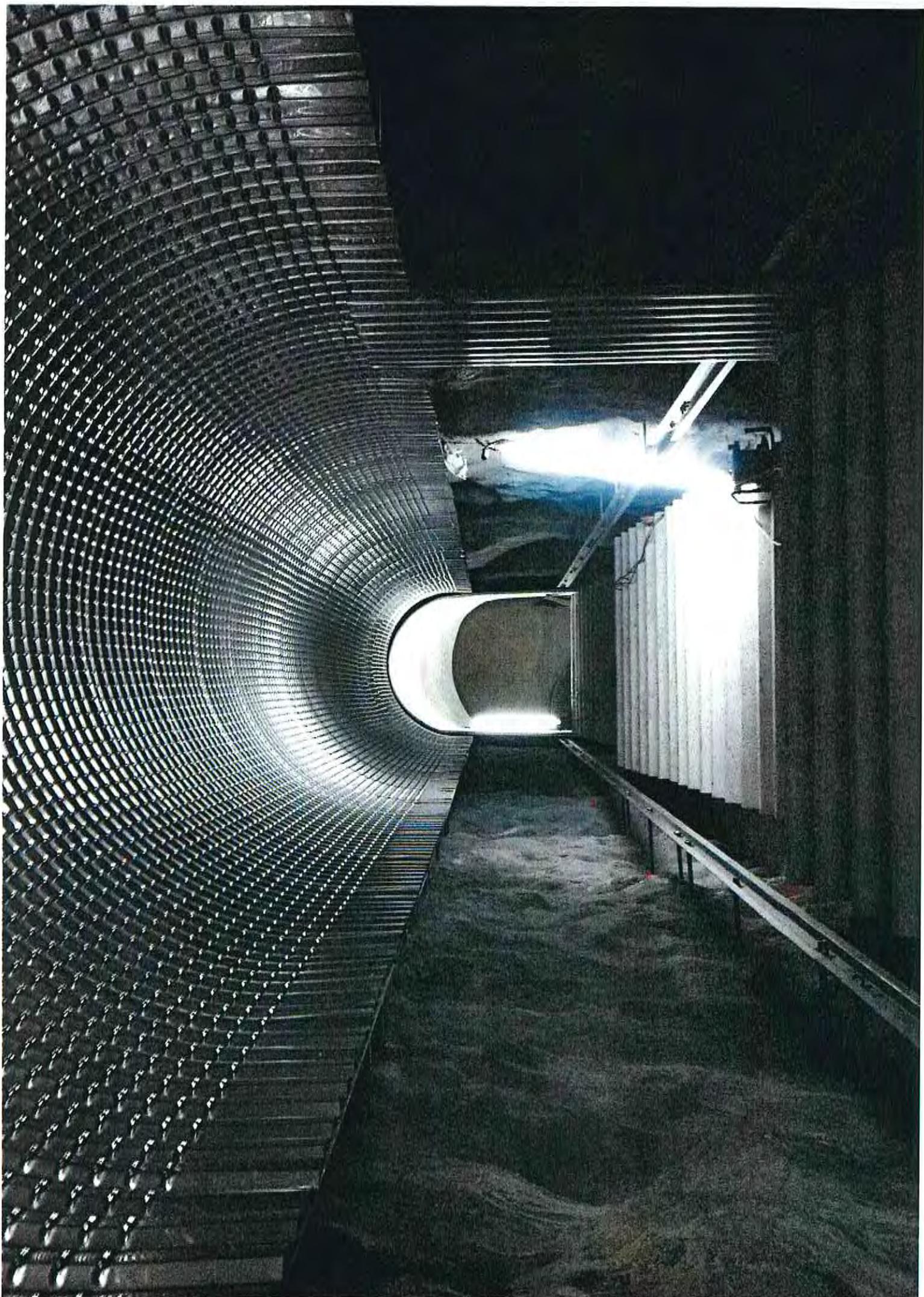
Vis-à-vis de l'absence de revêtement, il paraît nécessaire de prévoir à minima le rebouchage des hors profils (avec purge si nécessaires des blocs instables et clouage des zones présentant une fracturation défavorable). Un revêtement bétonné pourra ensuite être mis en place à minima dans les linéaires où les moellons historiques sont absents en piédroits. Les contraintes architecturales du projet devront alors être indiquées par le Maître d'ouvrage.

ANNEXE

Coupes types caractéristiques







Étude Morlaix Communauté

MORLAIX — SYSTÈME DE LIAISON VILLE HAUTE ET VILLE BASSE

Etude préliminaire permettant de mesurer l'opportunité et la faisabilité de la liaison



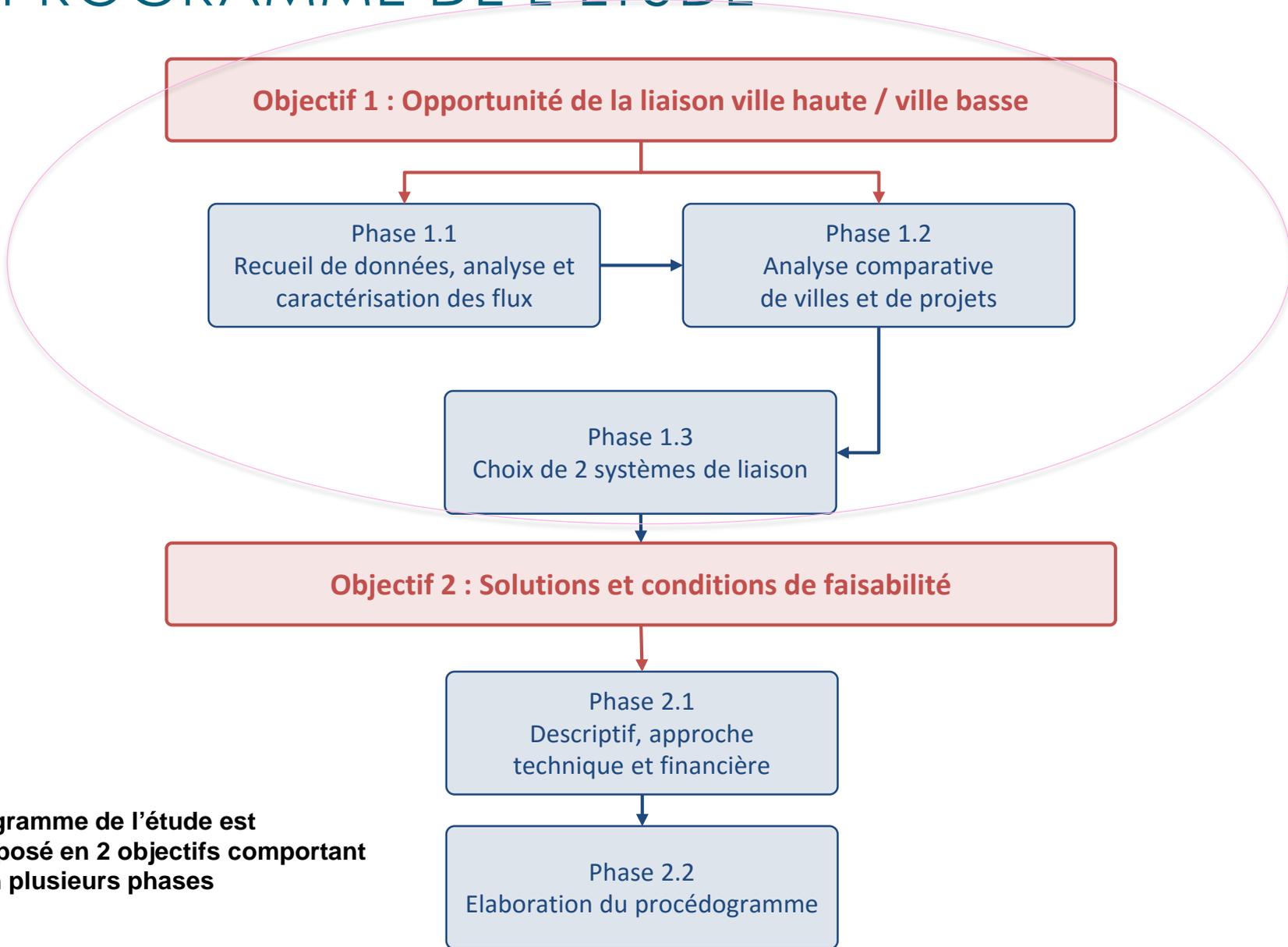
SOMMAIRE

- A. POINT SUR AVANCEMENT DE L'ÉTUDE
- B. RAPPEL DES RÉSULTATS DU COPIL 1
- C. VISITES DE SITES
- D. COMPARAISON DES 2 SCÉNARIOS RETENUS
- E. CHOIX D'UN SCÉNARIO
- F. SUITE DE L'ÉTUDE ET PREMIÈRES RÉFLEXIONS - ORIENTATIONS

— A — AVANCEMENT DE L'ÉTUDE —



PROGRAMME DE L'ÉTUDE



Le programme de l'étude est décomposé en 2 objectifs comportant chacun plusieurs phases

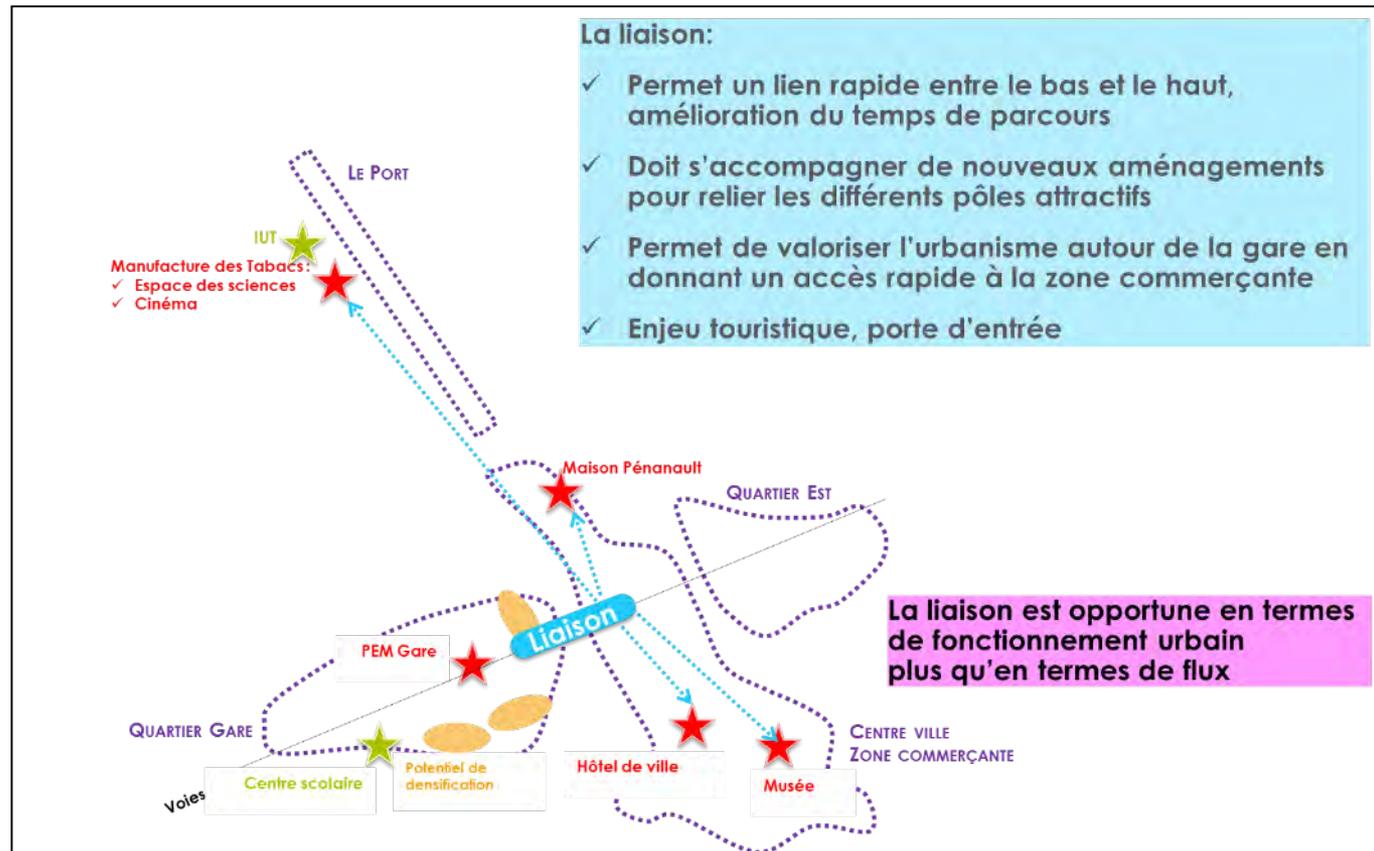
OBJECTIF 1

En 2017 Egis a réalisé un diagnostic et analysé l'opportunité de la liaison, Egis a également effectué le parangonnage des villes et des modes en vue de l'organisation des visites sur les sites.

Egis a en outre anticipé la définition des scénarii envisageables avec une première proposition de tri, une proposition de deux scénarii contrastés et quelques éléments de définition et de comparaison de ces deux scénarii.

Ces actions ont fait l'objet d'une part de la production de notes techniques (NT1 à NT9), et d'autres part d'une présentation en Comité de Pilotage (COFIL 1) le 24 mai 2017.

Suite au diagnostic établi, il en est ressorti l'opportunité de la liaison, en termes de fonctionnement urbain principalement, avec des flux faibles mais acceptables restant à affiner en fonction du type de projet.



B - RÉSULTATS DU COPIIL 1

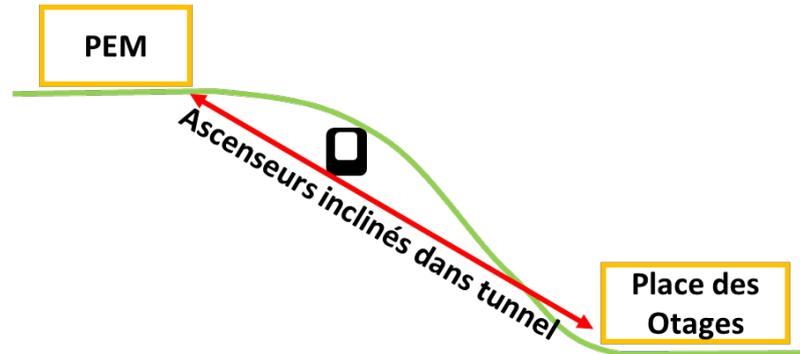


COMPARAISON DES SCÉNARIIS ENVISAGEABLES

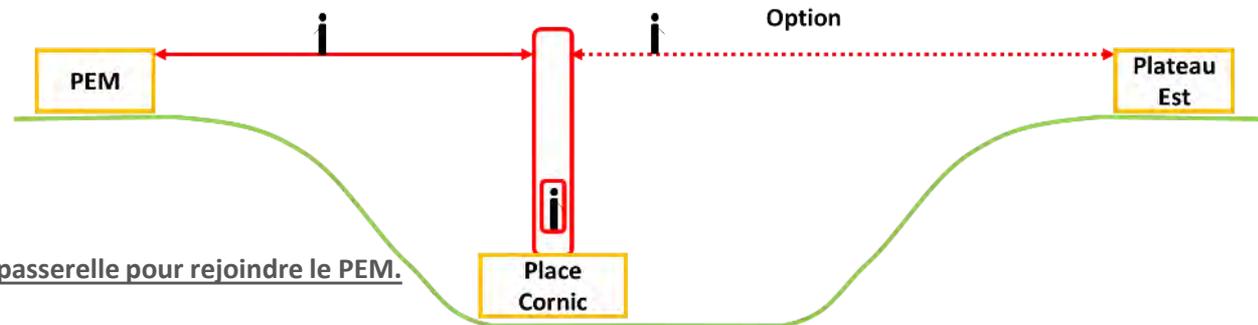
Scénarios		Longueur	Nombre de stations	Modes	Impacts techniques	Avantages ou inconvénients de la solution pour Morlaix	Conclusion
Famille Bus	B1	Suivant itinéraire bus	Suivant itinéraire bus (2 à minima)	Bus actuel	Impacts sur la rue Gambetta	Scénario peu valorisant Peu d'amélioration par rapport à la situation actuelle	Ces scénarios sont peu valorisants et peuvent donc être exclus d'emblée.
	B2			Bus électrique			
Famille Tunnel	T1	180 m	2	Funiculaire	Réaménagement du tunnel existant	Intéressant pour Morlaix	Le mode est moins intéressant pour Morlaix car plus coûteux
	T2		2	Ascenseur incliné			Le scénario T2 est intéressant pour l'agglomération de Morlaix et doit être retenu pour la suite des études.
	T3		-	Trottoir ou escalier mécanique	Difficile d'insérer 2 escaliers mécaniques en parallèle	Peu attractif	Mode compliqué car peu de largeur d'emprise dans le tunnel
Famille Viaduc	VN1	180 m	2	Funiculaire	Acquisitions / démolitions à prévoir	Peut-être intéressant pour Morlaix mais impacts importants en surface et non-utilisation du tunnel existant Scénario en concurrence avec le tunnel existant	Ces scénarios sont donc plutôt à éliminer vis-à-vis des contraintes qu'ils apportent pour l'agglomération de Morlaix.
	VN2			Escalier mécanique			
	VS1			Funiculaire			
	VS2			Escalier mécanique			
Famille TPC	TPCN	200 m	2	Téléphérique	Stations difficiles à intégrer dans le contexte de la ville	Scénarios difficiles à intégrer et notamment la station en centre-ville	Ces scénarios sont donc plutôt à éliminer vis-à-vis des contraintes qu'ils apportent pour l'agglomération de Morlaix.
	TPCS						
Famille Tour	TO1	60 m + 300 m	-	Ascenseur vertical côté Nord + marche à pied	Temps de parcours plus long pour accéder à la gare	Le côté Nord du viaduc est plus intéressant car la vue de la passerelle est du côté de la mer et du port ce qui donne un signal fort et l'insertion est beaucoup plus simple	les scénarios avec passerelle sont intéressants et peuvent être retenus, en particulier celui implanté au Nord du viaduc plus facile à insérer et qu'il est possible de brancher directement sur la passerelle du PEM.
	TO2			Ascenseur vertical côté Sud + marche à pied	Acquisitions / démolitions		Moins intéressant
	TO3			Ascenseur vertical + téléphérique côté Nord	Acquisitions / démolitions Stations difficiles à intégrer dans le contexte de la ville		Mode coûteux
	TO4			Ascenseur vertical + téléphérique côté Sud	Acquisitions / démolitions Stations difficiles à intégrer dans le contexte de la ville		Mode coûteux

COMPARAISON DES SCÉNARIIS ENVISAGEABLES

Les deux scénarii retenus sont :



Scénario par le tunnel existant avec des ascenseurs inclinés,



Scénario avec une tour ascenseur et une passerelle pour rejoindre le PEM.

C – VISITES DE SITES





Le Tréport :

L'intérêt de l'ascenseur incliné, par rapport au funiculaire, est d'avoir une réglementation plus simple.

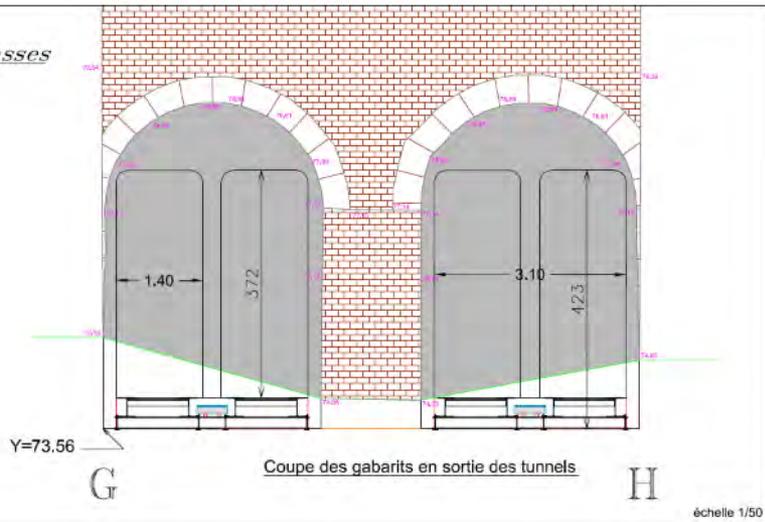
Par contre techniquement il fonctionne avec une seule cabine par voie.

Il est également plus économique.

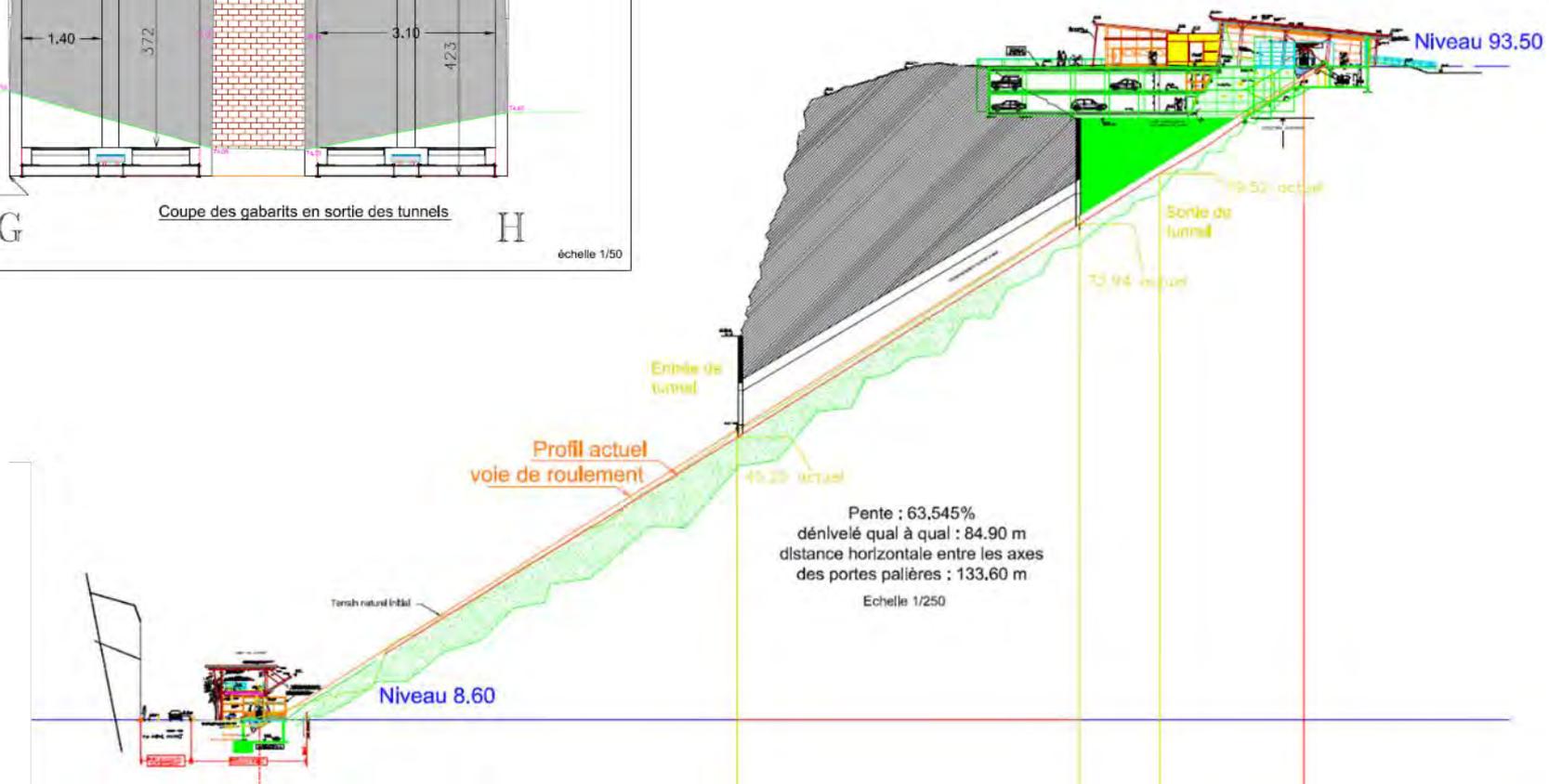
Par contre sa vitesse est plus faible.

La géométrie du tunnel à Morlaix devrait fixer les dimensions de la cabine.

Les Terrasses



Le Tréport :





Luxembourg, le funiculaire :

Cette réalisation n'est sans doute pas à l'échelle de Morlaix, elle montre cependant la différence entre un ascenseur incliné et un funiculaire, en termes de technique et de capacité. Une adaptation au site de Morlaix doit être faite, en particulier avec la géométrie du tunnel (profil, longueur de la zone d'évitement, ...).

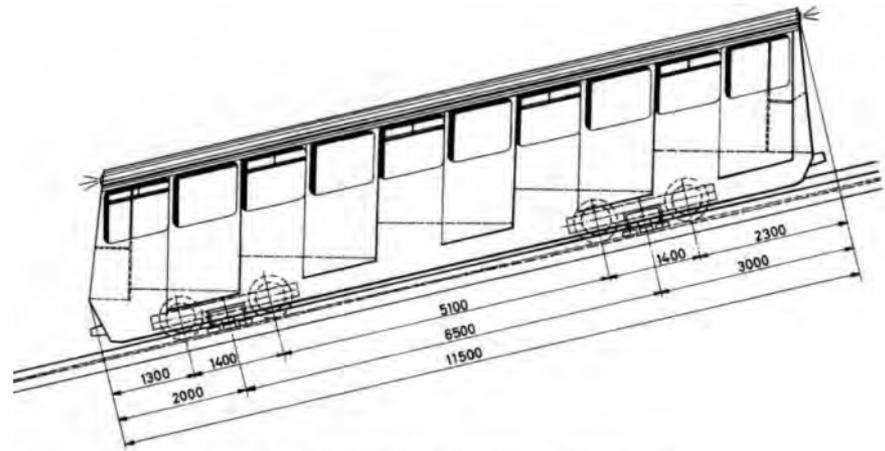


Luxembourg, l'ascenseur vertical :

Ce projet paraît très proche de ce qu'il pourrait être à Morlaix avec le viaduc rouge en arrière-plan, le dénivelé similaire et la passerelle. Une question porte sur l'optimisation possible du coût.



SITES SIMILAIRES



Plan de côté d'une cabine (source Walter Heftl, Schienenseilbahnen in aller Welt).



Le Havre, funiculaire :

Ce système paraît très proche de ce qu'il pourrait être à Morlaix dans le tunnel.



Saint - Lô, l'ascenseur vertical :
Système plus rustique de hauteur moindre.

— D — COMPARAISON DES DEUX SCÉNARIOS —



SCENARIO 1 (TUNNEL ET ASCENSEUR INCLINE)



- Gare haute :
 - Permet une desserte au plus près de l'accueil de la gare
 - Accès rapide du côté Sud de la gare (parvis et arrêts bus)
- Gare basse :
 - Arrivée sur la place Cornic du côté du centre-ville
- Plateau Est :
 - Pas d'amélioration de la desserte par rapport à l'actuelle
- Attractivité touristique :
 - La visibilité de la liaison ne peut se faire que par les gares mais tout dépendra de l'aménagement de ces dernières

SCENARIO 2 (TOUR ASCENSEUR PANORAMIQUE)



- Gare haute :
 - Desserte un peu plus longue pour l'accès à l'accueil de la gare (branchement sur la passerelle existante ?)
 - Accès rapide du côté Nord de la gare
- Gare basse :
 - Arrivée sur la place des Otages du côté du port
- Plateau Est :
 - Possibilité de prolonger facilement la passerelle du côté Est
- Attractivité touristique :
 - La création d'un ascenseur panoramique du côté du Port permettra une visibilité de la liaison

SCENARIO 1 (TUNNEL ET ASCENSEUR INCLINÉ)



• Mode :

- Ascenseur incliné avec soit une cabine de 35 places soit 2 cabines de 15 places (valeurs à confirmer)

• Complexité :

- Système existant dans différentes villes : Le Tréport, Paris,...

SCENARIO 2 (TOUR ASCENSEUR PANORAMIQUE)



• Mode :

- Ascenseur vertical avec 1 ou 2 cabines de 20 à 60 places

• Complexité :

- Système existant dans différentes villes : Luxembourg, Saint LÔ, ...

SCENARIO 1 (TUNNEL ET ASCENSEUR INCLINE)



Arrivée tunnel – Gare haute

Arrivée dans immeuble – gare basse

- Gare haute à créer au droit du bâtiment voyageur de la gare
- Gare basse à créer dans bâtiment existant (classé)
- Reprise du tunnel existant : quelques travaux sont à prévoir pour sa réhabilitation

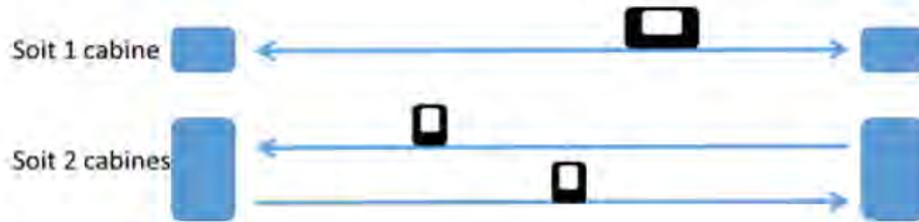
SCENARIO 2 (TOUR ASCENSEUR PANORAMIQUE)



Vue du Viaduc côté Nord

- Passerelle panoramique à créer entre l'ascenseur et le PEM

SCENARIO 1 (TUNNEL ET ASCENSEUR INCLINE)



- Temps de parcours moyen :

- Environ 2 à 3 minutes (avec temps d'attente demi-fréquence)

- Fréquence :

- 1.5 ou 3 minutes (dépendra du nombre de cabines, 2 ou 1)

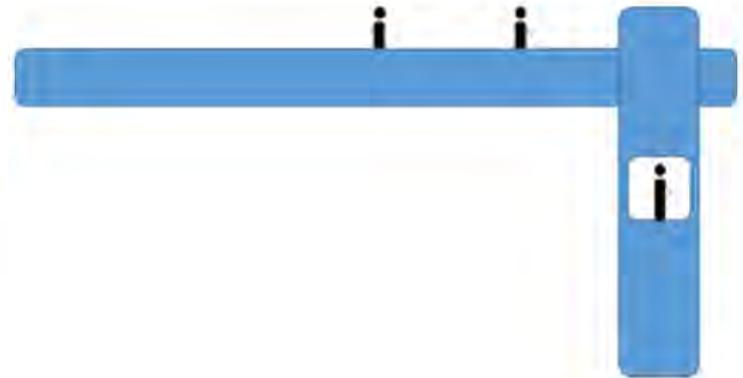
- Capacité système :

- 600 à 700 pphpd

- Approche clientèle :

- Environ 5000 voyageurs par jour

SCENARIO 2 (TOUR ASCENSEUR PANORAMIQUE)



- Temps de parcours moyen :

- 6 à 7 minutes dont 5 minutes de marche à pied

- Fréquence :

- 1.5 ou 3 minutes (dépendra du nombre de cabines, 2 ou 1)

- Capacité système avec cabine de 40 places ou deux de 20 places :

- 800 pphpd

- Approche clientèle :

- Environ 5000 voyageurs par jour

SCENARIO 1 (TUNNEL ET ASCENSEUR INCLINE)

- Investissements :
 - 8 à 10 M€ à préciser en phase 2
- Exploitation :
 - De l'ordre de 0.5/0.6 M€, à définir en phase 2
- Planning :
 - Environ 4 ans entre décision et mise en service, à préciser en phase 2

SCENARIO 2 (TOUR ASCENSEUR PANORAMIQUE)

- Investissements :
 - 8 à 10 M€ à préciser en phase 2
- Exploitation :
 - De l'ordre de 0.4/0.5 M€, à définir en phase 2
- Planning :
 - Environ 4 ans entre décision et mise en service, à préciser en phase 2

SCENARIO 1 (TUNNEL ET ASCENSEUR INCLINE)

▪ Extension possible :

Non

▪ Procédures :

- A définir en phase 2

▪ Autres :

- Sondages complémentaires à réaliser dans le tunnel
- Interface SNCF à prévoir pour la gare haute et le tunnel
- Modification du bâtiment de la gare basse à prévoir suivant l'étude technique qui est à faire
- Interface avec ABF pour la gare basse si modification de la façade

SCENARIO 2 (TOUR ASCENSEUR PANDRAMIQUE)

▪ Extension possible :

- Possibilité de créer une autre passerelle pour rejoindre la plateau Est

▪ Procédures :

- A définir en phase 2

▪ Autres :

- Interface fort avec l'ABF car création d'un ouvrage en extérieur
- Vérification si besoin d'appui sur le viaduc de la voie ferrée
- Interface avec la SNCF à prévoir

OPÉRATIONS D'ACCOMPAGNEMENT

SCENARIO 1 (TUNNEL ET ASCENSEUR INCLINÉ)

▪ Interface réseau bus :

- Bonne liaison en gare haute via le parvis de la gare
- Gare bus à définir en gare basse au pied du viaduc
- Possibilité d'utiliser l'ascenseur incliné à la place des bus rue Gambetta

▪ Interface stationnement :

- Utilisation des parcs existants en gare haute
- Création d'un ouvrage en superstructure possible en gare haute
- Limiter le stationnement en gare basse

▪ Chemins piétons, modes doux :

- Utilisation du parvis de la gare SNCF en gare haute
- Réaménagement en gare basse, suppression de stationnements, gare bus, chemins vers centre-ville et vers port et manufacture des Tabacs

▪ Valorisation du projet:

- Densification autour gare haute, habitat, bureaux, activités
- Réaménagement immeuble gare basse

SCENARIO 2 (TOUR ASCENSEUR PANORAMIQUE)

▪ Interface réseau bus :

- Liaison plus complexe en gare haute via la passerelle
- Gare bus à définir en gare basse au pied du viaduc
- Difficulté d'utiliser l'ascenseur à la place des bus rue Gambetta

▪ Interface stationnement :

- Utilisation des parcs existants en gare haute
- Création d'un ouvrage en superstructure possible en gare haute
- Limiter le stationnement en gare basse

▪ Chemins piétons, modes doux :

- Utilisation du parvis et de la passerelle de la gare SNCF en gare haute
- Réaménagement en gare basse, suppression de stationnements, gare bus, chemins vers centre-ville et vers port et manufacture des Tabacs

▪ Valorisation du projet:

- Densification autour gare haute, habitat, bureaux, activités
- Réaménagement sous viaduc en gare basse

CONCLUSIONS DE LA COMPARAISON

- Deux conceptions très différentes: funiculaire (ou ascenseur incliné) en tunnel et ascenseur en tour
- Une solution de liaison efficace et rapide ou une solution plus touristique avec MAP plus importante
- Utilisation d'une infrastructure existante historique ou un nouvel élément urbain à rajouter au viaduc (risque ABF, SNCF)
- Une solution contrainte limitée par le tunnel existant ou une solution plus libre et extensible
- Une solution avec deux gares idéalement placées en termes de desserte ou une solution plus tentaculaire (2 ou 3 gares, 1 ou 2 passerelles, branchement sur PEM, ...)
- Deux solutions qui nécessiteront de prendre en compte simultanément les enjeux et contraintes d'aménagement et 'intégration urbaine (échanges et travail nécessaire avec ABF et SNCF en particulier)

— E — CHOIX D'UN SCÉNARIO —



PROPOSITION DE CHOIX D'UN SCÉNARIO

Conclusion de la tranche ferme de l'étude:

- La liaison Ville Haute – Ville Basse est opportune
- Deux scénarios sont retenus: funiculaire (ou ascenseur incliné) en tunnel et ascenseur en tour

Proposition de choix entre les deux scénarios:

Il est proposé de retenir le scénario funiculaire (ou ascenseur incliné) en tunnel pour les raisons principales suivantes:

- C'est la solution de liaison efficace et rapide qui assure la meilleure desserte avec deux gares idéalement placées
- C'est la solution qui utilise une infrastructure existante historique, avec des impacts réduits et donc sans risque de blocage
- C'est la solution qui s'intègre le mieux au réseau TC

— F — SUITE DE L'ÉTUDE ET PREMIÈRES RÉFLEXIONS — ORIENTATIONS

1. TUNNEL
2. SYSTÈME/EXPLOITATION
3. GARE BASSE
4. GARE HAUTE
5. RESTRUCTURATION BUS
6. PÔLE D'ÉCHANGES BAS
7. PÔLE D'ÉCHANGES HAUT
8. COÛT INVESTISSEMENT
9. COÛT EXPLOITATION
10. PLANNING

TUNNEL EXISTANT

- Tunnel creusé entre les années 1905 et 1908
- Ouvrage jamais exploité
- Pente régulière de 30%
- Alignement droit
- Dimensions du tunnel :
 - | Longueur 160 m
 - | Largeur variable de 3.4 m à 6.6 m (largeur maximale en partie central du tunnel)
 - | Hauteur variable entre 4.8 m et 6.7 m
- Gabarit pour le passage d'un funiculaire
- Les 2 extrémités :
 - | Côté centre-ville masqué par un bâtiment R+3
 - | Côté PEM : enclavé entre une maison et 2 locaux techniques
- Bon état, quelques travaux nécessaires (budget environ 800 000 €)



Réutilisation du tunnel:

- Investigations à mener
- Choix du traitement des parois, impact sur géométrie (essayer de conserver à minima 3,40 x 4,80 m)
- Définition des travaux nécessaires
- Plusieurs possibilités pour le choix du système (funiculaire, 1 ascenseur incliné, 2 ascenseurs inclinés) (voir ci-après)
- Choix des aménagements intérieurs, par exemple pour la partie large, pour une animation lumineuse, ...

➤ Funiculaire type Le Havre:



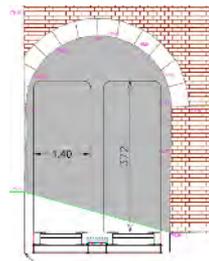
2 véhicules 10m x 2,50m, 60 voyageurs
temps de parcours 70 secondes
fréquence HP 5 minutes (2 minutes possible)
capacité 720 pphpd

➤ 1 ascenseur incliné type Le Tréport:



1 cabine 4m x 2,50m, 30 voyageurs
temps de parcours 70 secondes
fréquence HP 3 minutes
capacité 600 pphpd

➤ 2 ascenseurs inclinés type Le Tréport:



2 cabines 4m x 1,40m, 15 voyageurs
temps de parcours 70 secondes
fréquence HP 1,5 minute
capacité 600 pphpd

Choix entre Funiculaire et ascenseurs inclinés:

Le funiculaire a **1 seul câble**. Cette technologie permet des distances importantes entre stations, des **cabines très capacitaires**, un fonctionnement en **va et vient** (2 cabines sur la même voie avec une **zone d'évitement** au milieu) et un tracé en long et en plan avec des courbes.

L'ascenseur incliné possède **plusieurs câbles**. Par rapport aux funiculaires, les ascenseurs inclinés ne peuvent **pas avoir de courbe sur le tracé en plan**. Les courbes sur le profil en long sont possibles avec dans certains cas le recours à une variation d'assiette du plancher cabine. Les ascenseurs inclinés sont toujours des **va ou vient** (1 seule cabine par voie).

Pour les ascenseurs inclinés et les funiculaires, il faut obligatoirement prévoir une **passerelle d'évacuation (escaliers)**.

Les contraintes d'insertion de la **machinerie** sont importantes pour les ascenseurs inclinés (position, volume) et très importantes pour les funiculaires.

Au niveau réglementation, on a une réglementation commune entre ascenseur vertical et ascenseur incliné, mais les réglementations sont très différentes entre ascenseurs et funiculaire : référentiel technique, réglementation, processus de démonstration de la sécurité, processus d'homologation. **Le choix d'un funiculaire serait réglementairement plus complexe** (Décret STPG pour les funiculaires, directive machine pour les ascenseurs).

Pour les ascenseurs inclinés et pour le funiculaire il est nécessaire pour la sécurité de **rendre inaccessible au public toute la voie** (clôtures, voies surélevées en viaduc, etc.).

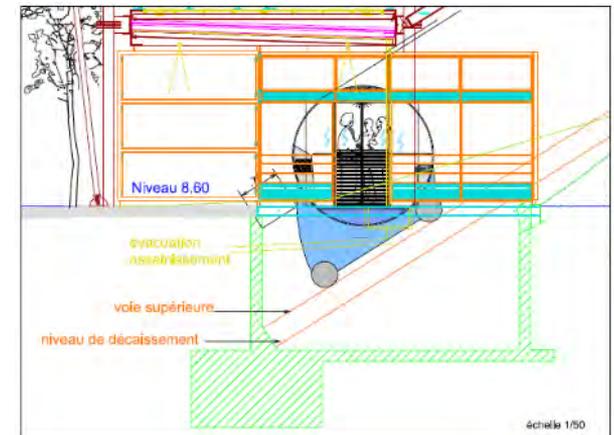
Exploitation automatique possible pour les deux systèmes.

Coûts a priori plus élevés pour le funiculaire.

Utilisation de l'immeuble Bréal:



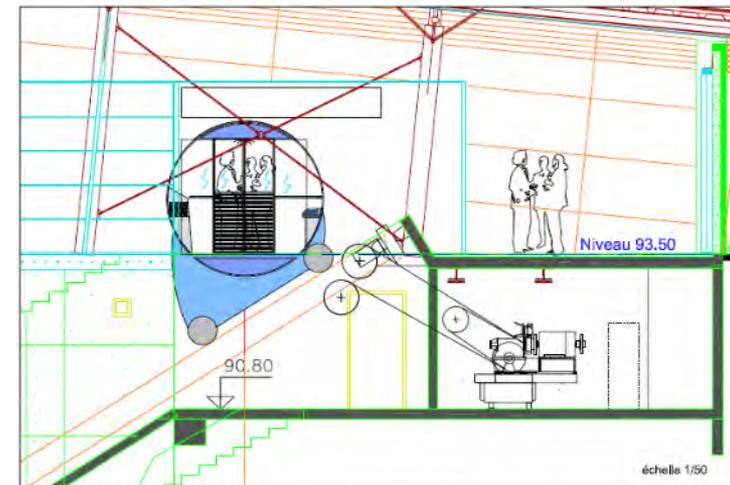
- Achat immeuble, RdC?
- Travaux quais et locaux techniques
- Accès et hall voyageurs
- Équipements rez-de-chaussée pour voyageurs, funiculaire, bus, cars, vélos, ...
- Utilisation des étages: idem actuel, bureaux, commerces, activités liées au funiculaire, ...





Nouveau bâtiment

- Choix simple gare, fermée, ouverte, intégrée à un bâtiment plus ample, ...
- Travaux reprise tunnel, quais et locaux techniques (machinerie)
- Accès et hall voyageurs
- Équipements rez-de-chaussée pour voyageurs, funiculaire, bus, cars, vélos, ...



RESTRUCTURATION BUS

Solution 1 :

Le tracé des lignes de bus est conservé

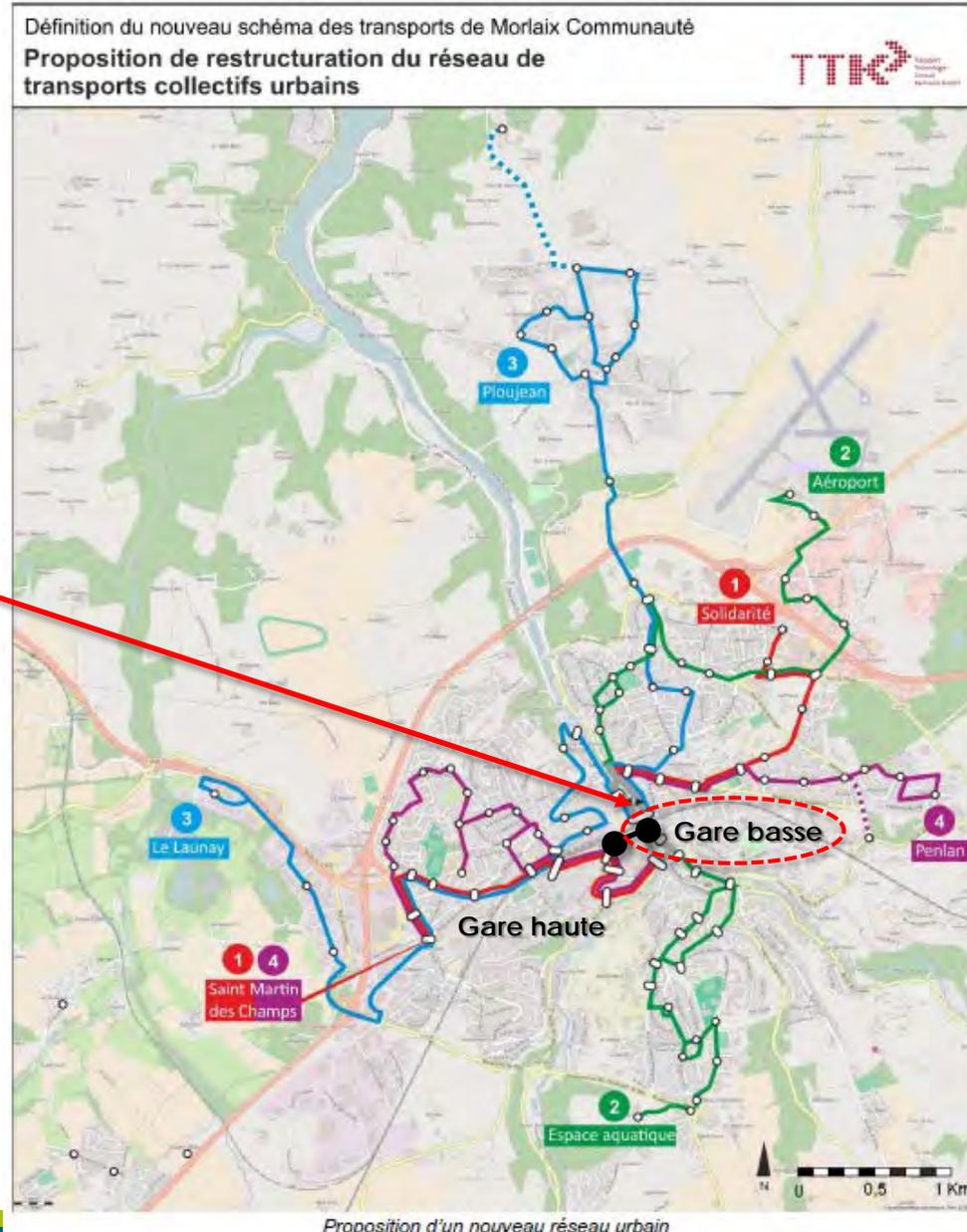
L'arrêt place des Otages est réaménagé pour être au plus près de la gare basse



Cette solution impacte la rue Gambetta



Le fonctionnement des bus actuel n'est pas impacté



RESTRUCTURATION BUS

Solution 2 :

Les lignes 1 et 4 sont interrompues entre la Gare et la place des Otages

Les deux terminus sont organisés pour permettre aux bus de se retourner

L'arrêt place des Otages est réaménagé pour être au plus près de la gare basse



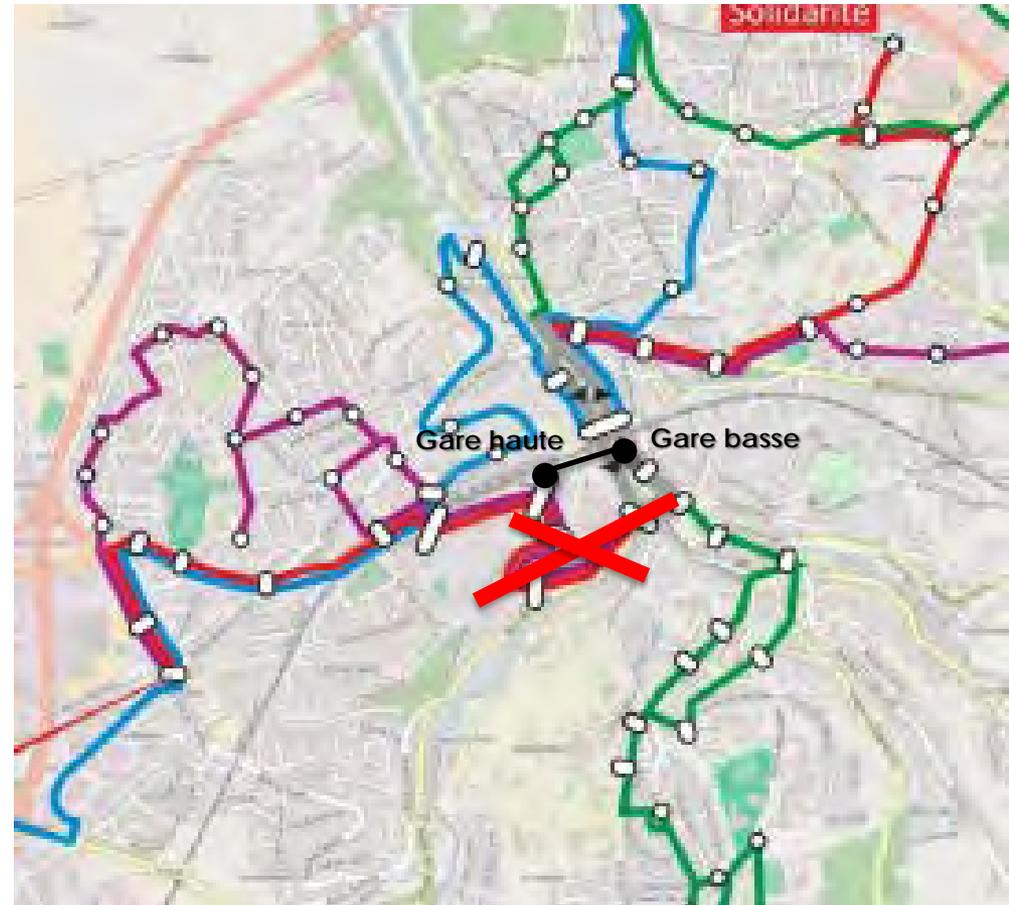
Les bus ne circulent plus dans la rue Gambetta et n'occasionnent plus de gêne



Les voyageurs empruntent la liaison

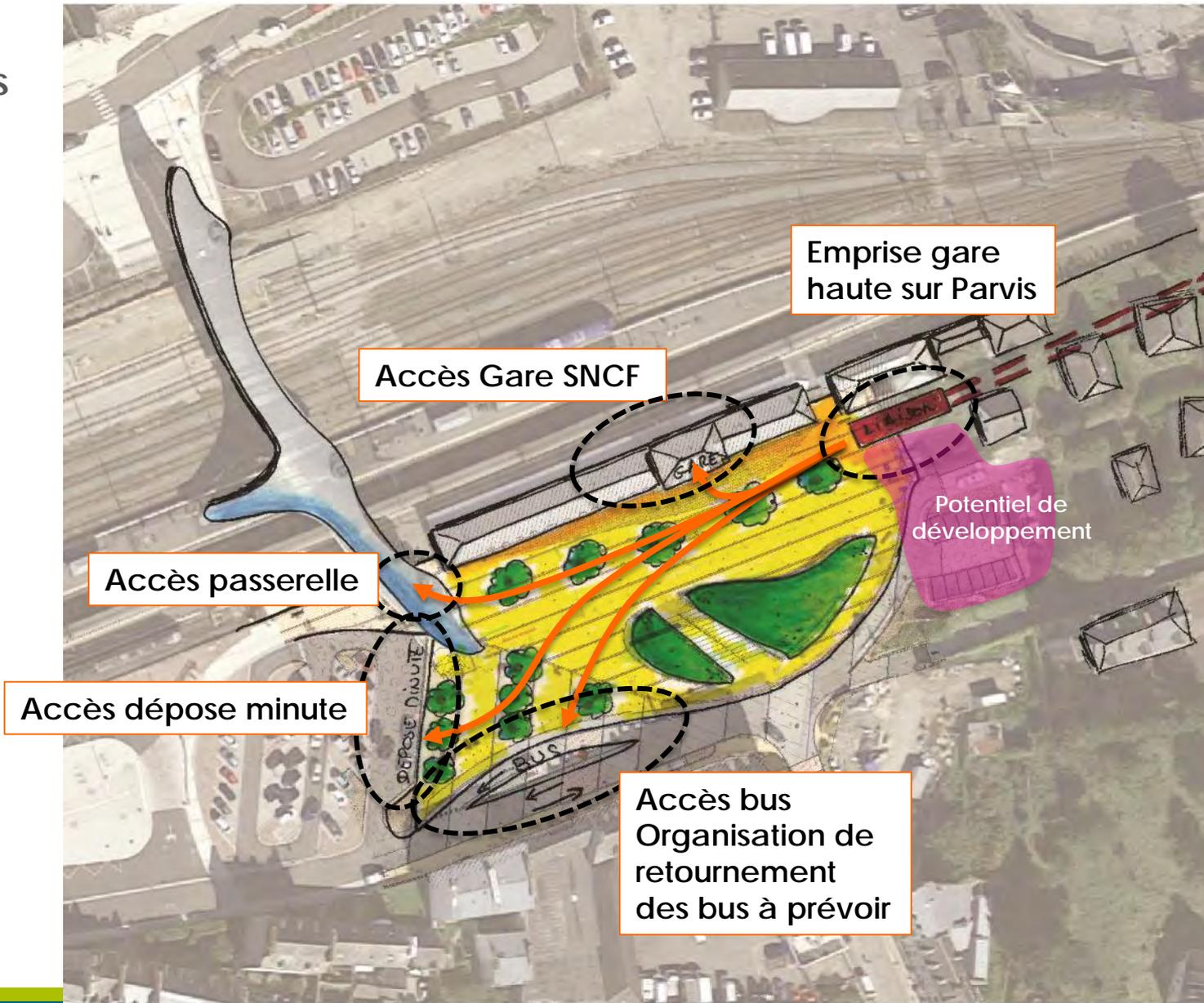


Correspondance à faire à la gare et dans le centre-ville



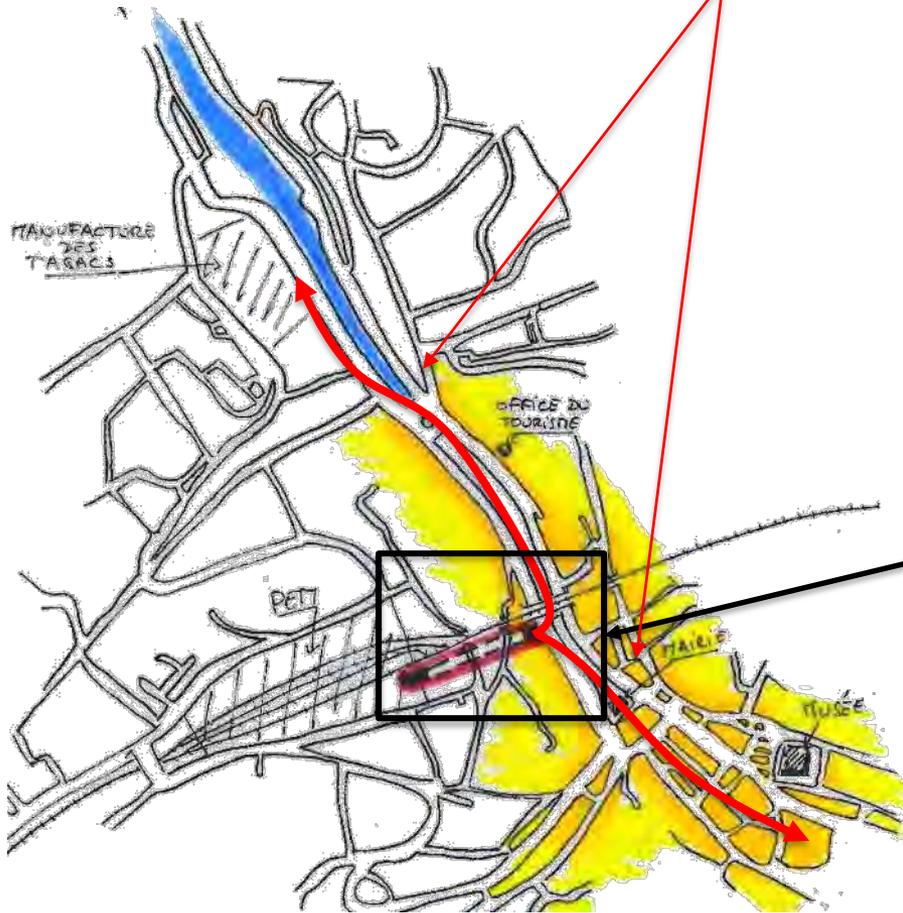
PÔLE D'ÉCHANGES HAUT

L'accès à toutes les fonctions du PEM se fait à partir du parvis

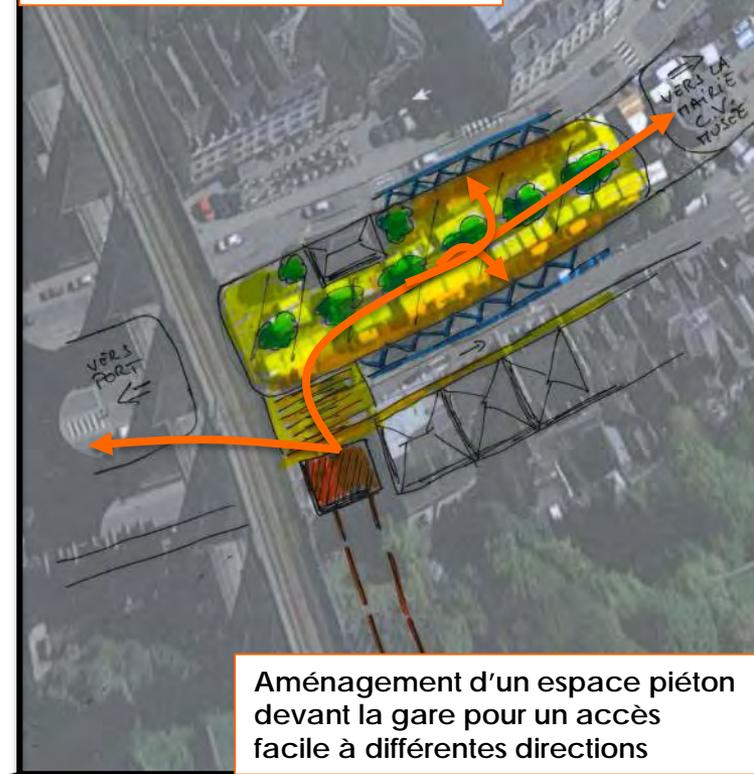


Création de liaisons modes actifs :

- Elargissement des trottoirs ?
- Réduction du stationnement ?



Création des arrêts bus au plus près de la gare



Aménagement d'un espace piéton devant la gare pour un accès facile à différentes directions

Coût objectif (ascenseur incliné)

	travaux	
tunnel	1 000 000	800 000
Gare basse		
Acquisitions	1 000 000	800 000
travaux	1 000 000	500 000
Gare haute	1 000 000	600 000
système	2 000 000	2 000 000
Pôle bas	500 000	300 000
Pôle haut	200 000	100 000
Total travaux	6 700 000	5 100 000
ingénierie	1 300 000	900 000
TOTAL	8 000 000	6 000 000

Coût objectif (ascenseur incliné)

	Montants annuels
Contrat maintenance	250 000
Énergie, consommables	70 000
entretien	40 000
personnel	80 000
divers	30 000
TOTAL	470 000

Planning directeur (ascenseur incliné)

	délais
Fin étude préliminaire	4 mois
AVP, programme, investigations	6 mois
Montage financier	(6 mois)
Appel d'offres Conception/réalisation	6 mois
Réalisation	18 mois
TOTAL	34 mois

CONTACT

Marx Pierre

| *Chef de Projet*

| +33 680916593

Berthet Diane

| *Adjointe – Chargée d'études*

| +33 643953163

www.egis.fr



Thématique 2

« Schéma de référence urbain
du quartier de la gare »

alphaville
URBANISMES
prospective, programme, projet

taktyk
LANDSCAPE + URBANISM

mvaconsultancy



PROJET DU QUARTIER DE LA GARE DE MORLAIX

PROJET FINAL

1. Rappel de l'historique et des objectifs de la mission

2. Schéma de référence urbain

a – La structure du territoire

b – La ville habitée

c – La ville active

d – La ville équipée

e – Le phasage de l'aménagement

SYNTHESE ET SCHEMA DE REFERENCE GLOBAL

3. Zooms sectoriels

a – L'îlot Gambetta Est et la parcelle Notre-Dame-de-Lourdes

b – La parcelle ICF Novédis et la remontée mécanique

c – L'îlot Gambetta Ouest et l'accès à la cité scolaire

d – Léon Blum et le parc des coteaux

e – Le front bâti de la rue Albert le Grand

f – Le PEM Nord

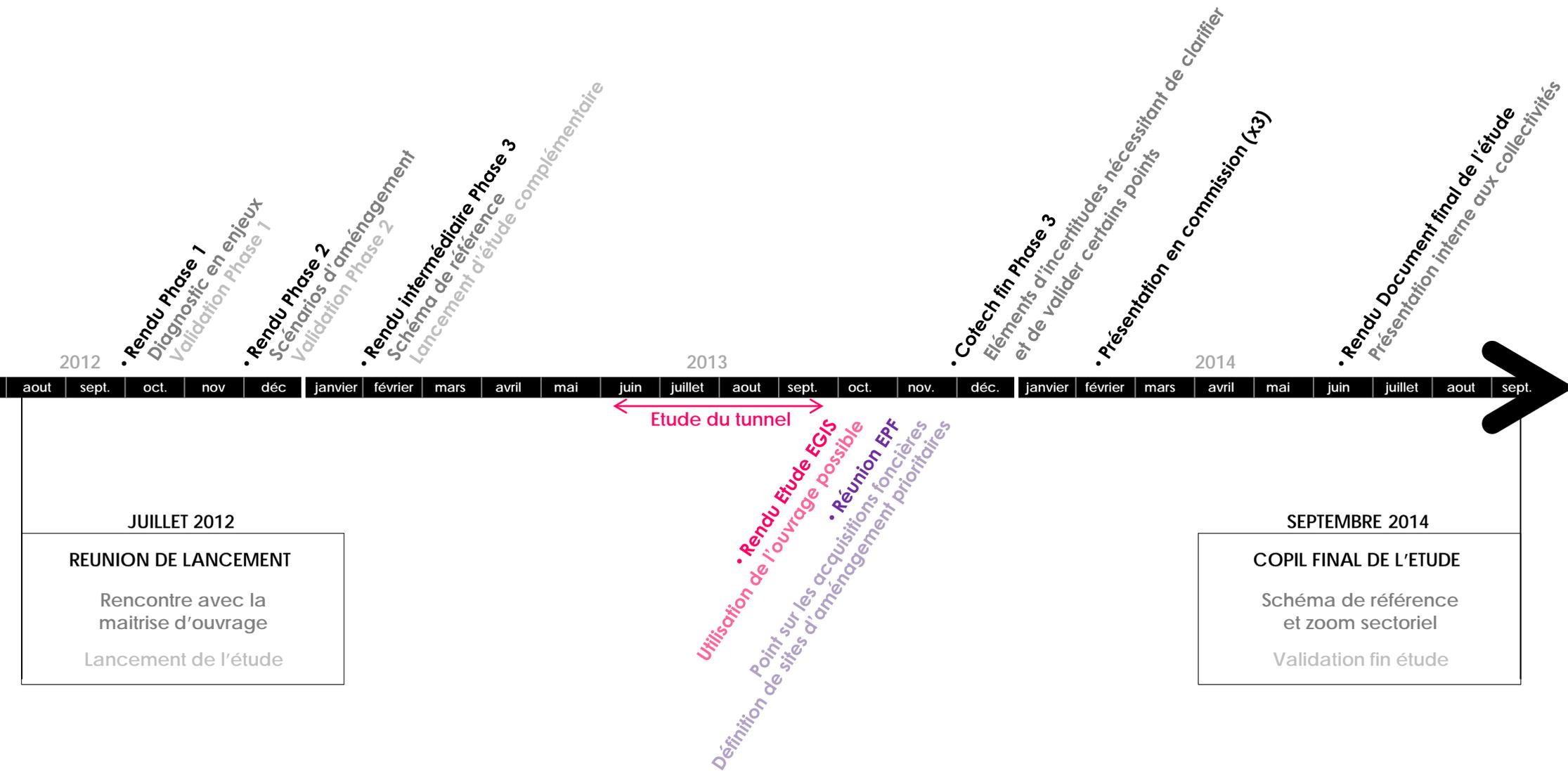
g – Saint-Martin des Champs

4. Pré-chiffrage

ANNEXES

1. Rappel de l'historique et des objectifs de la mission

1. Rappel de l'historique et des objectifs de la mission



1. Rappel de l'historique et des objectifs de la réunion

UNE ACTION DE L'EPF EN COURS



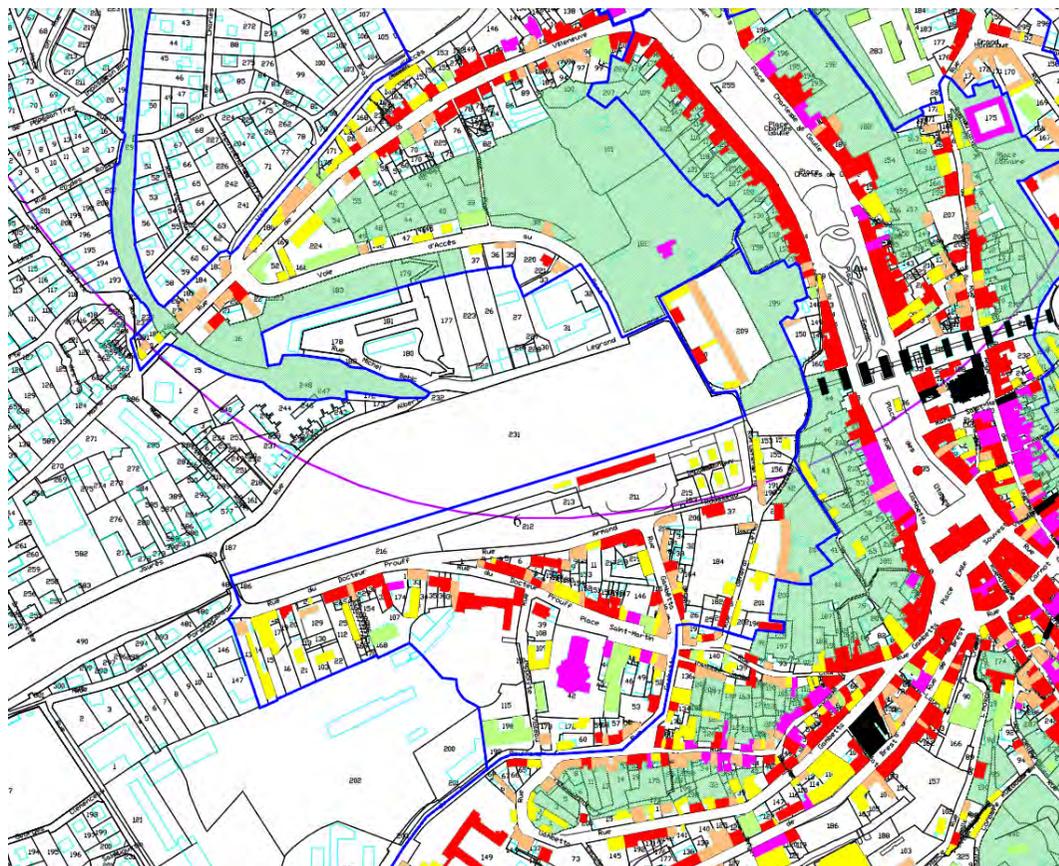
- Enveloppe EPF : 1 500 000 €
- Solde en sept. 2013 : 877 200 €

→ Des choix à faire sur la suite des acquisitions.

- Secteur à enjeux
- Reste à négocier
- Accord, dossier chez le notaire
- Propriété EPF
- Propriété publique

1. Rappel de l'historique et des objectifs de la réunion

UN CONTEXTE DE ZPPAUP



- Des bâtiments d'intérêt architectural questionnent le réaménagement de certaines zones à enjeux.

- MIC
- Bâtiment remarquable
- Bâtiment d'intérêt architectural
- Bâtiment d'accompagnement
- Bâtiment non répertorié
- Bâtiment à qualifier
- Bâtiment non inventorié
- Périmètres de 500m conservés
- Limites de la ZPPAUP

1. Rappel de l'historique et des objectifs de la mission

ORGANISATION DU DOCUMENT

SCHEMA DE REFERENCE GLOBAL

1. **La structure du territoire**
ou la création des conditions favorables à un retournement de l'image du quartier et à l'attraction des investisseurs au travers d'une intervention globale sur les espaces publics et sur une connexion renforcée avec le centre-ville via une liaison mécanique. Nous traiterons particulièrement :
 - des liens
 - des places
 - du parc
 - d'un nouveau transport urbain : le funiculaire
2. **La ville habitée**
3. **La ville active**
4. **La ville équipée**
5. **Le phasage de l'aménagement**

SCHEMA PAR PARCELLES

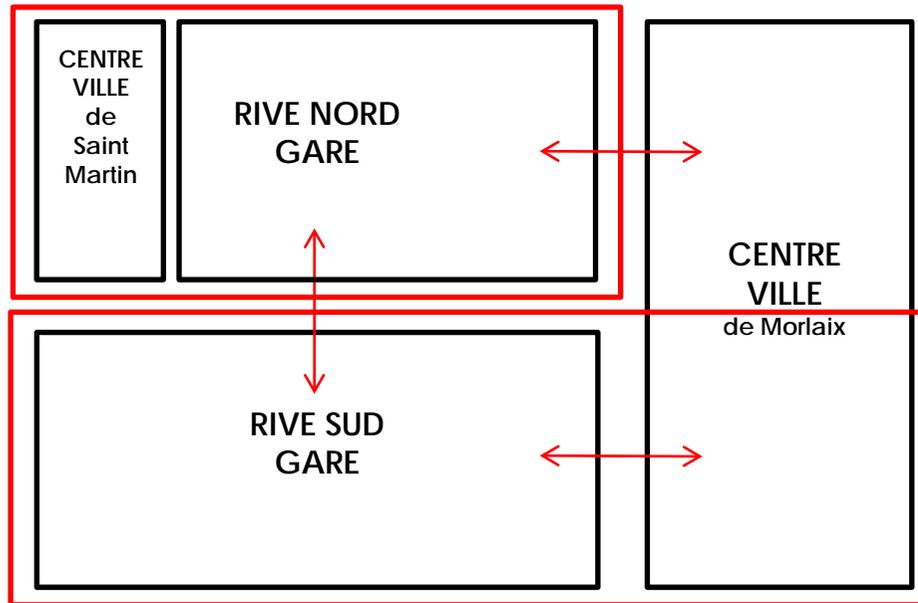
- **Zooms sectoriels**
 - L'îlot Gambetta Est et la parcelle Notre-Dame-de-Lourdes
 - La parcelle ICF Novédis et la liaison mécanique
 - L'îlot Gambetta Ouest et l'accès à la cité scolaire
 - Léon Blum et le parc des coteaux
 - Le front bâti de la rue Albert le Grand
 - Le PEM Nord
- **Pour chaque zoom :**
 - Prescriptions urbaines et architecturale
 - Faisabilité programmatique

2. Schéma de référence urbain

2. Schéma de référence urbain

a – Structure du territoire

GRANDS PRINCIPES



Le projet urbain de la gare vise au **renforcement du quartier sud de la gare en le connectant au centre-ville.**

- Mise en place d'une liaison mécanique (mise aux normes du tunnel).
- Liaison directe entre gare et hyper-centre morlaisien : Renforcement du centre-ville de Morlaix (ville basse) dans ses fonctions commerciales et de services.
- Mise en valeur et désenclavement de la rive Nord par le parc des coteaux, par quelques programmes rayonnants (hôtel, équipements à moyen, long terme) et des programmes plus classiques (résidentiels, bureaux).

Question soulevée par Morlaix Communauté en février 2013 : quelle réelle opportunité pour une remontée mécanique ?

L'étude a présenté, dans sa phase de diagnostic, les enjeux liés au rapprochement de la ville basse et de la ville haute par un triptyque : Valorisation du secteur de la gare / Changement d'image / Désenclavement de ce secteur. Il s'agit donc de qualité urbaine et de valorisation touristique mais aussi d'un élément constitutif de l'offre de transport de l'agglomération.

En revanche, l'étude n'a pas précisé les impacts chiffrés d'une remontée mécanique sur l'utilisation des véhicules particuliers, sur l'offre de services du réseau de transport urbain, sur le stationnement en centre-ville et sur le PEM de la gare : étude complémentaire ?

2. Schéma de référence urbain

a – Structure du territoire

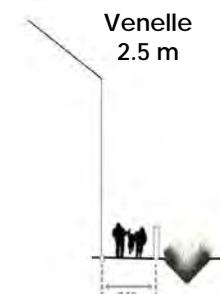
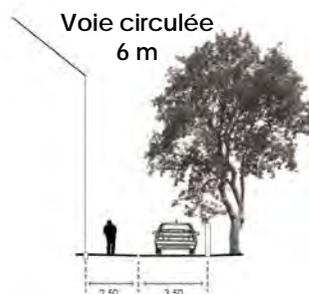
LES LIENS

OBJECTIF

Faciliter la lisibilité et l'accessibilité du quartier : un désenclavement à la fois routier et piéton.

PROJET

- Réouverture ou ouverture d'un réseau de venelles
- Nouvelle connexion pour relier le parvis Sud et la place de l'Eglise Saint-Martin (Morlaix) = Lisibilité de l'entrée de la cité scolaire
- Gestion urbaine de la passerelle du PEM
- Amélioration du bouclage N/S par la rue du Général le Flo et réaménagement des voiries : nord de la rue Gambetta, rue Armand Rousseau, rue du Docteur Prouff, Rue Albert le Grand, Voie d'Accès au Port.
- Création de voiries de desserte : Parcelle Gambetta Est, Notre-Dame-de-Lourdes, PEM Nord, Parcelles Albert-le-Grand / voiries de 4 à 6 m de largeur, support de desserte et de promenade, principalement à sens unique.



2. Schéma de référence urbain

a – Structure du territoire

LES PLACES

OBJECTIF

- Aménager l'entrée de ville pour les personnes arrivant en train.
- Faire le lien entre nord et sud de la gare
- Donner au quartier une identité, un caractère propre.
- Développer des vues sur le centre-ville.

PROJET

Aménagement des deux parvis de la gare

- Au sud, un parvis intermodal et animé qui accompagne le piéton de la sortie de la gare à l'entrée du tunnel du funiculaire ou au cœur du quartier (commerces, cité scolaire).
- Au nord, un parvis comme point de départ vers des parcours de découverte : le GR, les venelles, le parc du coteau.

Principe de valorisation du patrimoine tout en minimisant les coûts liés à l'aménagement des espaces publics.



2. Schéma de référence urbain

a – Structure du territoire

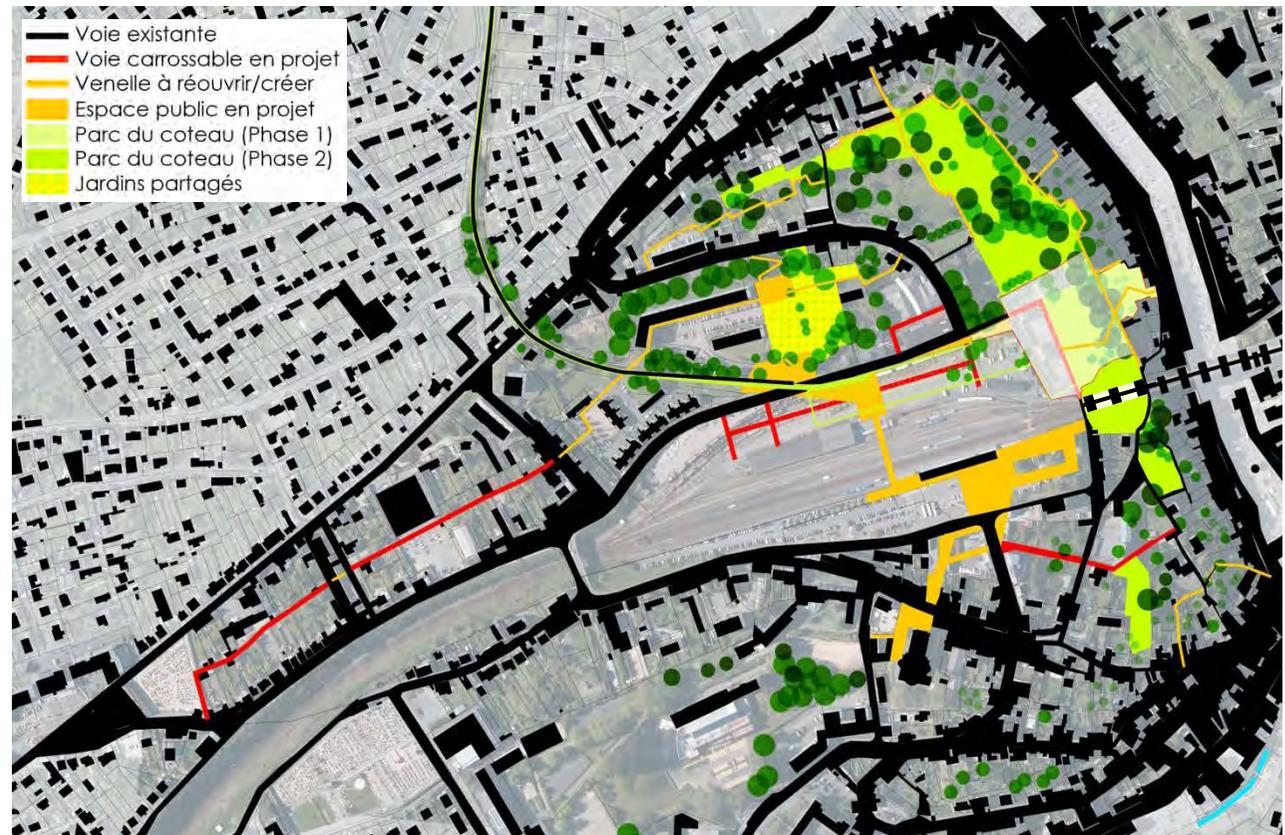
LE PARC

OBJECTIF

« Magnifier » le paysage urbain : valoriser les points de vue, le réseau de venelles, mettre en scène le patrimoine paysager et architectural du quartier.

PROJET

- Profiter de la maîtrise foncière « centre-ville / gare » pour aménager le **parc du coteau** reliant la place Cornic au site de l'École Léon Blum (Phase 1).
- Un nouveau lien piéton entre le bas et le haut de la ville à court terme pouvant préfigurer, à long terme, l'implantation d'une remontée mécanisée.



2. Schéma de référence urbain

a – Structure du territoire

PARC DU COTEAU A COURT TERME

AMENAGEMENT DU PARC DU COTEAU SUR LE FONCIER MAITRISE AFIN D'ASSURER LA LIAISON VILLE HAUTE / VILLE BASSE

DYNAMISER LE PARC : 0.8 HA

-  PERIMETRE DU PARC A COURT TERME
-  ESPACES PUBLICS AMENAGES EN HAUT ET EN BAS DE LA LIAISON PIETONNE
-  BATIS AVEC TOIT TERRASSE
-  AMENAGEMENT ET REOUVERTURE DES VENELLES
-  AMENAGEMENT D'UNE LIAISON PIETONNE



2. Schéma de référence urbain

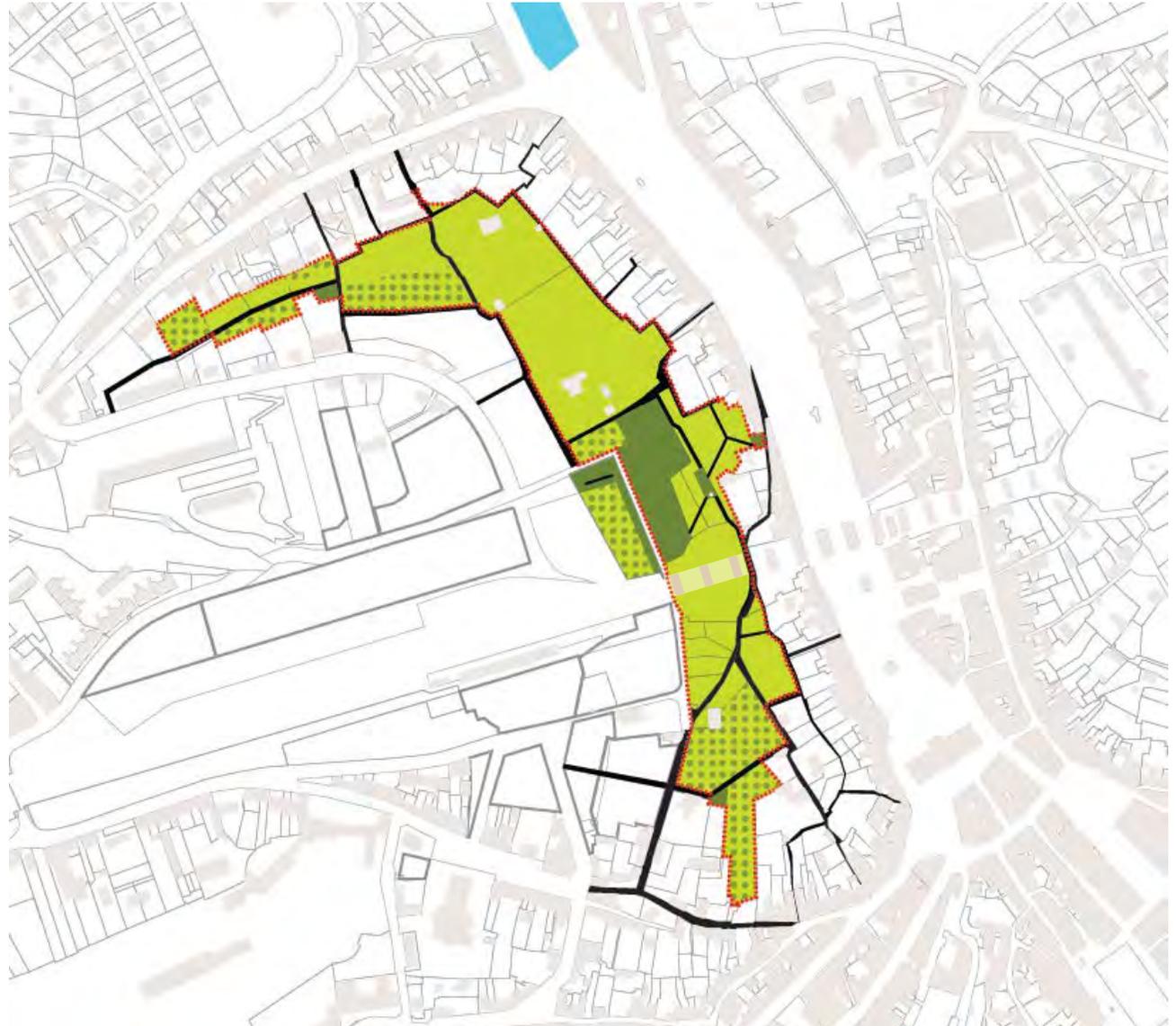
a – Structure du territoire

PARC DU COTEAU A LONG TERME

AMENAGEMENT DU PARC DU COTEAU

MISE EN VALEUR ET RESPECT DU PATRIMOINE
PAYSAGER ET ARCHITECTURAL : 4.3 HA

-  ESPACES EXISTANTS SOUMIS A UNE GESTION PAYSAGERE SPECIFIQUE : RESPECTER LES STRATES VÉGÉTALES EXISTANTES DU COTEAU
-  ESPACES PUBLICS AMÉNAGES : PLACE, JARDIN...
-  AMÉNAGER LE COTEAU : TYPOLOGIE PARTICULIERE DE BATI
-  ETABLIR DES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES ET PAYSAGERES STRICTES
-  CHEMINEMENTS ET VENELLES



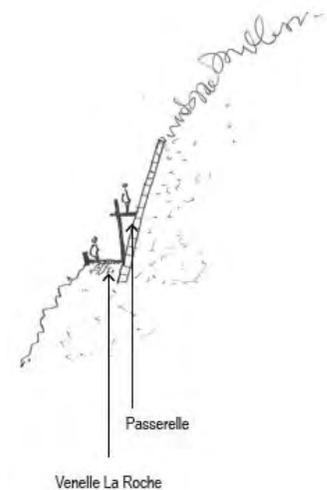
2. Schéma de référence urbain

a – Structure du territoire

REJOINDRE LE PREMIER NIVEAU DU VIADUC (soutènement RFF et parcelle privée)



PARC A COURT TERME
_ DES LIEUX EXISTANTS COMME POINTS D ACCROCHE AU PARCOURS DE LA LIAISON
VILLE HAUTE / VILLE BASSE



Capilano Canyon, Canada.



Gorges de la Carança, Pyrénées.

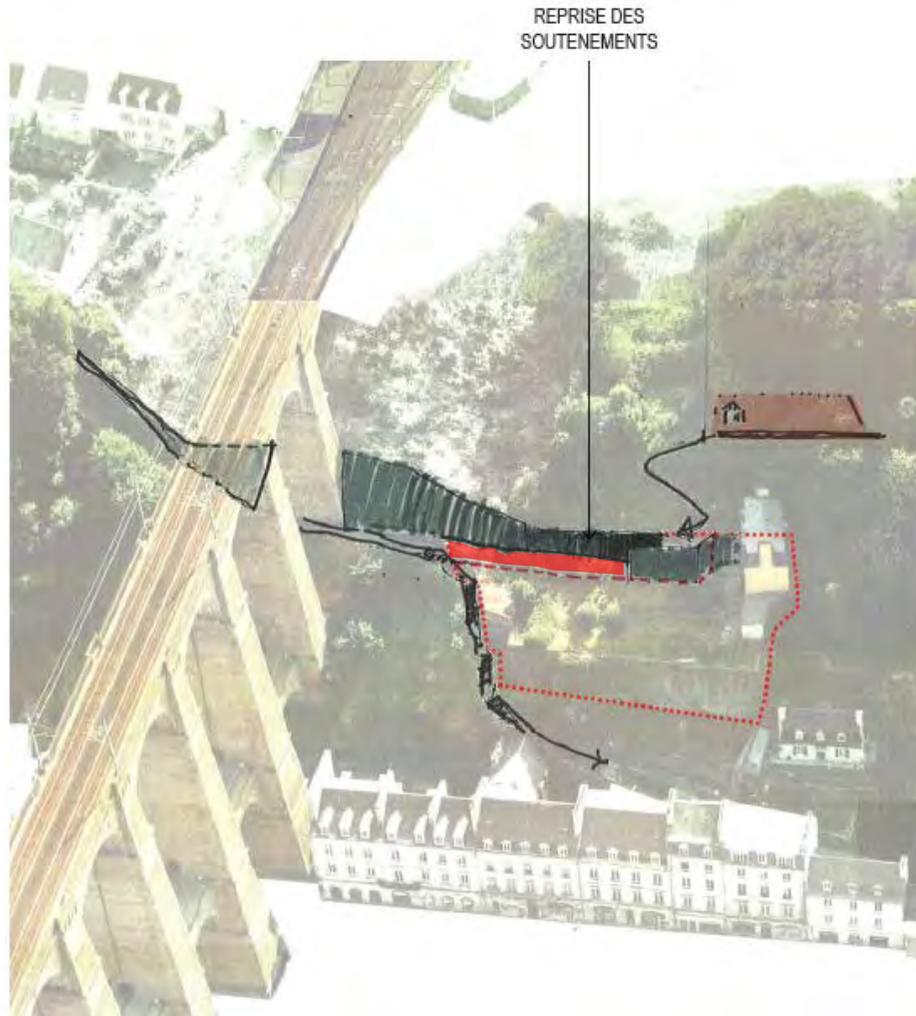


Chine.

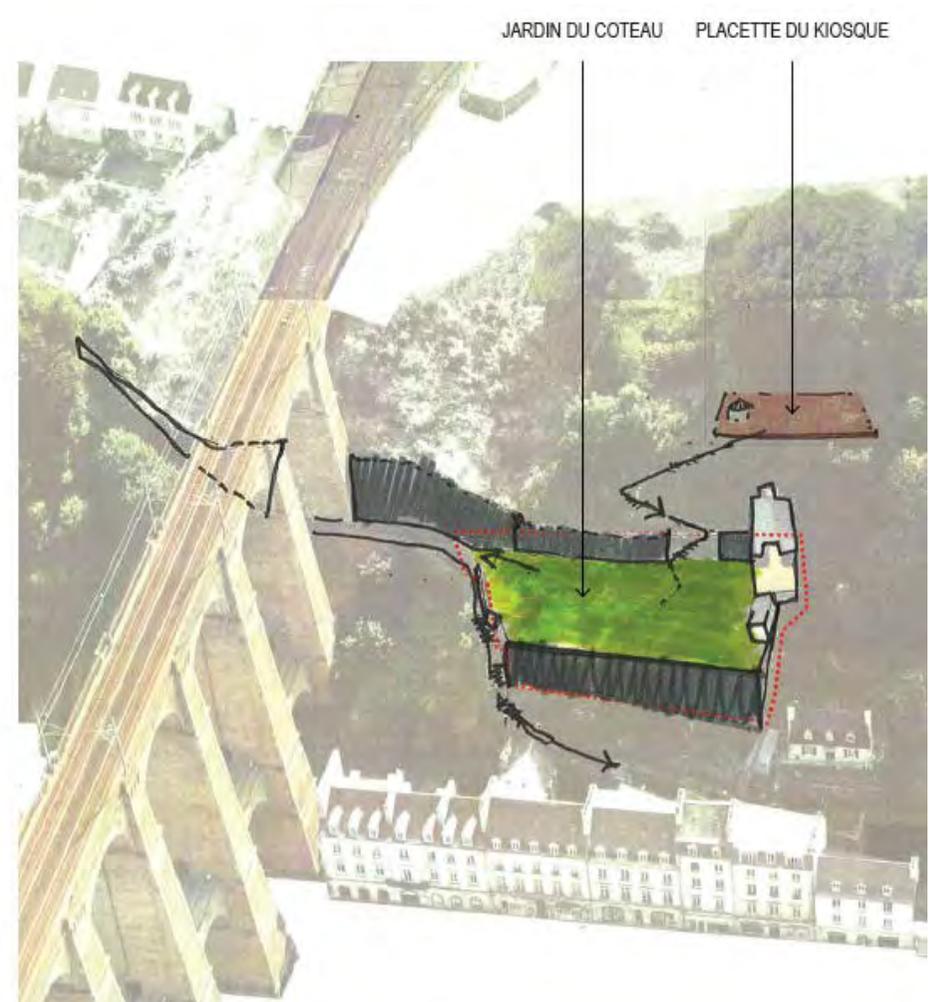
2. Schéma de référence urbain

a – Structure du territoire

REJOINDRE LE PREMIER NIVEAU DU VIADUC (soutènement RFF et parcelle privée)



ACHETER 3M DE LA PARCELLE PRIVÉE AFIN DE PERMETTRE LE PASSAGE D'UN CHEMINEMENT ?

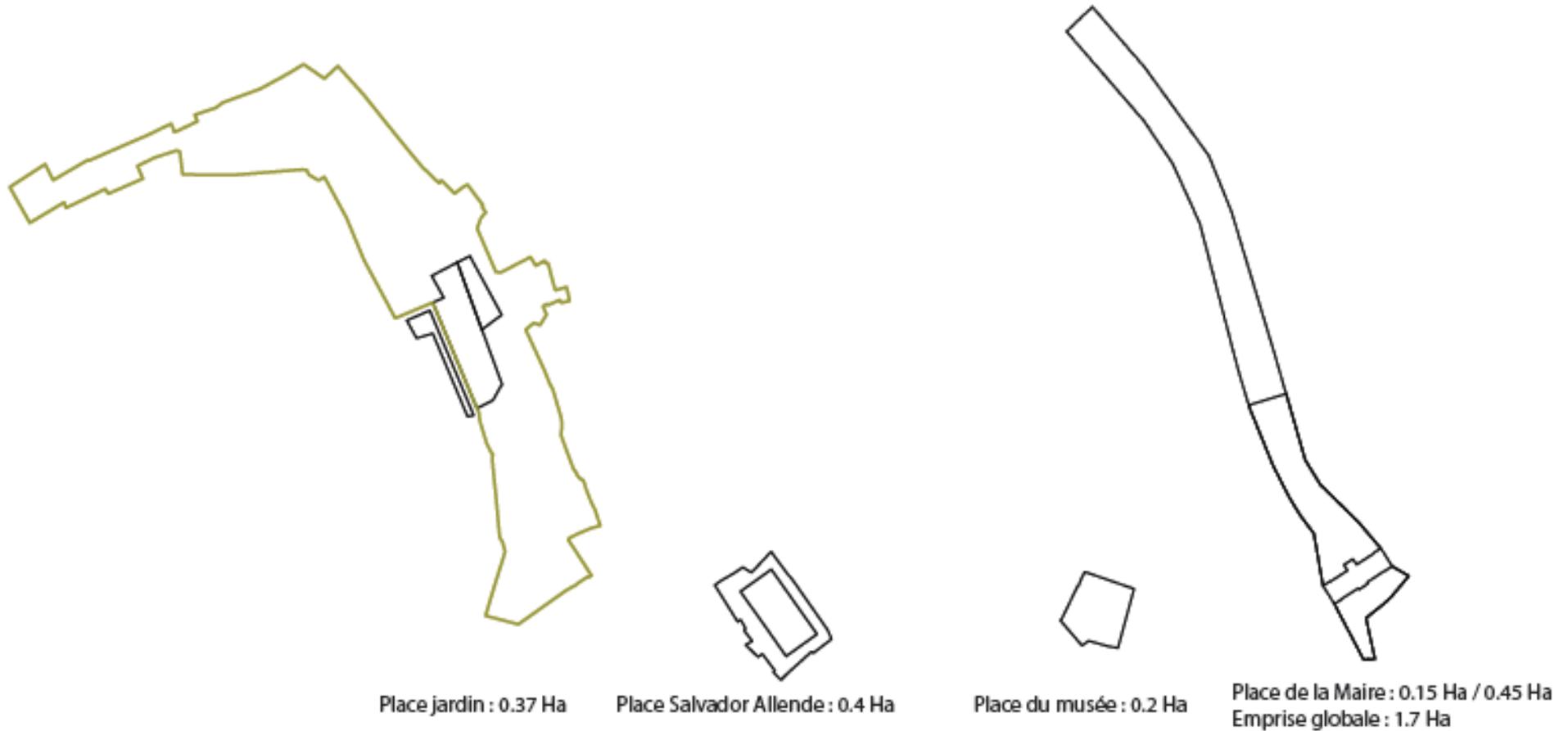


INTEGRER LA PARCELLE PRIVÉE DANS LE PARC DU COTEAU POUR FACILITER LES CHEMINEMENTS ET TRANSFORMER LA MAISON COMME PAVILLON (ARTISTIQUE, RESTAURANT) ?

2. Schéma de référence urbain

a – Structure du territoire

UN NOUVEL ESPACE PUBLIC



2. Schéma de référence urbain

a – Structure du territoire

UN NOUVEAU TRANSPORT EN COMMUN : LE FUNICULAIRE

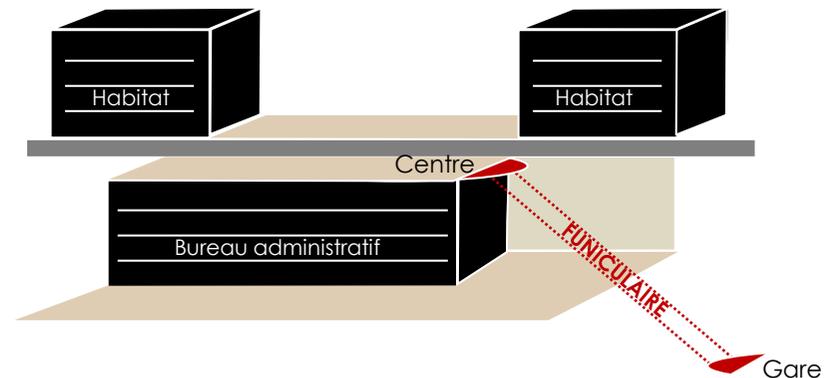
OBJECTIF

- Liaison directe entre gare et hyper-centre morlaisien
- Forte intermodalité en ville haute avec la gare routière, la gare et les points d'arrêt des bus. Gain de temps pour atteindre le PEM depuis la ville centre. En ville basse, intermodalité avec les points d'arrêt de bus.
- Renforcement de l'attractivité touristique

PROJET

- Mise au norme du tunnel existant pour le positionnement d'une remontée mécanique au sud des rails

ANALOGIE DE FUNICULAIRE + PROGRAMME PUBLIC // Pau



L'arrivée du tramway : Un espace public belvédère, toit d'une partie de l'administration de la ville de Pau



2. Schéma de référence urbain

b – Ville habitée

VILLE HABITÉE : ENVIRON 220 LOGEMENTS

OBJECTIF

- Devenir attractif
- Inverser le solde migratoire
- Proposer des logements abordables, de grands appartements et des logements spécifiques

PROJET

- Offrir des logements attractifs (qualité/prix/innovation) pour développer l'accès et la primo-accession
- Accueillir des logements spécifiques (LLS) : Résidence accueil (18 logements prévus au PLH)
- Développer le PSLA
- Profiter de l'OPAH (environ 80 logements dans le secteur gare) et des prêts à l'accès avec travaux obligatoires

PRINCIPES

- **Formes urbaines de villes** : maisons de ville, maisons intermédiaires, petits collectifs de deux/trois étages.
- Compte tenu du marché, une plus forte densification semble peu envisageable. Cependant, **des questions d'équilibre financier** pourraient entraîner des choix concernant les modes de stationnement, l'installation d'ascenseur ou non dans les bâtiments collectifs...



2. Schéma de référence urbain

c – Ville active

VILLE ACTIVE : ENVIRON 17 000 m²

OBJECTIF

- Etre vitrine du territoire
- Développer des activités en synergie avec Roscoff, Brest, Lannion
- Développer des surfaces tertiaires (hôtel d'entreprise, siège social, formation...)
- Favoriser les filières émergentes
- Développer le tourisme

PROJET

- **Ville active** : environ 17 000 m² d'activité et 1 000 m² de commerce/service
 - **Bureaux neufs** et équipés fonctionnant en lien avec le PEM
 - Site privilégié d'accueil des demandes endogènes : **siège social, salles de réunion, de séminaire, Maison du Pays, espace multi-service...**
 - **Commerces de proximité** fonctionnant en lien avec les habitants du quartier, les actifs et les voyageurs et non concurrentiel au centre-ville.



2. Schéma de référence urbain

d – Ville équipée et servicielle

VILLE EQUIPEE : DES FONCIERS A RESERVER

OBJECTIF

- Développer des aménités de quartier
- Fluidifier les entrées de la cité scolaire
- Porter un projet d'intérêt élargi, vitrine et levier de développement du territoire

PROJET

- **Hôtel/restauration** haut de gamme ou hôtel d'entreprise, appart' hôtel sur **Léon Blum**
- **Deux lieux au fort potentiel d'accueil d'un équipement public type « Idea Store »** (cf : zooms sectoriels) : Parcelle Novédis et Léon Blum
- Dans les deux cas, potentialité pour associer des espaces de travail privés (co-working, salle de séminaire...) et des services urbains publics (salle de pratiques artistiques, crèche, annexe de bibliothèque...).



2. Schéma de référence urbain

d – Ville mobile

VILLE MOBILE

OBJECTIF

- Hiérarchiser les voies selon qu'elles soient support de transit ou de desserte.
- Proposer une offre de stationnement diversifiée, adaptée à chaque typologie de programmes et de parcelles

PROJET

Le stationnement à la parcelle

Habitat individuel groupé (topographie)

Le stationnement en poche :

- Habitat collectif
- Evolutivité des places

Le stationnement en sous-sol :

- Habitat collectif et bureau
- Renchérissement des coûts de sorties VS prescriptions du PLU
- Si 1 seul sous-sol et selon ratio du PLU besoin de compléter par stationnement sur voirie, cœur d'îlot et/ou PEM

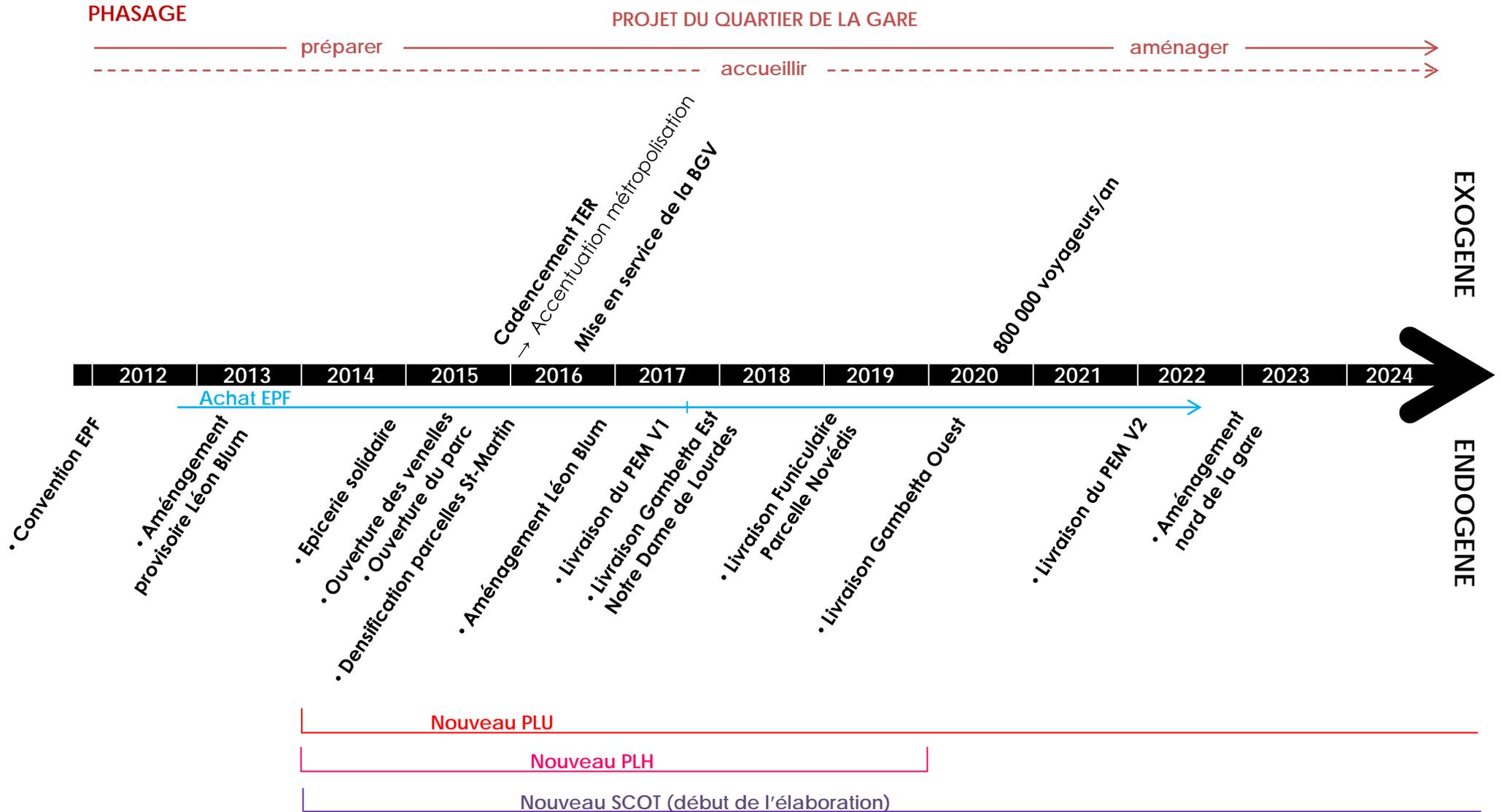
Le stationnement en parking-silo :

- Mutualisation du parking-silo entre besoins usagers du quartier et places recomposées, prévues dans le PEM Nord



2. Schéma de référence urbain

e – Phasage de l'aménagement



2. Schéma de référence urbain

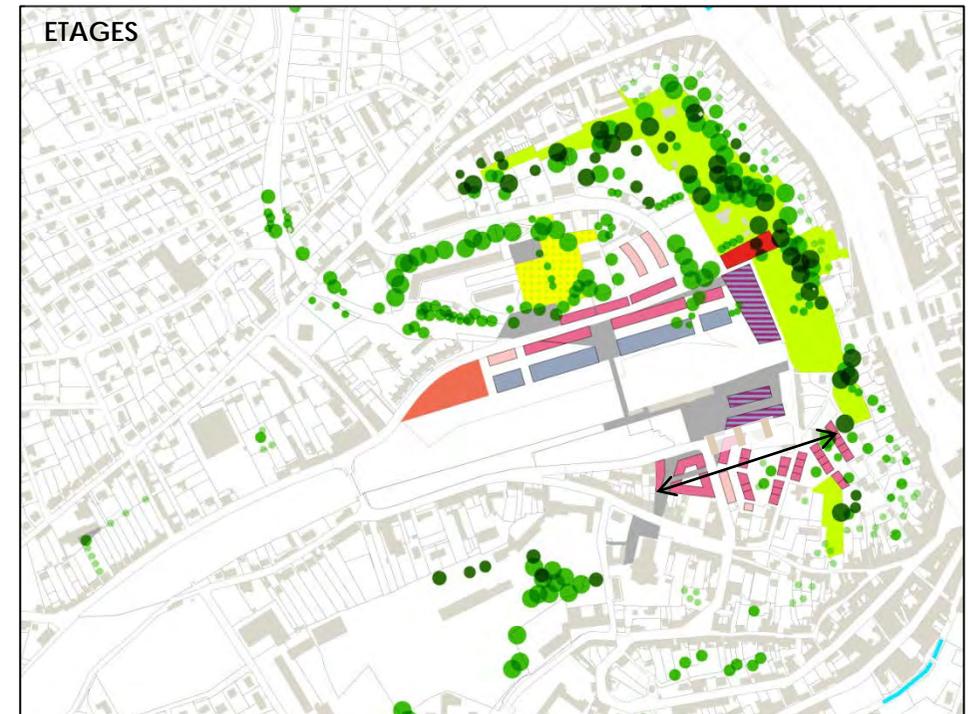
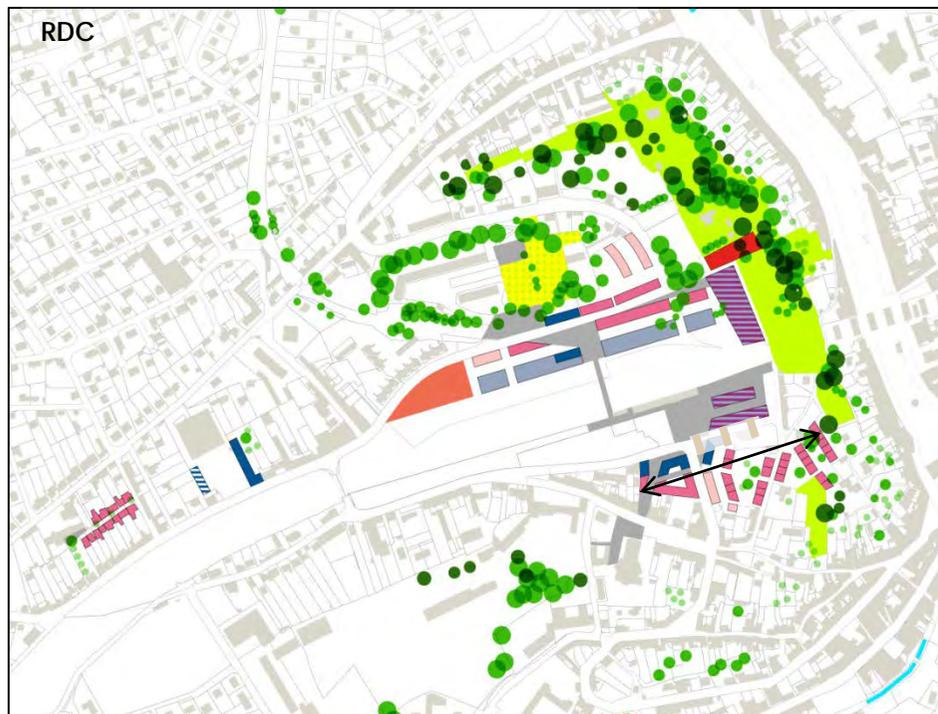
SYNTHESE

SYNTHÈSE DE LA PROGRAMMATION

SURFACE BATIE AU SOL en m2	SHOB TOTALE en m2	SHOB COMMERCE	SHOB BUREAU	LOGEMENT		SHOB EQUIPEMENT	SHOB STATIONNEM ENT
				SHOB	Logements		
21 340	44 640	1 043	16 680	23 917	224	3 700	9 000
				dont 48 log. soc.			

RESPECT DE LA CONVENTION EPF

- 22 % de logements locatifs sociaux
- Une densité minimale de 50 logements par hectare
- Favoriser la mixité fonctionnelle
- Réaliser des constructions performantes énergétiquement

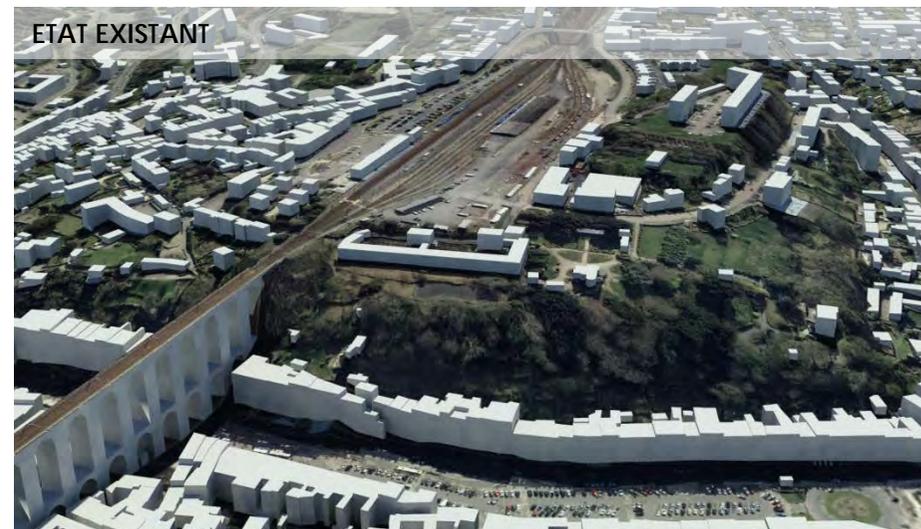


	Habitat accession		Espace public en projet
	Habitat social		Limite du parc du coteau
	Commerce/Service		Jardins partagés
	Bureau		Parking-silo
	Réserve équipement ou bureau		
	Equipement		
	Hotellerie		

2. Schéma de référence urbain

SYNTHESE

REPRESENTATIONS VOLUMETRIQUES



2. Schéma de référence urbain

SYNTHESE

REPRESENTATIONS VOLUMETRIQUES

ETAT EXISTANT



ETAT EXISTANT



PROJET



PROJET



3. Zooms sectoriels

POUR CHAQUE ZOOM SECTORIEL, NOUS ETUDIERONS :

L'INSERTION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PATRIMONIALE

La spatialisation des programmes proposés doit permettre de tenir compte :

- **Des contraintes imposées** pour chaque parcelle :
 - Accessibilité
 - Topographie / Géographie
 - Insertion urbaine
 - Réglementation (POS/PLU, ZPPAUP)
- **Des opportunités à saisir** :
 - Vitrine / Accessibilité / Proximité de la gare
 - Point de vue / Paysage / Belvédère
 - Cadre de vie / Intimité

→ Cette spatialisation est donc garante de la faisabilité technique du projet proposé.

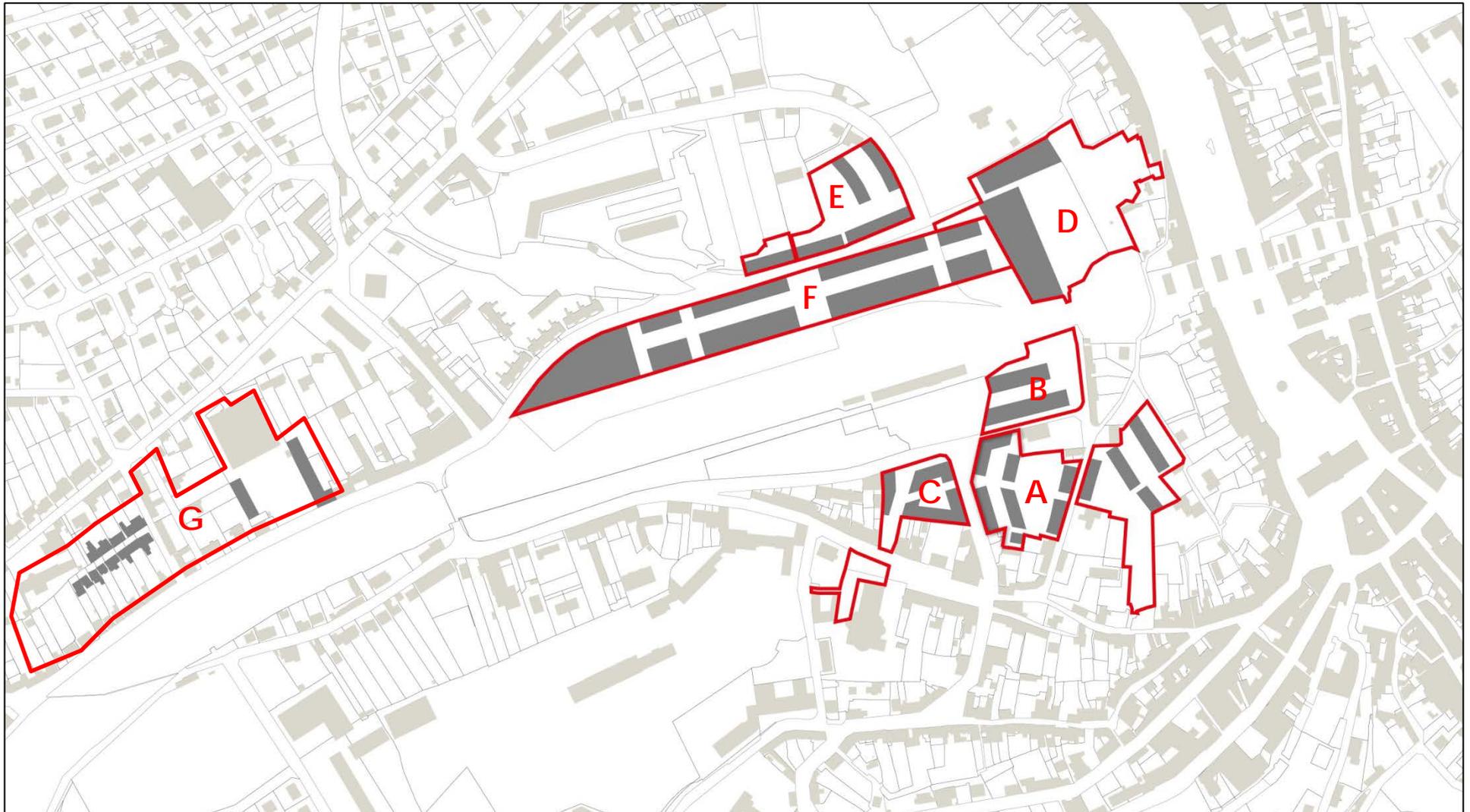
LA FAISABILITE PROGRAMMATIQUE

Elle permet de déterminer à la parcelle les programmes envisagés :

- **Logements** :
 - Nombre / Densité
 - Forme urbaine
 - Typologie (taille du logement)
 - Statut (public/privé)
- **Activités** :
 - Surface
 - Forme urbaine
 - Typologie (types d'activités)
 - Gestion (public/privé)
- **Equipements** :
 - Surface
 - Forme urbaine
 - Typologie (types d'équipements)
 - Gestion (public/privé)

→ Ces programmes seront proposés au regard du portage prévu pour l'aménagement de chaque parcelle. Ils tiendront ainsi compte de l'équilibre imposé par l'EPF en terme de densité et de statut de logements.

LOCALISATION DES SECTEURS A ENJEUX



3. Zooms sectoriels

a – L'îlot Gambetta Est et la parcelle Notre-Dame-de-Lourdes

L'INSERTION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PATRIMONIALE

BATI

- Immeuble R+2+comble
 - Logements intermédiaires (R+1 à 2+comble) en cœur d'îlot
 - Logements individuels accolés (R+1 à 2+comble) en cœur d'îlot
 - Potentiel d'intégration des logements intermédiaires et individuels accolés dans le dénivelé du terrain
- Orientation : Est-Ouest

ESPACE PUBLIC

Belvédère sur la parcelle de Notre-Dame

VOIRIE

Voie carrossable / Sens unique : 6 m
Voie de desserte : 4 m
Venelle : 2,5 m
Pas de stationnement sur voirie

STATIONNEMENT

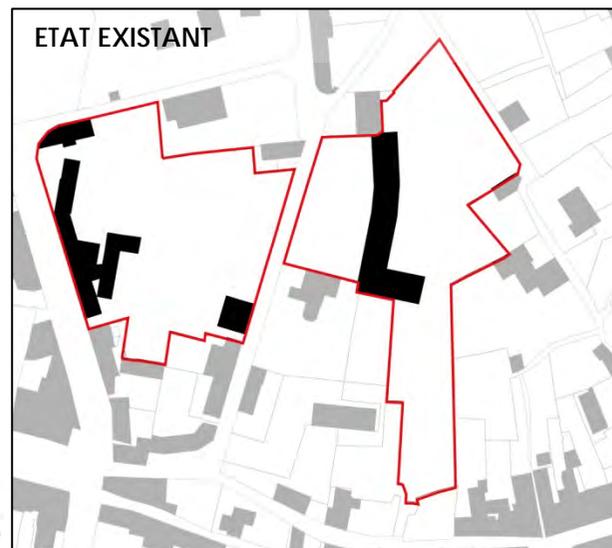
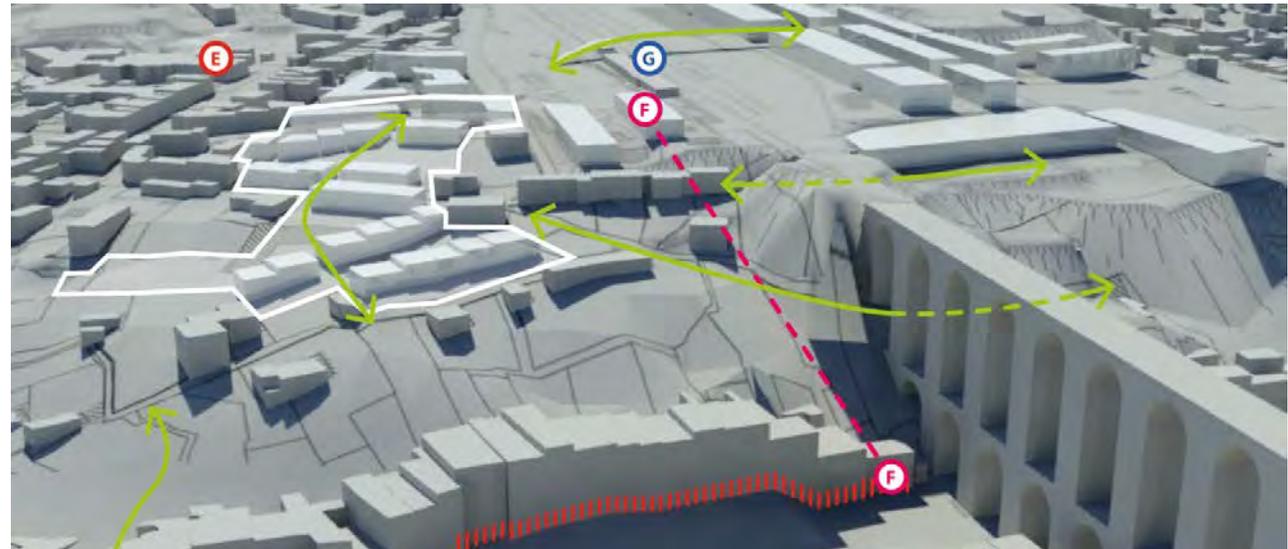
Immeuble :

Stationnement en poche (surface)

Maison :

Stationnement à la parcelle

- Périmètre zones à enjeux
- Bâtiment existant
- Nouveau bâtiment
- Voie carrossable
- Cheminement piéton
- Nouvel espace public
- Potentielle poche de stationnement
- Borne (impasse sauf pompier, livraison...)



3. Zooms sectoriels

a – L'îlot Gambetta Est et la parcelle Notre-Dame-de-Lourdes

LA FAISABILITE PROGRAMMATIQUE

D1

Rdc : Commerce/Service/Bureau

Exemple : Petite supérette

Étages : Logements

Nombre : 9

Statut : accession sociale

D3

Rdc : Résidence-accueil

Logement de fonction et locaux collectifs

Étages : Résidence-accueil

Nombre : 19

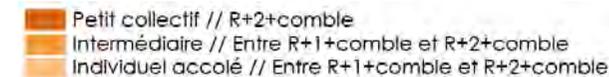
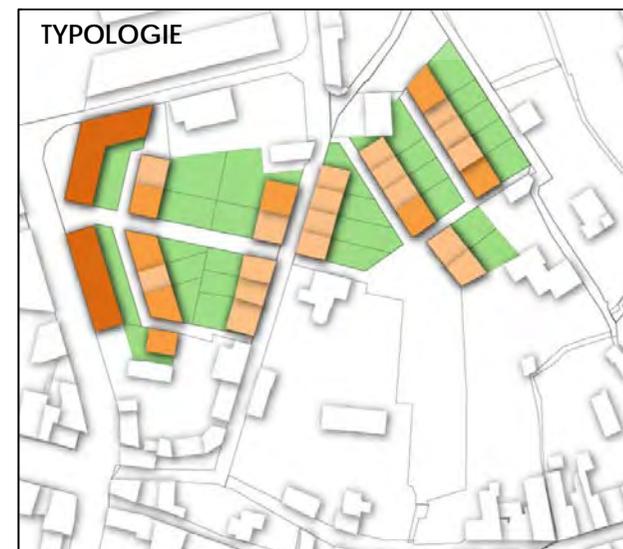
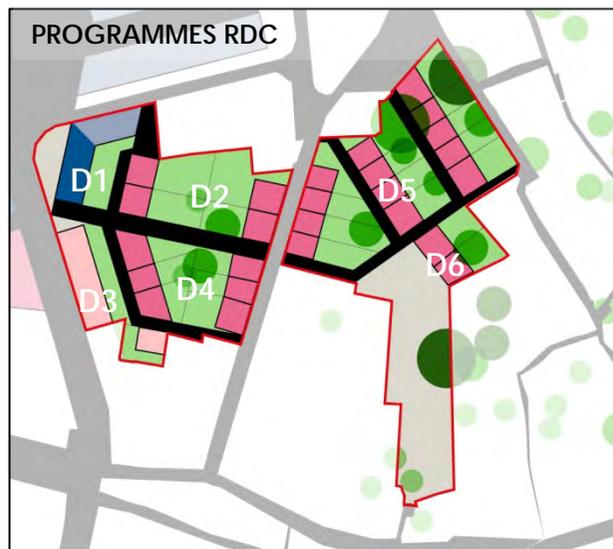
Statut : locatif social

D2 / D4 / D5 / D6

Rdc et étages : Logements

Nombre : 4 / 6 / 13 / 2

Statut : accession



SURFACE AU SOL en m2	SHOB TOTALE en m2	COMMERCE		BUREAU		LOGEMENT			EQUIPEMENT	
		Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2	Logements	Niveau	SHOB m2

L'îlot Gambetta Est et la parcelle Notre-Dame-de-Lourdes	D1	440	1 320	0,5	220	0,5	220	2	880	9	0
	D2	430	860	0,0	0	0,0	0	2	860	4	0
	D3	350	1 050	0,0	0	0,0	0	3	1 050	15	0
	D3	80	160	0,0	0	0,0	0	2	160	4	0
	D4	590	1 180	0,0	0	0,0	0	2	1 180	6	0
	D5	1 140	2 280	0,0	0	0,0	0	2	2 280	13	0
	D6	200	400	0,0	0	0,0	0	2	400	2	0
sous-total		3 230	7 250		220		220		6 810	53	0

3. Zooms sectoriels

a – L'îlot Gambetta Est et la parcelle Notre-Dame-de-Lourdes



REFERENCES

Logement individuel groupé

56 logements organisés en barrettes de 1 à quatre logements (de surfaces allant de 90 à 250 m²).

Des terrasses et des patios sont creusés dans les volumes des constructions pour compléter les jardins individuels du rez-de-chaussée.

Lieu :
Vijfhuizen, Pays-Bas

Architecte :
S333

Livraison :
2006

Terrain :
1,2 ha

Bâtiments :
5.900 m²



3. Zooms sectoriels

b – La parcelle SNCF / ICF Novédis

L'INSERTION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PATRIMONIALE

BATI

Immeuble R+2

Orientation : Nord-Sud

SORTIE DU FUNICULAIRE INTEGREE OU NON AUX BATIS DEVELOPPES

Potentiel d'intégration du bâti dans le dénivelé du talus : rez-de-chaussée sur la rue du général le Flo = 1^{er} étage sur le parvis de la gare

ESPACE PUBLIC

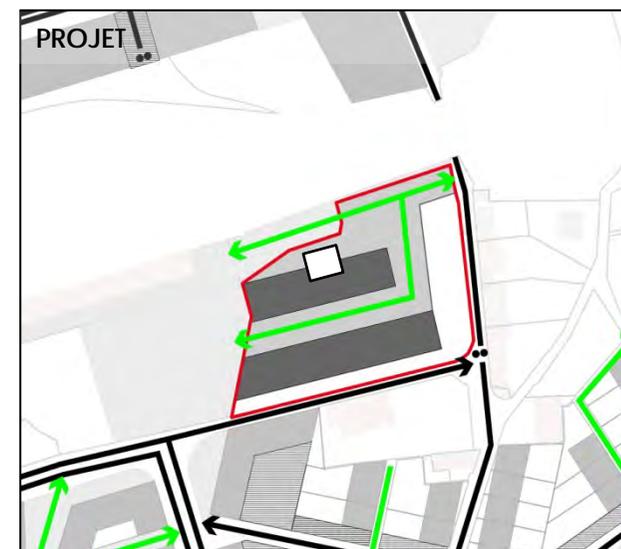
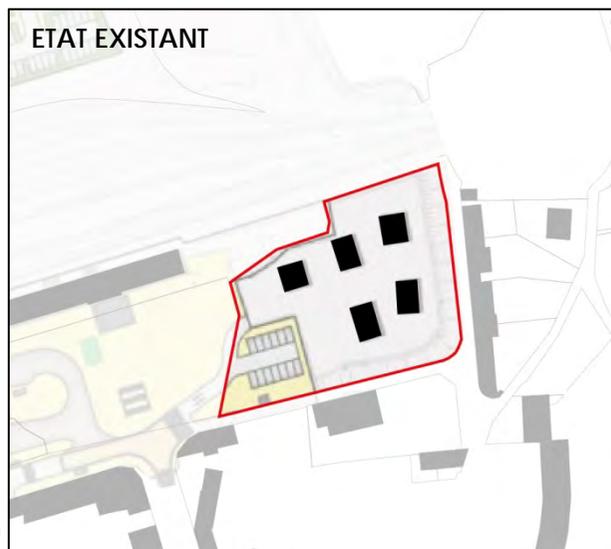
- Belvédère à l'est offrant une vue sur le centre-ville de Morlaix.
- Création d'un escalier reliant la rue du Général le Flo à la gare.

VOIRIE

Pas de voirie carrossable sur ce secteur.
L'accessibilité se fait par les voies existantes

STATIONNEMENT

Stationnement sur la partie sud du PEM réservée aux usagers du secteur



3. Zooms sectoriels

b – La parcelle SNCF / ICF Novédis

LA FAISABILITE PROGRAMMATIQUE

E1

Rdc et étages : Equipement

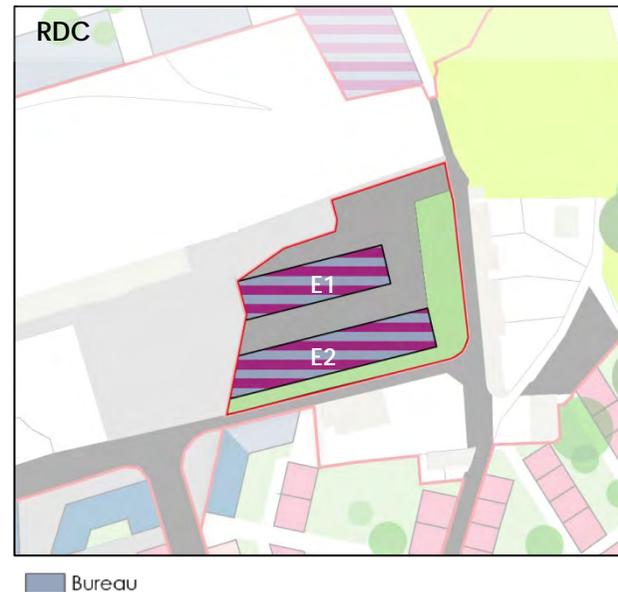
Exemples : Maison du Pays, Idea Store, Espace multifonctionnel...

→ Portage doit pouvoir permettre la maîtrise foncière de la sortie du funiculaire et sa lisibilité.

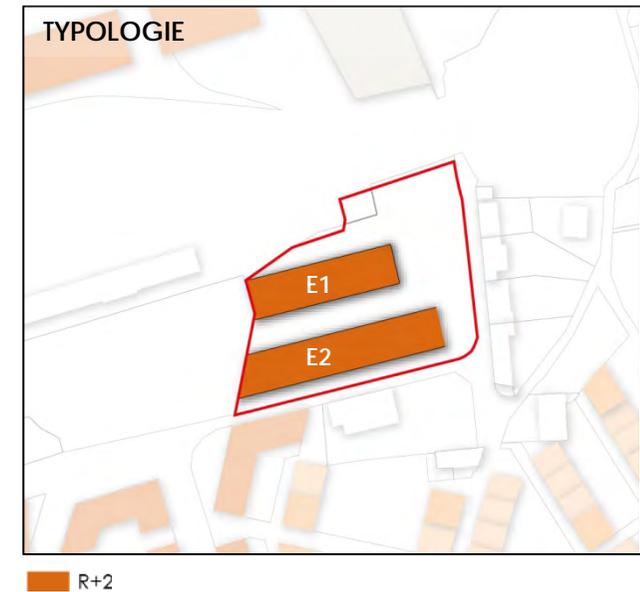
E2

Rdc et étages : Bureaux

Exemples : Immeuble de bureaux découpés en plateaux modulables (200-300m²) avec mutualisation des équipements (ascenseurs) et du stationnement (avec le PEM) pour, par exemple, des sociétés de service informatique, un centre d'affaire avec bureaux / salles de réunion partagées.



■ Bureau



■ R+2

		SURFACE AU SOL en m ²	SHOB TOTALE en m ²	COMMERCE		BUREAU		LOGEMENT			EQUIPEMENT	
				Niveau	SHOB m ²	Niveau	SHOB m ²	Niveau	SHOB m ²	Logements	Niveau	SHOB m ²
La parcelle SNCF / ICF Novédis	E1	600	1 800	0,0	0	3,0	1 800	0	0	0	0	0
	E2	840	2 520	0,0	0	3,0	2 520	0	0	0	0	0
sous-total		1 440	4 320	0	0	4 320	0	0	0	0	0	0

3. Zooms sectoriels

b – La parcelle SNCF / ICF Novédis



Crisp Street



White Chapel



IDEA STORE

GESTION COMBINÉE DE SERVICES DIVERSIFIÉS

LONDRES (4 établissements)

- Bibliothèques ouvertes 7j/7 en libre-service, avec crèche et café, combinant services d'information, de formation continue et soutien scolaire, de rencontres et de loisirs
- Service de location de salles de travail ou d'entraînement sportif
- Espace de concerts et expositions
- Mise à disposition d'un parc informatique complet, avec accès libre à internet

- Accessibilité sociale : Cours et activités de loisirs (danse, arts, informatique, sport, etc...) à prix réduits

- Accessibilité tout public : Equipement TIC libre service, matériel adapté à un usage par des personnes malvoyantes, logiciel d'aide pour les personnes en difficulté (dyslexie, illettrisme)

→ Animer le quartier par une offre multiservices adaptée au profil social et aux besoins des habitants

→ Composer une offre de services rayonnante au-delà de l'échelle du quartier

→ Constituer un vivier pour l'emploi local

3. Zooms sectoriels

b – La parcelle SNCF / ICF Novédis



Architecte : Paul Chemetov



REFERENCES

Mediaparc, un immeuble NOVATEUR de bureaux clef-en-main, Nancy

Programme :

Terrain : 2100 m²

Surface de bureaux pour location : 1200 m²

Type de surface : de 40 à 90 m²

Localisation : Dans un nouveau quartier mixte

Enjeux : Comment attirer des entrepreneurs ?

1/ Offrir des prestations

- Bureaux à la carte ou permanent, équipés en mobilier, téléphonie, wifi
- Loyers plafonnés par le Grand Nancy : 25% inférieurs aux prix du marché
- Location de salles de réunion
- Parking sécurisé avec accès ascenseur
- Accès permanent 24h/24h et 7j/7j

2/ Proposer des services à la carte

- Accueil : Physique et téléphonique personnalisé
- Secrétariat : secrétariat, façonnage, service courrier, traduction, reprographie ...
- Développement : assistance commerciale, organisation de séminaires et congrès...
- Gestion : fiches de paies, gestion d'agenda, prise de rendez-vous, groupement d'achat (fournitures de bureau), comptabilité ...

3. Zooms sectoriels

c – L'îlot Gambetta Ouest et l'accès à la cité scolaire

L'INSERTION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PATRIMONIALE

BATI

Immeuble R+2

Orientation : Est-Ouest et Nord-Sud

ESPACE PUBLIC

L'intégralité des espaces au sol est traitée en espace public de manière à prolonger le parvis de la gare, à permettre l'installation de terrasse et à sécuriser le trajet entre gare ferrée/routière et entrée de la cité scolaire.

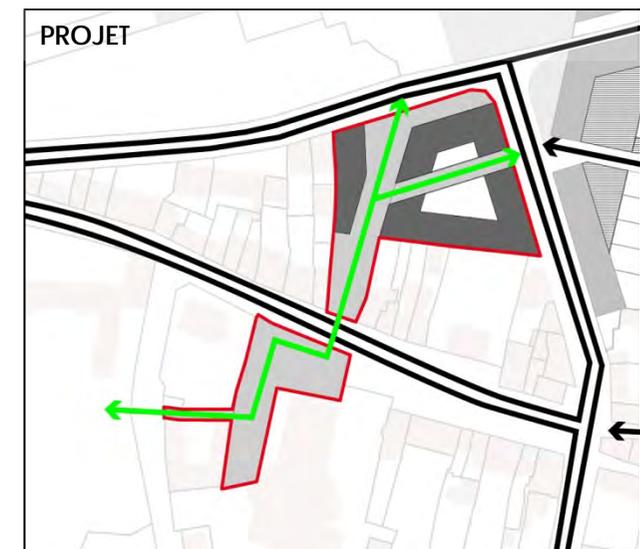
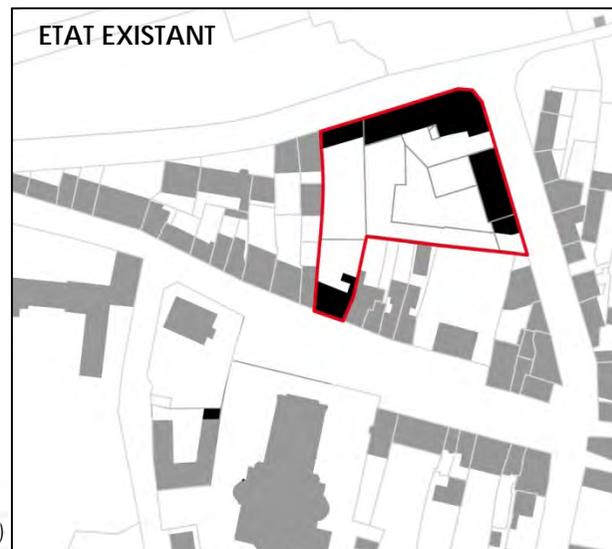
VOIRIE

Pas de voirie carrossable sur ce secteur.

L'accessibilité se fait par les voies existantes.

STATIONNEMENT

Stationnement sous-sol



- Périmètre zones à enjeux
- Bâtiment existant
- Nouveau bâtiment
- Voie carrossable
- Cheminement piéton
- Nouvel espace public
- Potentielle poche de stationnement
- Borne (impasse sauf pompier, livraison...)

3. Zooms sectoriels

c – L'îlot Gambetta Ouest et l'accès à la cité scolaire

LA FAISABILITE PROGRAMMATIQUE

C1

Rdc : Commerce/Service

Exemples : Commerces liés au flux comme boulangerie, laverie, coiffeur, fleuriste, pharmacie

Étages : Logements

Nombre : 11

Statut : accession sociale

C2

Rdc et étages : Logements

Nombre : 28

Statut : accession

C3

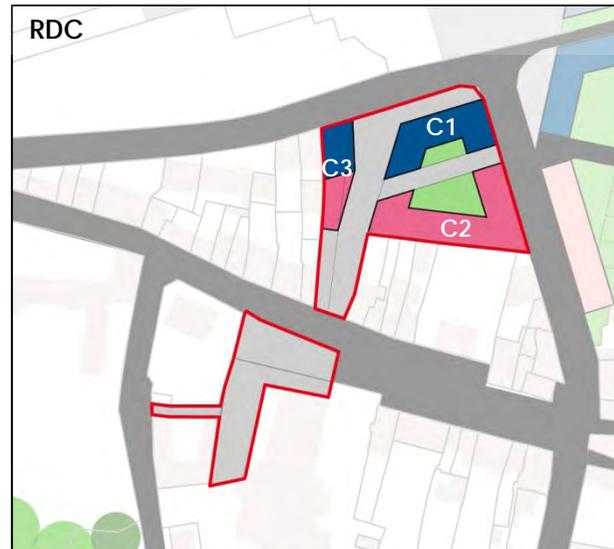
Rdc : Commerce/Service

Exemples : Restauration

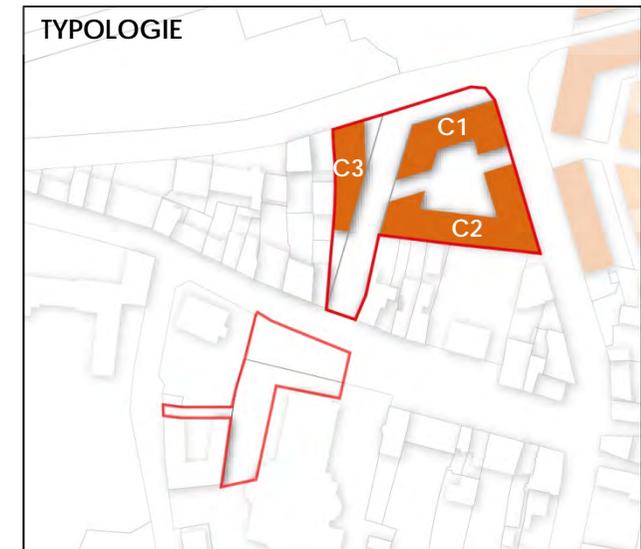
Étages : Logements

Nombre : 8

Statut : accession



■ Habitat accession
■ Commerce/Service



■ Petit collectif // R+2+comble
■ Intermédiaire // Entre R+1+comble et R+2+comble
■ Individuel accolé // Entre R+1+comble et R+2+comble

SURFACE AU SOL	SHOB TOTALE	COMMERCE		BUREAU		LOGEMENT			EQUIPEMENT	
		Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2	Logements	Niveau	SHOB m2
en m2	en m2									

L'îlot Gambetta Ouest et l'accès à la cité scolaire	C1	430	1 290	0,5	215	0,0	0	3	1 075	11		0
	C2	700	2 100	0,0	0	0,0	0	4	2 800	28		0
	C3	290	870	0,2	58	0,0	0	3	812	8		0
sous-total		1 420	4 260		273	0,0	0		4 687	47		0

3. Zooms sectoriels

c – L'îlot Gambetta Ouest et l'accès à la cité scolaire



REFERENCES

Espace public

Secteur protégé, le centre-ville de Saint Pol de Léon possède un Patrimoine bâti de grande qualité.

La Cathédrale gagne un Parvis, les Places piétonnes de Guébriant offrent des terrasses aux commerces, le Jardin de l'évêché installe un lieu de détente au cœur du dispositif urbain, la Place de l'évêché organise le stationnement et installe le marché.

Lieu :
Saint-Pol-de-Léon

Architecte :
Coloco
Philippe Madec

Livraison :
2009

Surface aménagée :
60 000 m²

Montant des travaux :
Tranche 1 : 2 700 000 euro H.T.



3. Zooms sectoriels

d – Léon Blum

L'INSERTION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PATRIMONIALE

BATI

- Geste architectural
- Bâtiment « plateforme » qui s'inscrit dans la pente pour permettre de faire la jonction entre le bas et le haut (parcelle RFF) de la ville et le sud et le nord des rails.
- Importance de valoriser les vues.

ESPACE PUBLIC

Belvédère qui s'ouvre vers le centre-ville et s'intègre au parc du coteau

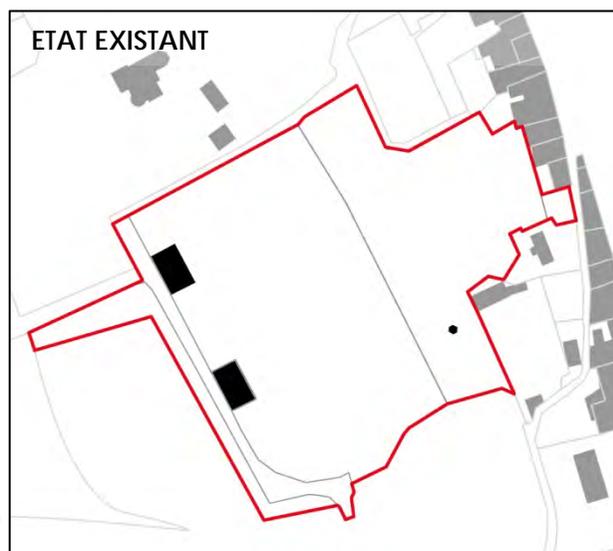
VOIRIE

Gabarit : 4 m

Voie carrossable en impasse (accès pompier)
Pas de stationnement sur voirie

STATIONNEMENT

Stationnement en sous-sol ou
Stationnement mutualisé dans le parking silo du PEM Nord



- Périmètre zones à enjeux
- Bâtiment existant
- Nouveau bâtiment
- Voie carrossable
- Cheminement piéton
- Nouvel espace public
- Potentielle poche de stationnement
- Borne (impasse sauf pompier, livraison...)

3. Zooms sectoriels

d – Léon Blum

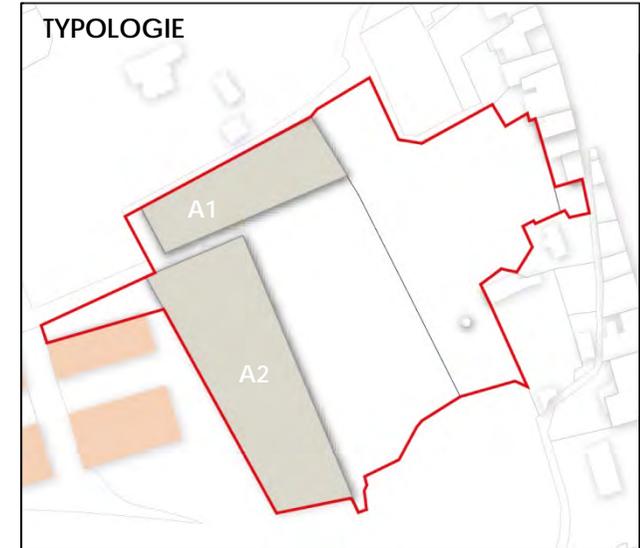
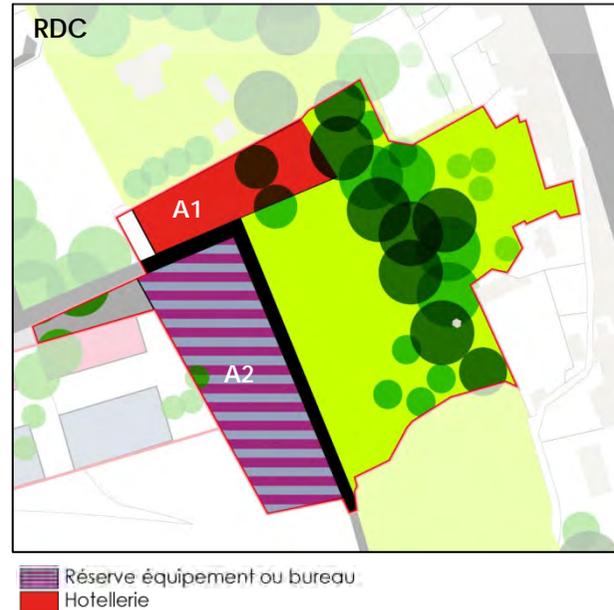
LA FAISABILITE PROGRAMMATIQUE

A1

Rdc et étage :
Hôtel et restauration haut de gamme
Hôtel d'affaire
Appart' hôtel
Nombre : Environ 30 chambres
Statut : privé
Toit terrasse

A2

Rdc et étage :
Equiperment ou activité
Possibilité d'un équipement multifonctionnel
Statut : privé ou public
Toit terrasse



Bâtiments avec toit terrasse pouvant faire la jonction avec les parcelles du PEM Nord.

		SURFACE AU SOL en m ²	SHOB TOTALE en m ²	COMMERCE		BUREAU		LOGEMENT			EQUIPEMENT		
				Niveau	SHOB m ²	Niveau	SHOB m ²	Niveau	SHOB m ²	Logements	Niveau	SHOB m ²	
La parcelle Léon Blum et l'accès au PEM Nord	A1	1 200	1 200	0,0	0	0,0	0	0	0	0	0	1	1 200
	A2	2 500	2 500	0,0	0	0,0	0	0	0	0	0	1	2 500
sous-total		3 700	3 700	0	0	0	0	0	0	0	0	3 700	

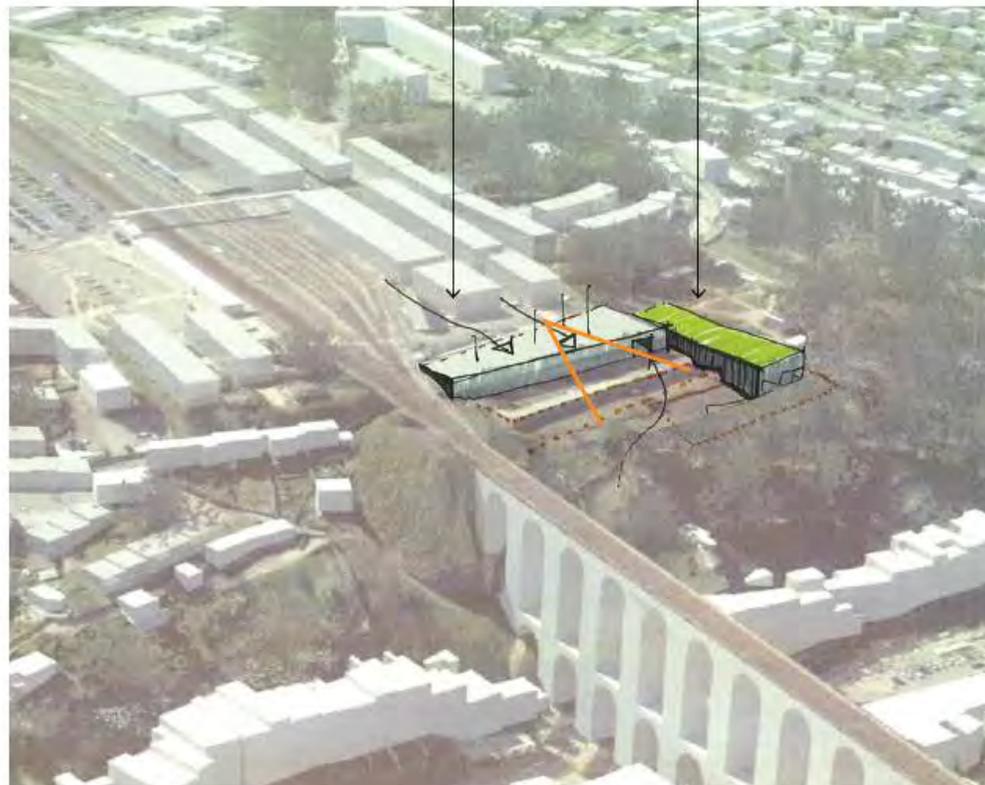
3. Zooms sectoriels

d – Léon Blum

PARCELLE LÉON BLUM ET OPTION DE VOLUMÉTRIE

INTEGRATION AU PARVIS
SUD DE LA GARE

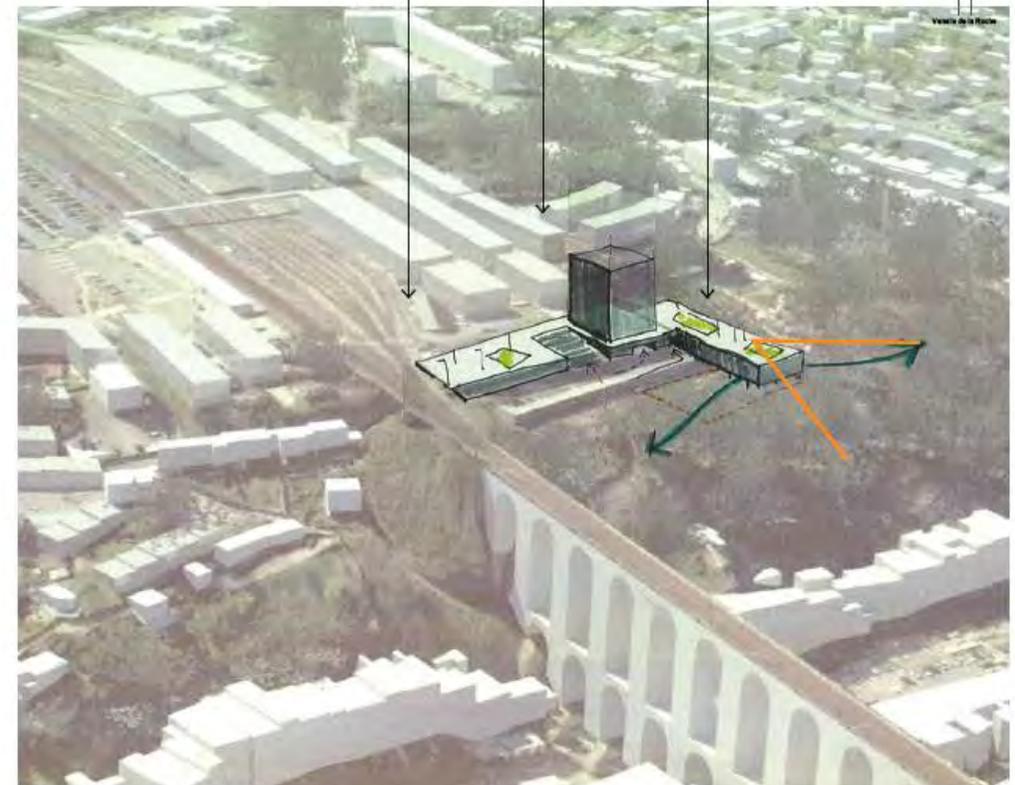
INTEGRATION AU
PAYSAGE



1
DEUX BATIMENTS = DEUX IDENTITES MARQUEES S'INTEGRANT A L'EXISTANT ET AU PAYSAGE DU COTEAU

EQUIPEMENT CULTUREL HOTEL

ESPACE PUBLIC



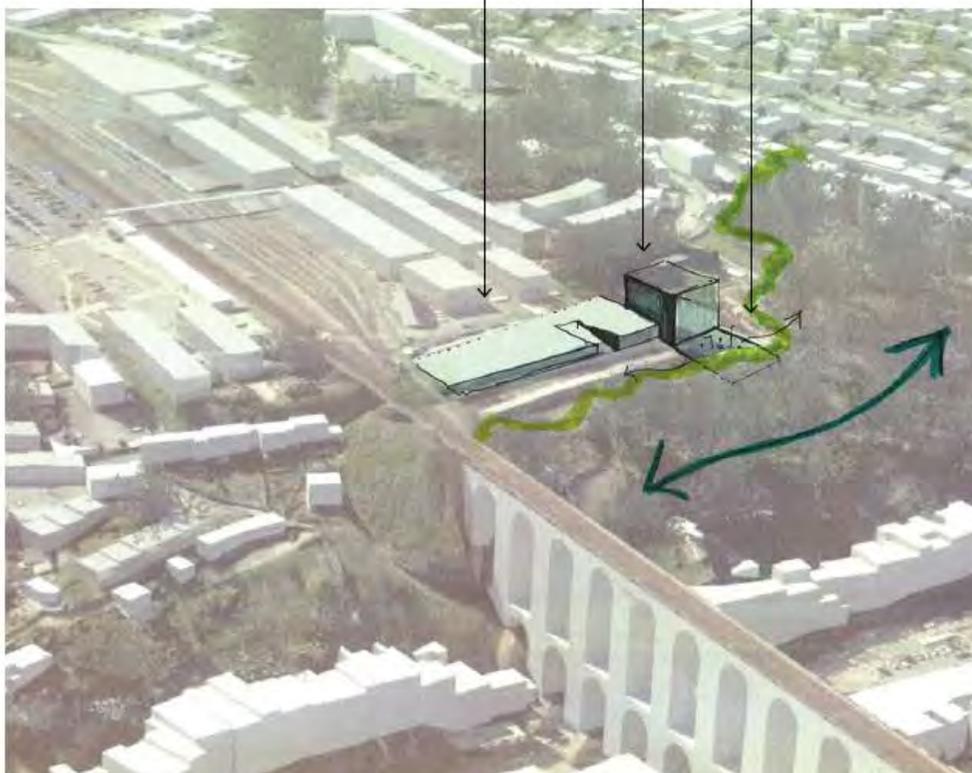
2
UN TOIT-ESPACE PUBLIC, NOUVELLE STRATE GEOGRAPHIQUE
- OBTENIR DE NOUVELLES VUES SUR LA VALLEE
- UN SOCLE COMMUN POUR CRÉER DES EMERGENCES

3. Zooms sectoriels

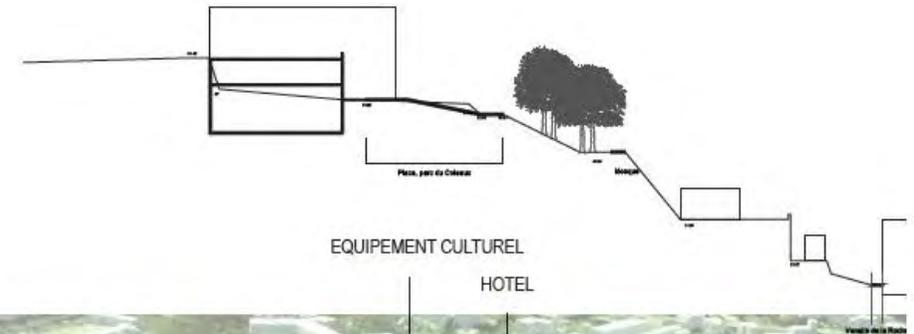
d – Léon Blum

PARCELLE LÉON BLUM ET OPTION DE VOLUMÉTRIE

EQUIPEMENT CULTUREL HOTEL TERRASSE DU RESTAURANT



- 3
DEUX VOLUMES PLUS COMPACTS :
- LIBERER LE COTEAU
- PRIVILEGIER LES VUES SUR LA VALLEE DEPUIS L'HOTEL



- 4
MUTUALISER LE PROGRAMME CULTUREL ET L'HOTELLERIE DANS UN SEUL VOLUME :
- PRESERVER LE COTEAU ET AGRANDIR LES LIMITES DU PARC

3. Zooms sectoriels

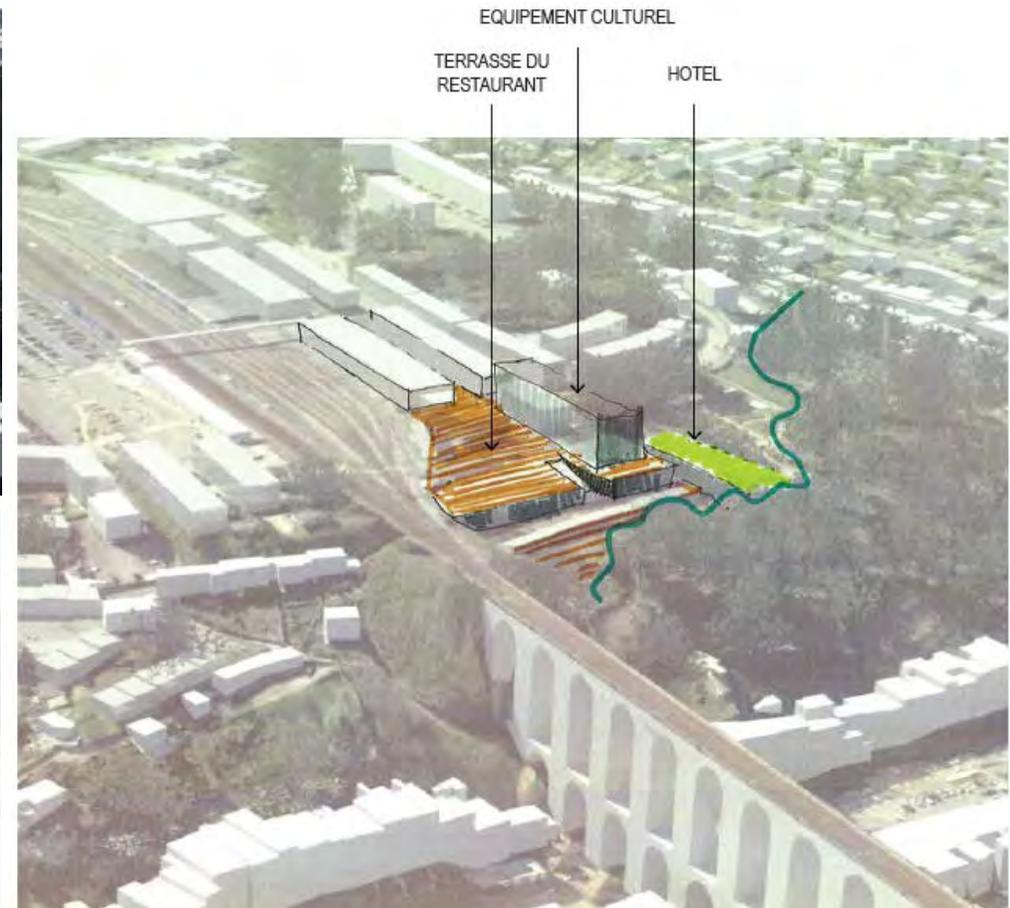
d – Léon Blum

PARCELLE LÉON BLUM ET OPTION DE VOLUMÉTRIE EN LIEN AVEC LE PEM NORD

LE PRINCIPE :



Bâtiment Crédit Agricole, Lille



DEUX VOLUMES PLUS COMPACTS :

- LIBERER LE COTEAU
- PRIVILEGIER LES VUES SUR LA VALLEE DEPUIS L'HOTEL

3. Zooms sectoriels

e – Le front bâti de la rue Albert le Grand

L'INSERTION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PATRIMONIALE

BATI

Immeuble R+2
Maison intermédiaire R+1
Orientation : Est-Ouest et Nord-Sud

ESPACE PUBLIC

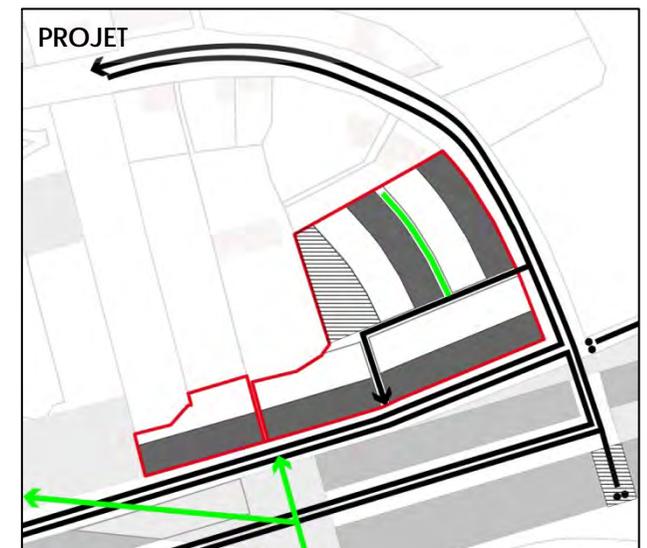
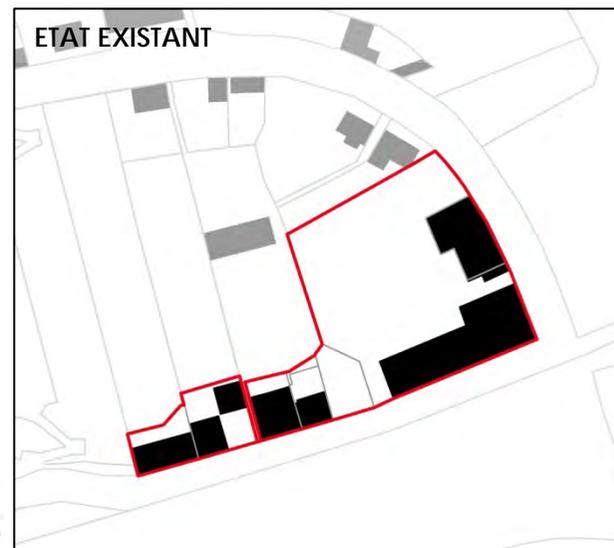
Pas d'espace public

VOIRIE

Gabarit : 4 m
Voie carrossable / Sens unique
Pas de stationnement sur voirie

STATIONNEMENT

Stationnement en poche (surface) ou
Stationnement sous-sol ou
Stationnement mutualisé dans le parking silo
du PEM Nord



- Périmètre zones à enjeux
- Bâtiment existant
- Nouveau bâtiment
- Voie carrossable
- Cheminement piéton
- Nouvel espace public
- ▨ Potentielle poche de stationnement
- Borne (impasse sauf pompier, livraison...)

3. Zooms sectoriels

e – Le front bâti de la rue Albert le Grand

LA FAISABILITE PROGRAMMATIQUE

B1

Rdc et étages : Logements

Nombre : 15

Statut : accession

B2

Rdc et étages : Logements

Nombre : 9

Statut : locatif social

B3

Rdc et étages : Logements

Nombre : 8

Statut : locatif social

B4

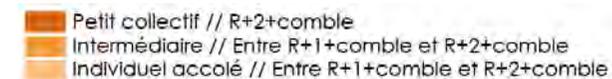
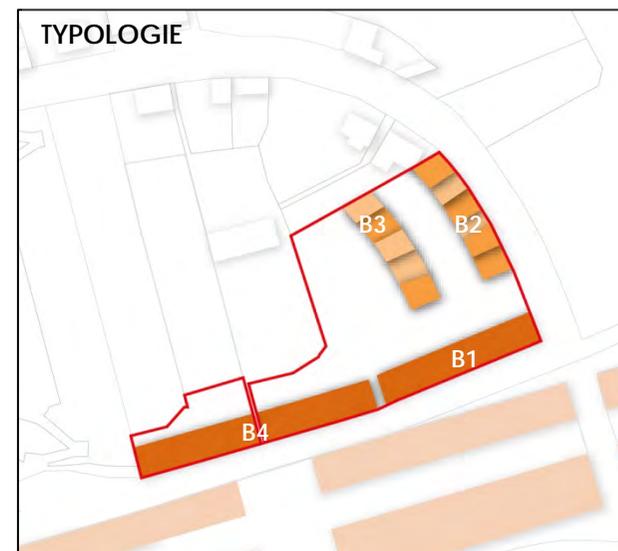
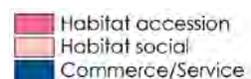
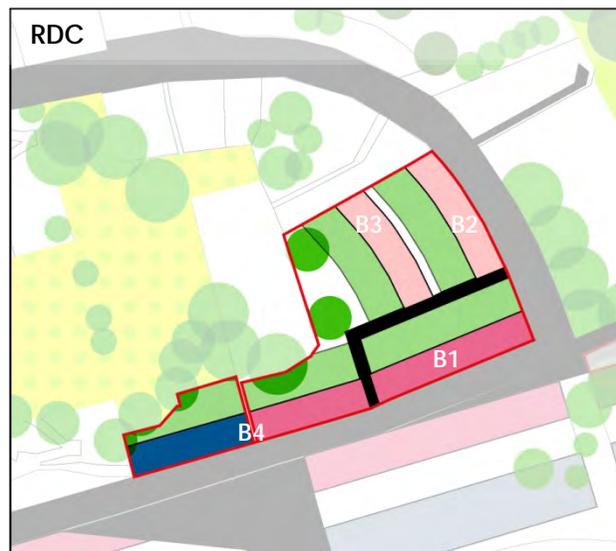
Rdc : Commerces/Services

Exemple : Presse, Tabac, Bar, Restauration

Étages : Logements

Nombre : 21

Statut : accession



SURFACE AU SOL	SHOB TOTALE	COMMERCE		BUREAU		LOGEMENT			EQUIPEMENT	
		Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2	Logements	Niveau	SHOB m2
en m2	en m2									
B1	500	1 500	0,0	0	0,0	0	3	1 500	15	0
B2	440	880	0,0	0	0,0	0	2	880	9	0
B3	400	800	0,0	0	0,0	0	2	800	8	0
B4	800	2 320	0,3	240	0,0	0	3	2 080	21	0
sous-total	2 140	5 500		240		0		5 260	53	0

3. Zooms sectoriels

e – Le front bâti de la rue Albert le Grand



REFERENCES

22 maisons intermédiaires, Cambridge

Architectes :
Feilden, Clegg et Bradley

Livraison :
2006

Surface du logement-type :
230 m² et 67 m² non couverts

Surface du site :
1 350 m²

Densité bâtie :
70 lgts/ha

CES :
0.6

Niveau bâti :
R+1

Logements spacieux de 6 pièces avec terrasses
ouverts sur un jardin public en cœur d'îlot

3. Zooms sectoriels

f- Le PEM Nord

L'INSERTION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PATRIMONIALE

BATI

Immeuble R+2 et R+3
Orientation : Nord-Sud

ESPACE PUBLIC

A la sortie de la passerelle, un espace public permet d'organiser le parvis de la gare. Il oriente les usagers soit vers l'est et le secteur Léon Blum, soit vers le Nord et le début du GR.

VOIRIE

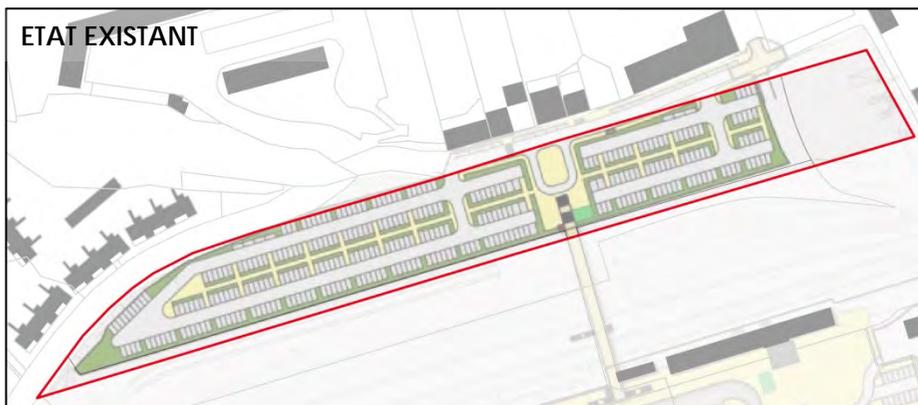
Gabarit : 10 m
Voie carrossable / Double sens
Stationnement sur voirie

STATIONNEMENT

Stationnement sous-sol ou/et
Stationnement mutualisé dans le parking silo du PEM Nord



- Périmètre zones à enjeux
- Bâtiment existant
- Nouveau bâtiment
- Voie carrossable
- Cheminement piéton
- Nouvel espace public
- Potentielle poche de stationnement
- Borne (Impasse sauf pompier, livraison...)



3. Zooms sectoriels

f– Le PEM Nord

LA FAISABILITE PROGRAMMATIQUE

F1 / F2 / F4

Rdc et étages : Logements

Nombre : 31 / 14 / 12

Statut : accession

F3

Rdc et étages : Logements

Nombre : 15

Statut : locatif social

F5 / F6 / F8

Rdc et étages : Bureaux

Sièges sociaux ou bureaux tertiaires classiques

F7

Rdc : Commerce/Service

Exemples : Restauration, location de voitures

Étages : Bureaux

F9

Rdc et étages : Parking-silo

300 places



SURFACE AU SOL en m2	SHOB TOTALE en m2	COMMERCE		BUREAU		LOGEMENT			EQUIPEMENT		STATIONNEMENT	
		Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2	Logements	Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2

		COMMERCE		BUREAU		LOGEMENT			EQUIPEMENT		STATIONNEMENT			
		Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2	Logements	Niveau	SHOB m2	Niveau	SHOB m2		
Le PEM Nord	F1	1 030	3 090	0,0	0	0,0	0	3	3 090	31	0	0	0	
	F2	450	1 350	0,0	0	0,0	0	3	1 350	14	0	0	0	
	F3	380	1 520	0,0	0	0,0	0	4	1 520	15	0	0	0	
	F4	400	1 200	0,0	0	0,0	0	3	1 200	12	0	0	0	
	F5	1 550	4 650	0,2	310	2,8	4 340	0	0	0	0	0	0	
	F6	1 400	4 200	0,0	0	3,0	4 200	0	0	0	0	0	0	
	F7	600	1 800	0,0	0	3,0	1 800	0	0	0	0	0	0	
	F8	600	1 800	0,0	0	3,0	1 800	0	0	0	0	0	0	
	F9	3 000	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0	0	3	9 000	
sous-total		9 410	19 610		310		12 140		7 160		72		0	9 000

3. Zooms sectoriels

f– Le PEM Nord

REFERENCES

Parking-silo

Au cœur du quartier Vauban, face à une station de tramway, un parking silo prend place au dessus d'un supermarché de quartier.

Lieu : Fribourg, Allemagne
Livraison : 2007



Bureaux

Deux plateaux de 1000 m² (rdc + 1 étage) divisibles en entités de 100m².

Lieu : Ragusa, Italie
Livraison : 2006 – 2008
Architecte : Architrend Architecture



Logements spacieux et commerces en rez-de-chaussée

Petit immeuble de logement collectif, rez de chaussée commercial et 3 étages de logements organisés en cour sur un jardin collectif

Lieu : Götzis, Autriche
Architecte : Hermann Kaufmann ZT GmbH
Livraison : 2011



3. Zooms sectoriels

g – Saint-Martin des Champs

LE CHOIX D'UNE MAITRISE PUBLIQUE OU NON DES PARCELLES DE ST MARTIN ?

BATI

Maison accolée R+1+comble
Immeuble R+2
Orientation : Est-Ouest et Nord-Sud

ESPACE PUBLIC

- Le parking du supermarché peut être réaménagé et paysagé pour amorcer l'ébauche d'une petite centralité commerciale (supermarché/épicerie solidaire/un commerce supplémentaire)
- Un emplacement réservé en fond de parcelles permet d'imaginer à terme l'existence d'une voie carrossable interne à l'îlot permettant de desservir de nouvelles habitations.

VOIRIE

Gabarit : 4 m
Voie carrossable / Sens unique

STATIONNEMENT

Mutualisé sur la parcelle publique n°318.

PRÉ-PROGRAMME :

G1

Rdc : Commerce/Service

Exemples : Epicerie solidaire

Étages : Logements

Nombre : 20 en accession libre

G2

Rdc et étages : Logements

Nombre : 18 en accession libre



■	Habitat accession
■	Habitat social
■	Commerce/Service
■	Bureau
■	Réserve équipement ou bureau
■	Équipement
■	Hôtellerie
■	Espace public en projet
■	Limite du parc du coteau
■	Jardins partagés
■	Parking-silo

4. Pré-chiffrage

LA FAISABILITE FINANCIERE**• Des DÉPENSES liées :**

- Aux acquisitions foncières : Environ 4 000 000 €

Source : Estimation des coûts d'acquisitions effectuée à partir des coûts effectifs d'acquisitions des parcelles déjà achetées (EPFR ou collectivité), d'échanges avec les services de la ville de Morlaix, de référence et prix du marché rencontrés dans des situations similaires.

- A la viabilisation des terrains (VRD, démolition, parking-silo, parc des coteaux) : 7 280 000 €

- Aux honoraires techniques : 800 000 €

• Des RECETTES liées :

- A la vente de charges foncières à des promoteurs immobiliers : 4 400 000 €

Source : Les charges foncières proposées sont issues de données de la SAFI.

En tant que principal levier de calcul des recettes, le choix du montant des charges foncières et de leur évolution au cours du projet présente un caractère politique.

Exemple : Choix de baisser les charges foncières liées à un équipement culturel privé pour concurrencer un site périphérique.

→ **UN PRE-BILAN GLOBAL DEFICITAIRE D'ENVIRON 7 680 000 € SANS COMPTER UNE POTENTIELLE REMONTEE MECANIQUE**

ANNEXE : Fiche Gambetta Est / Notre Dame de Lourdes



1. PREAMBULE

- a – Contexte urbain
- b – Contexte foncier
- c – Objectif et limite du document

2. LES ÎLOTS GAMBETTA EST ET NOTRE-DAME-DE-LOURDES

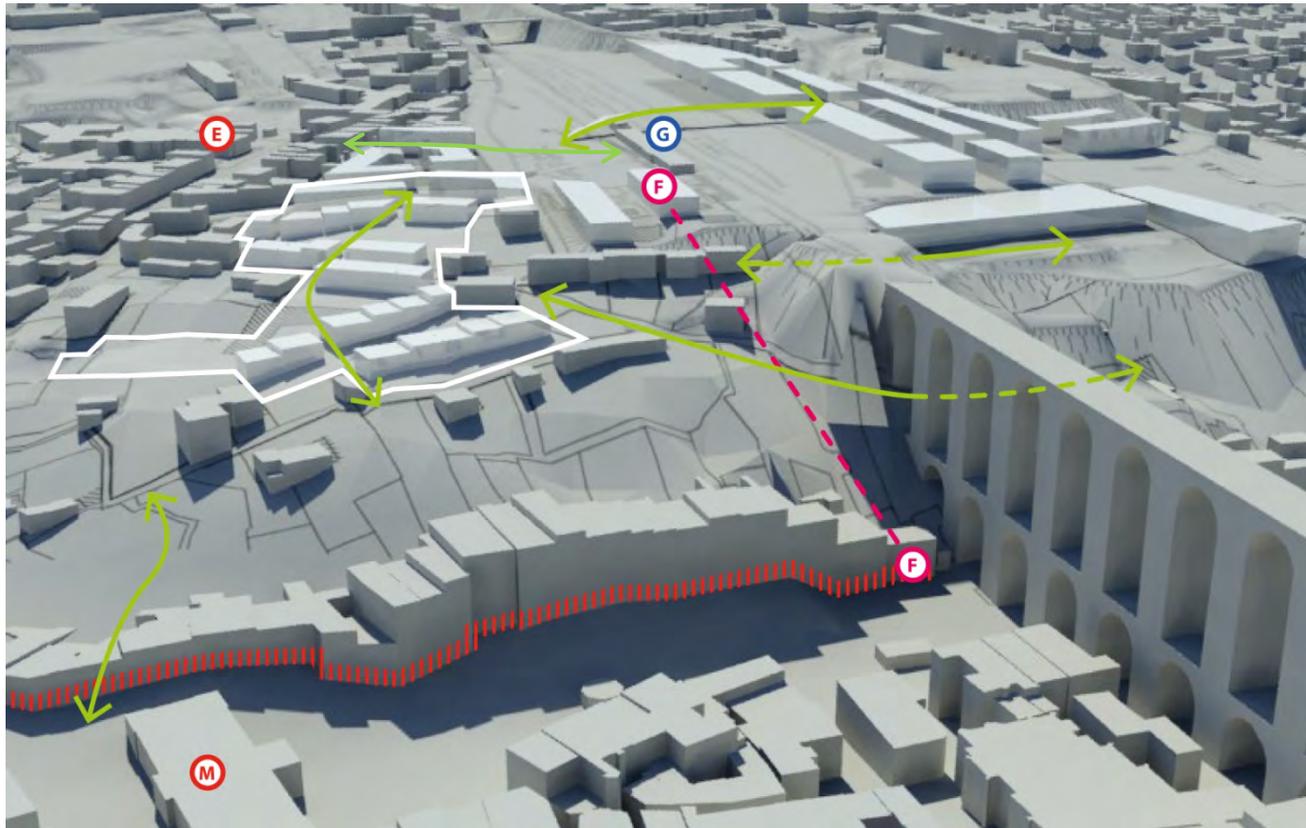
Les 4 principes fondamentaux

3. PRESCRIPTIONS URBAINES, ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES

- Plans d'alignements
- Hauteurs et coefficient d'emprise au sol
- Principes de gabarit
- Principes d'accès
- Principes de stationnement
- Voirie
- Limites parcellaires
- Végétaux

1. PREAMBULE

a – Contexte urbain



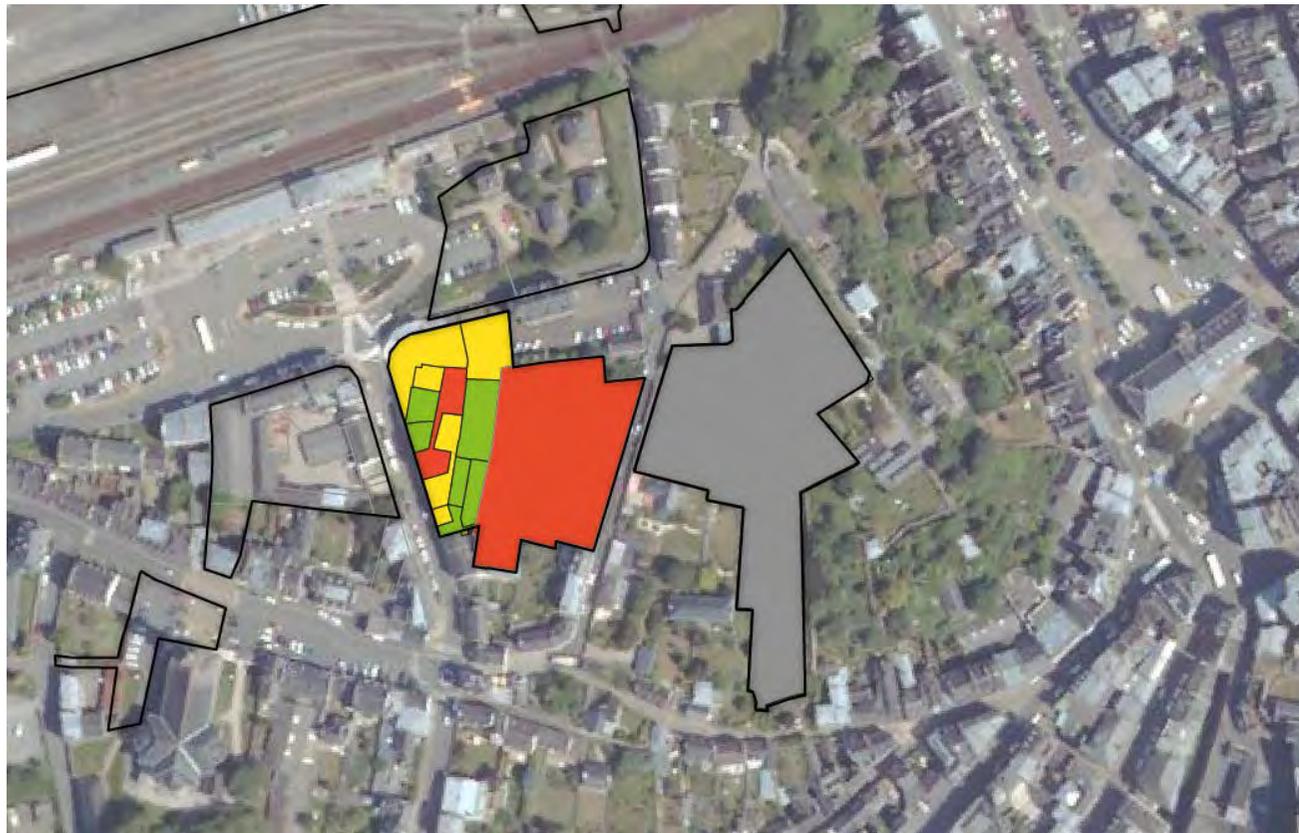
- Un secteur pivot qui fait le lien entre le bas et le haut de la ville (E), entre la mairie (M), l'hyper-centre commercial et la gare (G).

- Des parcelles inscrites dans les coteaux, dans un cadre architectural, urbain et paysager protégé (ZPPAUP).

- Un territoire en mutation dont les projets (liaison mécanique (F), passerelle de la gare (G), renouvellement urbain, parc des coteaux...) devraient participer à la modification de l'image du quartier.

1. PREAMBULE

b – Contexte foncier



Rappel des engagements de la convention opérationnelle d'actions foncières :

- 20 % de log. locatifs sociaux min.
- Une densité minimale de 50 log/ha
- Favoriser la mixité fonctionnelle
- Réaliser des constructions performantes énergétiquement

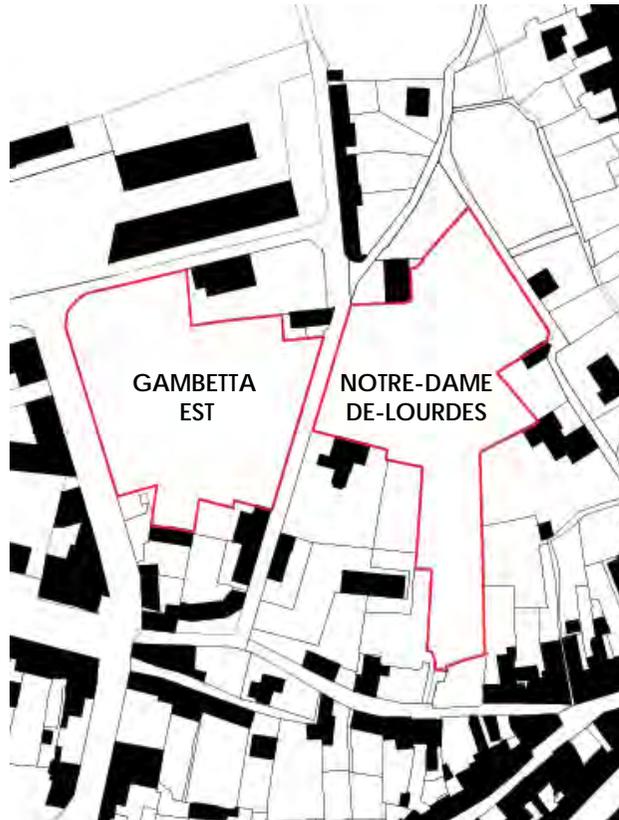
Rappel des surfaces :

- Gambetta Est : 5 275 m²
- Notre-Dame-de-Lourdes : 5 855 m²

- Reste à négocier
- Accord, dossier chez le notaire
- Propriété EPF
- Foncier non prioritaire

1. PREAMBULE

c – Objectif et limite du document



Ce document a pour objectif la réalisation d'une **faisabilité sommaire** sur les îlots de Gambetta Est et de Notre-Dame-de-Lourdes.

Cette faisabilité s'appuie sur :

- L'esquisse du schéma de référence du quartier de la gare en termes de trames, de programmes, de typologie urbaine,
- Les engagements de la convention EPF,
- La réceptivité des parcelles de projet.

L'objectif de cette faisabilité est de participer, à travers des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères à l'encadrement des futurs projets du secteur notamment en :

- Proposant une trame d'espaces publics qui puisse participer à la perméabilité visuelle et spatiale des coteaux ainsi que garantir la desserte du secteur,
- Définissant des principes volumétriques cohérents avec la composition urbaine limitrophe et entre les constructions entre elles,
- Garantissant la qualité des accès, le confort extérieur, les vues.

Il est à noter que la spatialisation proposée à travers les plans qui suivent n'est qu'une traduction formelle des recommandations exprimées et ne s'appuie pas sur une connaissance exhaustive des parcelles de projet (plan topo. peu précis).

2. LES ÎLOTS GAMBETTA EST ET NOTRE-DAME-DE-LOURDES

Les 4 principes fondamentaux

LA TRAME DES ESPACES PUBLICS : PLACES, RUES, VENELLES



1.VOIE CIRCULEE

Une nouvelle voie carrossable communale reliant la rue Gambetta et la rue du Général le Flo vient désenclaver le coteau et desservir les nouvelles habitations.

Largeur : 6 m



2.VOIE DE DESSERTTE

Des voies de desserte carrossables, de gestion communale, permettent de desservir les futurs logements.

Largeur : 4 m



3.VENELLE

Il n'y a pas d'impasses pour les piétons. Toutes les voies carrossables sont prolongées par des venelles.

Largeur : 2.5 m



4.PLACE PUBLIQUE

- La 1^{ère} se situe au N-E de la parcelle Gambetta et permet de prolonger le parvis de la gare.
- La 2nde se situe sur Notre-Dame et permet l'émergence d'un espace ouvert et panoramique sur ce coteau.

2. LES ÎLOTS GAMBETTA EST ET NOTRE-DAME-DE-LOURDES

Les 4 principes fondamentaux

LA TRAME DES ESPACES PUBLICS : PLACES, RUES, VENELLES



Au regard de la trame d'espace public et de voirie proposée page précédente et des voiries existantes, il paraît pertinent de proposer que la rue Armand Rousseau (partie est), la rue du Général le Flo et la rue créée au cœur de la parcelle de Gambetta Est soient à **sens unique** afin :

- d'éviter de faire de ces voies des itinéraires de shunts pour les véhicules en transit notamment pour l'accès à la gare,
- de garantir leur confort d'usage.

Les voies carrossables sont prolongées par des venelles afin :

- d'éviter les impasses sur le secteur,
- de participer aux parcours de venelles du coteau,
- de contribuer à l'identité architecturale, urbaine et paysagère du territoire.

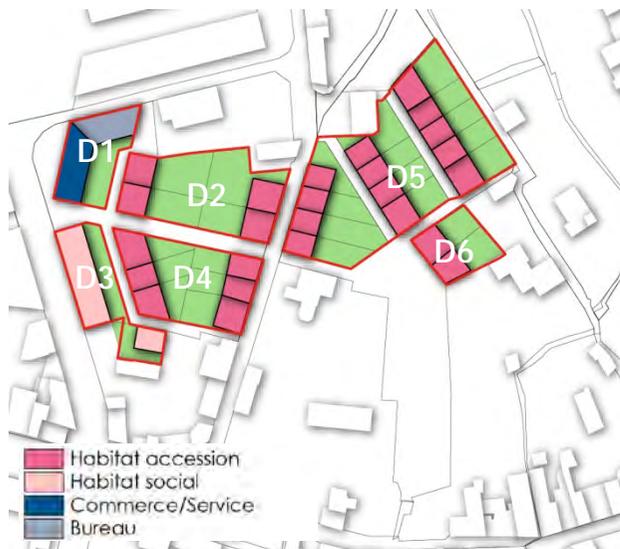
- Périmètre zones à enjeux
- Voie carrossable
- Cheminement piéton
- ▨ Potentielle poche de stationnement
- Borne (impasse sauf pompier, livraison...)

2. LES ÎLOTS GAMBETTA EST ET NOTRE-DAME-DE-LOURDES

Les 4 principes fondamentaux

LA MIXITÉ PROGRAMMATIQUE

Rez-de-chaussée



Etages



D1

Rdc : Commerce/Service/Bureau

Exemple : Petite supérette

Etages : Logements

Nombre : 9

Statut : accession sociale

D3

Rdc : Résidence-accueil

Logement de fonction et locaux collectifs

Etages : Résidence-accueil

Nombre : 19

Statut : locatif social

D2 / D4 / D5 / D6

Rdc et étages : Logements

Nombre : 4 / 6 / 13 / 2

Statut : accession

→ 36 % de logements locatifs sociaux

→ Densité moyenne de 59 log/ha à la parcelle

SURFACE AU SOL en m ²	COMMERCE		BUREAU		LOGEMENT	
	Niveau	SHOB m ²	Niveau	SHOB m ²	Niveau	SHOB m ²

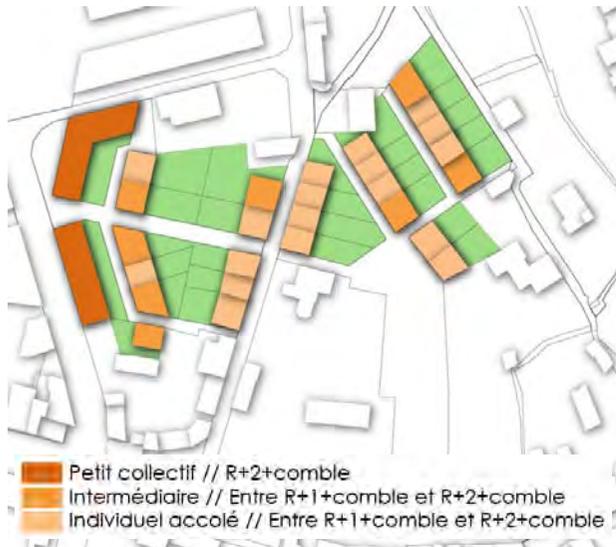
D1	440	0,5	220	0,5	220	2	880	9
D2	430	0,0	0	0,0	0	2	860	4
D3	350	0,0	0	0,0	0	3	1 050	15
	80	0,0	0	0,0	0	2	160	4
D4	590	0,0	0	0,0	0	2	1 180	6
D5	1 140	0,0	0	0,0	0	2	2 280	13
D6	200	0,0	0	0,0	0	2	400	2
	3 230		220		220		6 810	53

2. LES ÎLOTS GAMBETTA EST ET NOTRE-DAME-DE-LOURDES

Les 4 principes fondamentaux

LA MIXITÉ DE TYPOLOGIE URBAINE

Typologie de bâtis



Le projet souhaite favoriser le développement de formes urbaines variées afin :

- de répondre aux besoins en termes de logements,
- de s'inscrire dans le tissu urbain du secteur.

Les formes urbaines proposées sont donc :

- Des petits collectifs (R+2+comble) sur la rue Gambetta,
- Des logements intermédiaires (R+1 à 2+comble) en cœur d'îlot,
- Des logements individuels accolés (R+1 à 2+comble) en cœur d'îlot.

Le projet ne développe pas de logement individuel isolé.

Il est proposé de préserver la maison d'habitation adressée rue du Général le Flo, située sur la parcelle cadastrale BI 184.

Références de bâtis

Petit collectif // Amherst



Intermédiaire // Rennes



Individuel accolé // Cambridge



2. LES ÎLOTS GAMBETTA EST ET NOTRE-DAME-DE-LOURDES

Les 4 principes fondamentaux

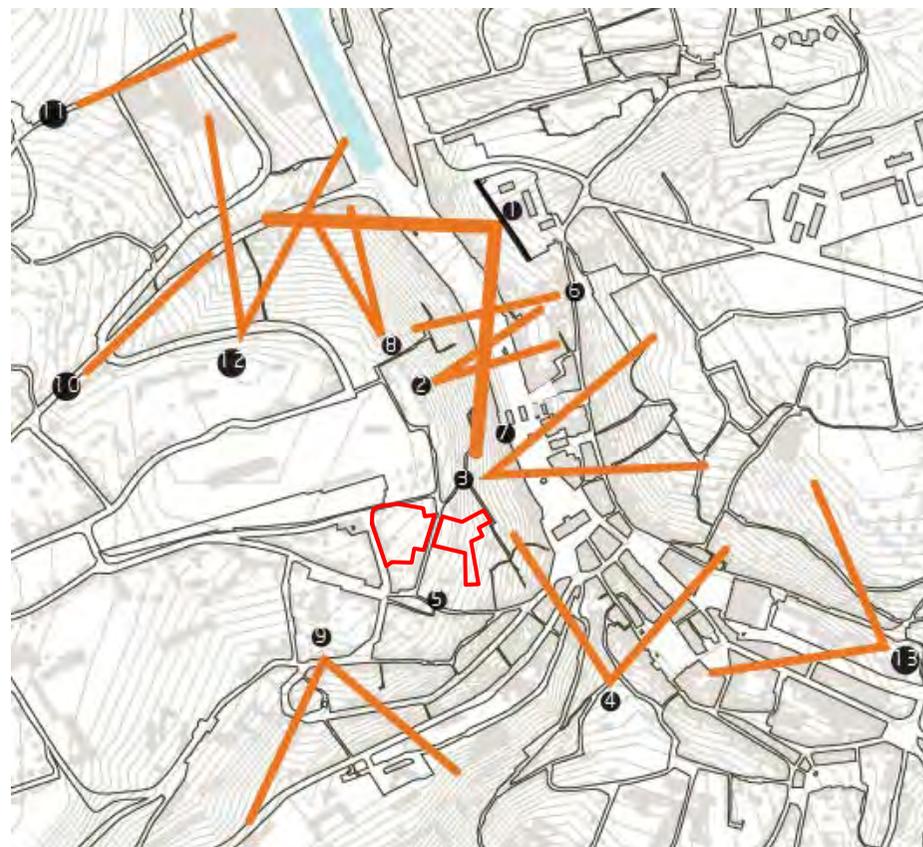
LES VUES

Points de vue



La topographie du site de projet doit participer à la mise en scène de la ville de Morlaix à travers la multiplicité de points de vue sur la ville

1. Point de vue depuis la terrasse des Marronniers
2. Point de vue depuis l'ancienne école
3. Point de vue depuis la placette de la Chapelle Notre-Dame des Anges
4. Panorama depuis le parc du Château
5. L'escalier de la rue Courte
6. Vue cadrée depuis un porche
7. Venelle de la Roche
8. Point de vue à l'arrière de l'ancienne école
9. Point de vue depuis l'arrière de l'église Saint-Martin
10. Point de vue depuis la promenade des « 9 Ponts »
11. Point de vue depuis la promenade des « 9 Ponts »
12. Point de vue depuis le Logis Breton
13. Point de vue depuis la rue des Vignes

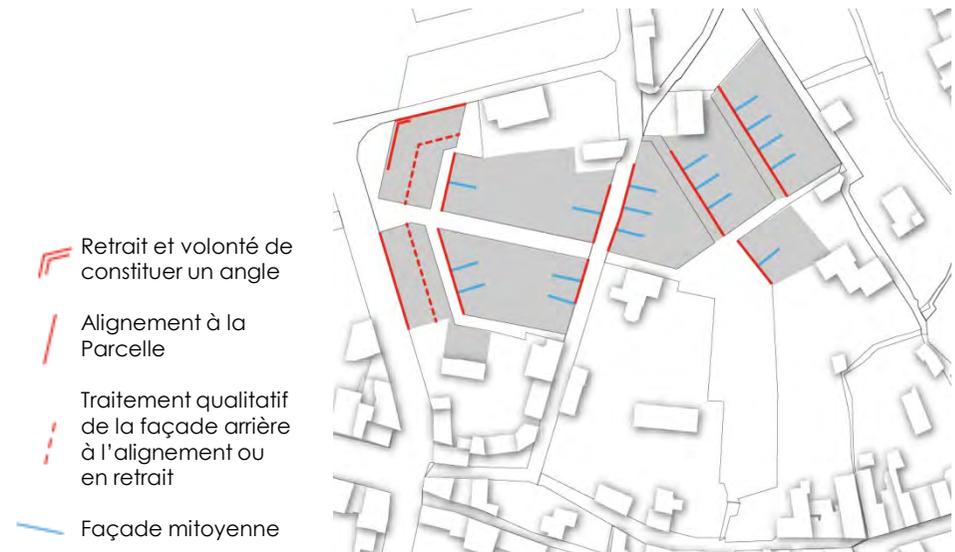


3. PRESCRIPTIONS URBAINES, ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES

PLANS D'ALIGNEMENTS

Les constructions seront implantées en limite d'emprise publique ou en limite d'emplacement réservé à l'exception du bâtiment situé au nord-ouest de la parcelle de Gambetta Est dont le recul permettra l'extension du parvis de la gare et le dégagement d'un espace public.

Les logements intermédiaires et individuels seront implantés en ordre continu de limite à limite séparative latérale.



HAUTEURS ET COEFFICIENT D'EMPRISE AU SOL

Les hauteurs des constructions ne dépasseront pas 9m au sommet de façade et 14m au point le plus haut.

L'emprise au sol des logements intermédiaires et individuels est limitée à 50%.

Les logements individuels et intermédiaires bénéficient tous de jardins.



3. PRESCRIPTIONS URBAINES, ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES

PRINCIPES DE GABARITS

Afin d'inscrire l'opération dans la topographie du site, nous proposons que les logements intermédiaires et individuels de l'îlot Gambetta et de l'îlot Notre-Dame soient semi-enterrés de manière à développer un double adressage : le rez-de-chaussée de l'accès haut correspond ainsi au 1^{er} étage de l'accès bas.

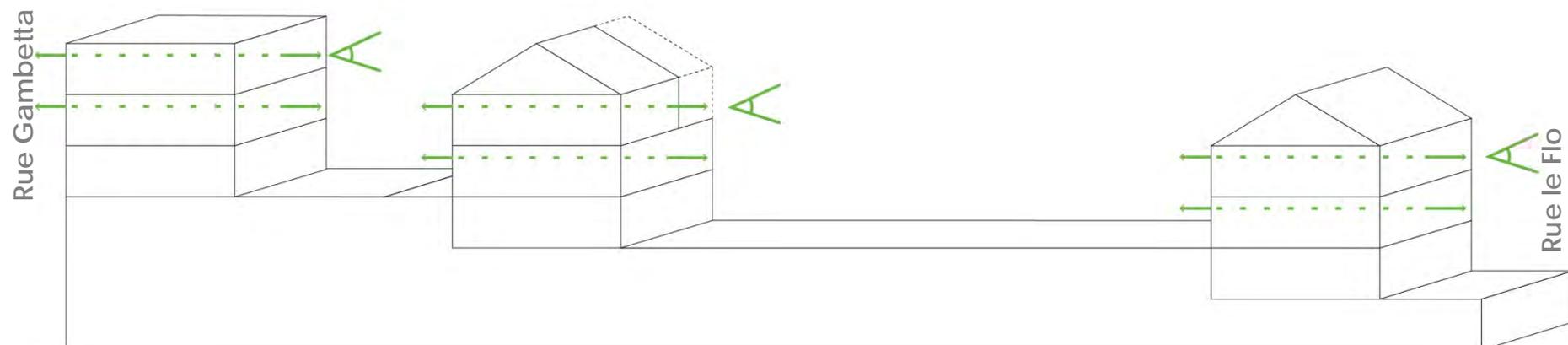
Cette typologie est très présente dans l'architecture traditionnelle des coteaux de Morlaix. En plus de s'appuyer sur la topographie, elle permet de développer des jeux de hauteurs et donc de multiplier les vues vers la vallée.

Afin de maximiser ce potentiel de vues, il sera possible de proposer l'extension d'une maison avec un volume plus bas de la manière dont les volumes sont organisés dans l'architecture traditionnelle. Celle-ci distingue le volume d'habitation, toujours nettement plus important, du volume des pièces annexes (office, garage, etc...). Les volumes secondaires ne sont pas simplement « collés » au volume principal, il y a une articulation entre eux. Les logements proposés seront traversants.



Exemple de la rue du Général le Flo :

- RDC+comble sur la rue
- R+1+comble sur le jardin

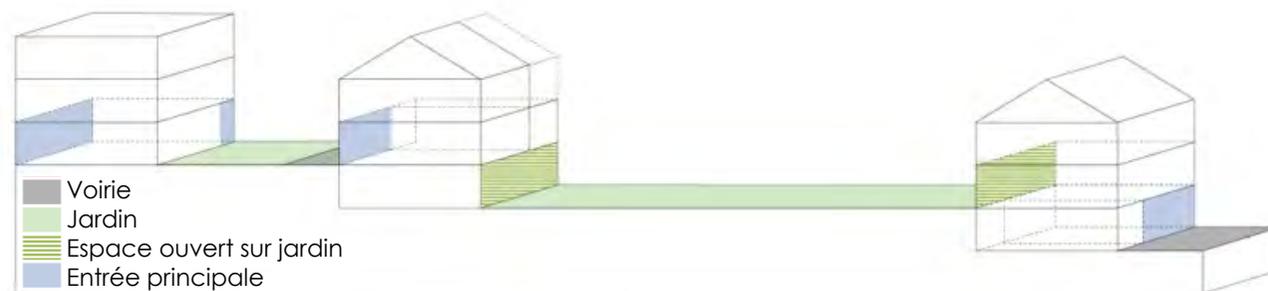


3. PRESCRIPTIONS URBAINES, ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES

PRINCIPES D'ACCÈS

Les accès principaux aux logements se font à niveau avec la voirie de desserte.

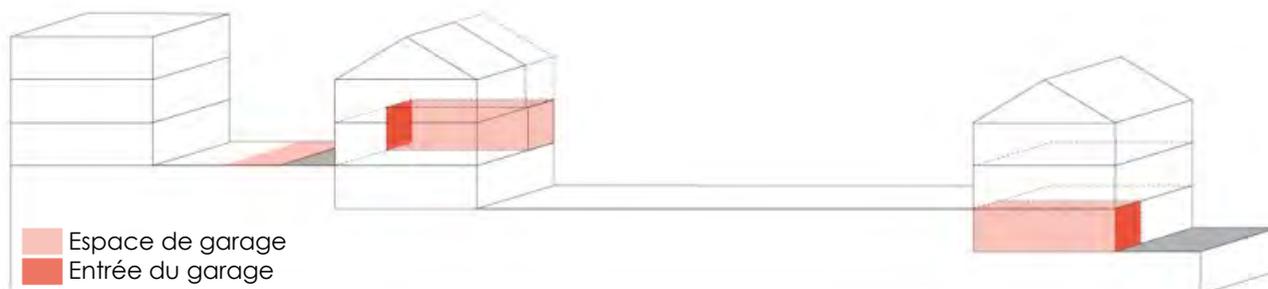
Le niveau s'adressant sur le jardin est ouvert pour permettre aux habitants d'y accéder de plain-pied.



PRINCIPES DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules automobiles et des deux roues doit être assuré sur la parcelle de construction. Il s'agit donc d'une réponse individuelle pour l'habitat individuel et intermédiaire et d'une réponse en petite poche extérieure pour les logements collectifs.

Aucun stationnement ne sera possible sur les voies publiques.



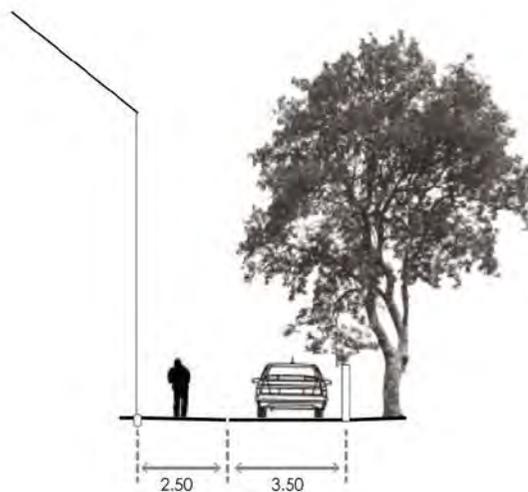
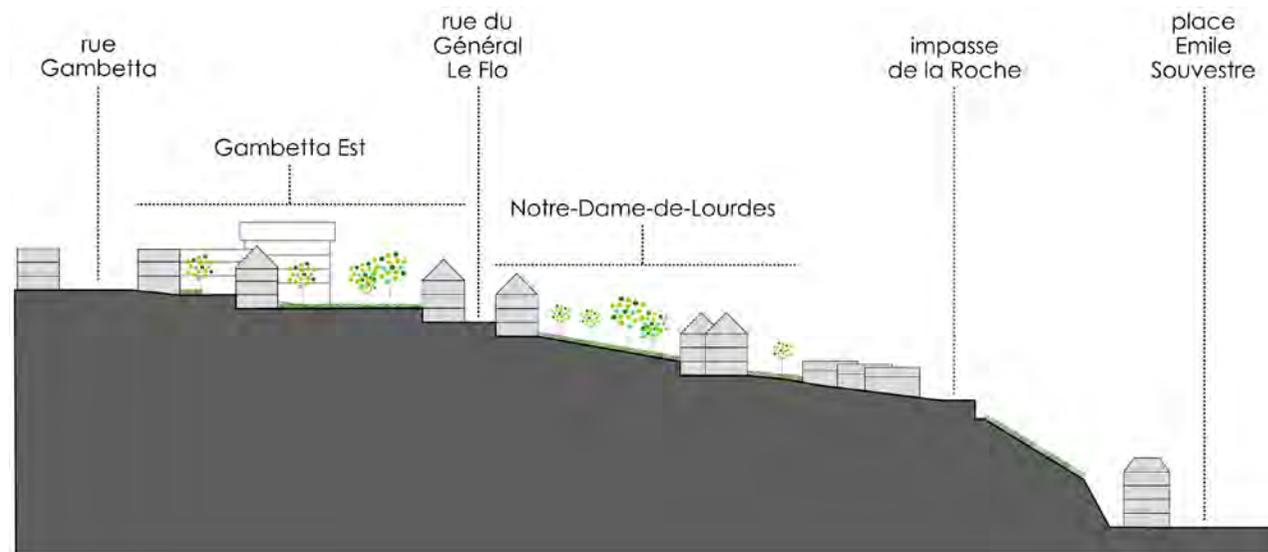
3. PRESCRIPTIONS URBAINES, ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES

VOIRIES/COUPES

Les recommandations en termes de gabarit de voirie sont les suivantes :

- 6 m de large pour la voie circulée qui traverse l'îlot Gambetta Est,
- 4 m de large pour les voies de desserte,
- 2.5 m de large pour les venelles.

Aucun stationnement sur voirie n'est prévu.



Voie circulée // Gambetta Est : 6 m



Voie de desserte : 4 m



Venelle : 2.5 m

3. PRESCRIPTIONS URBAINES, ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES

LIMITES PARCELLAIRES

Les murs fabriquent l'identité des coteaux de Morlaix. Ils sont l'un des éléments forts des cheminements haut/bas de la ville.

Les murs s'installent dans le parcellaire et viennent ainsi souligner tantôt des limites privées/publiques, tantôt des murs de soutènement. Ils peuvent devenir un véritable outil de projet.

Il nous semble primordial que le projet s'inspire très largement de la qualité urbaine et paysagère des murets existants sur le coteau pour la réalisation des limites parcellaires.



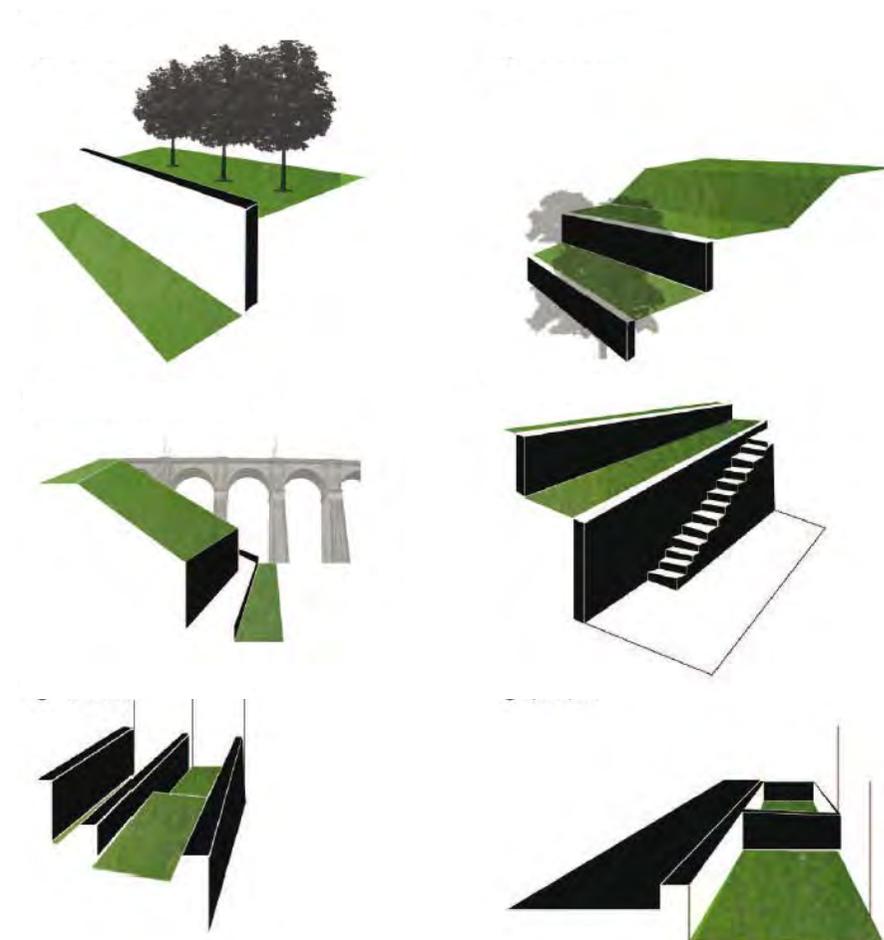
3. PRESCRIPTIONS URBAINES, ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES

VÉGÉTAUX

Afin d'inscrire les éléments jardinés dans l'ambiance environnementales et paysagères des coteaux, il est demandé de porter particulièrement attention aux points suivants :

- Le choix des espèces se fera sur des espèces végétales indigènes, limitant les besoins en eau et en entretien.
- Une attention particulière sera portée sur le caractère allergogène des plantations. Il ne s'agira pas de bannir tout végétal susceptible de présenter un caractère allergogène, mais bien de permettre un équilibre en évitant une présence trop forte de ce type de végétaux.
- Pour la strate arbustive, les plantes à baies et mellifères sont à privilégier pour offrir de la nourriture aux oiseaux et aux insectes butineurs, et ce pour favoriser la mise en place d'une certaine biodiversité.
- Les arbres persistants ne sont pas préconisés. Les conifères, thuyas et autres conifères de même type sont interdits.
- L'emploi d'herbicides est proscrit. Les méthodes de lutte contre les parasites et maladies devront être respectueuses de l'environnement et compatibles avec la préservation des insectes auxiliaires des cultures.

Extrait du carnet de détail, réalisé pendant le diagnostic et dont le projet pourra s'inspirer :



Thématique 3

« Aménagement du port »



CHARTRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU SITE PORTUAIRE DE MORLAIX

22 avril 2011 | Réf. 11/88

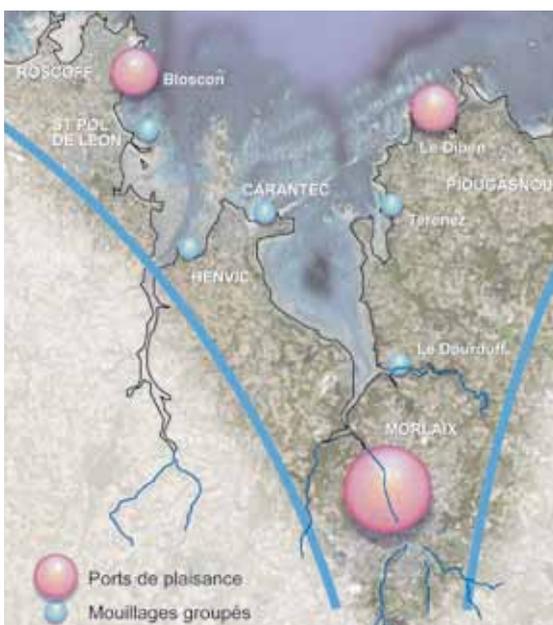


Préambule

MORLAIX COMMUNAUTÉ, les villes de MORLAIX, SAINT-MARTIN-DES-CHAMPS et la CCI DE MORLAIX ont établi un schéma d'orientation du site portuaire fixant le parti d'aménagement du port de plaisance de Morlaix. L'objectif poursuivi en élaborant ce schéma est de disposer d'un volet urbain complémentaire à l'étude engagée sur l'amélioration du bassin de plaisance en lien avec l'envasement. La réflexion a pris une dimension particulière en raison de la démarche participative qui en a été le fondement. En effet, des personnalités de la société civile ont été associées à l'étude, sous forme d'un atelier d'urbanisme.

Cette vision globale et cohérente définit les principes directeurs du projet urbain portuaire, dans son expression spatiale et programmatique, ainsi que le contexte institutionnel dans lequel il pourra s'insérer. La réussite d'un tel projet nécessite une intervention forte sur les aménagements et sur les programmes, pour créer un impact sur le terrain, susceptible d'entraînement auprès des acteurs économiques et des habitants. L'expression de cette volonté partagée se traduit par la signature de « La charte d'aménagement et de développement du site portuaire de Morlaix » par les quatre partenaires.

La baie de Morlaix



Le port dans l'agglomération





Au niveau de son statut, la ville de Morlaix a subi une importante mutation au 20^{ème} siècle en passant d'une véritable «ville portuaire» à une simple juxtaposition entre la ville et le port. Mais le port et ses quartiers portuaires constituent toujours des «gisements patrimoniaux» de première importance. Car l'image d'une ville comme Morlaix reste fondée sur les traits morphologiques de ses secteurs maritimes, même lorsque les fonctions économiques ont disparu. Les ouvrages, les bâtiments et les formes de l'espace sont des témoignages de l'histoire des techniques, de l'architecture, des modalités de travail et de la culture. En réaménageant au 21^{ème} siècle ses espaces portuaires, Morlaix valorise son image, crée un pôle dynamique et attractif et améliore sa qualité de vie.

La réappropriation du port dans la ville, à condition qu'elle s'accompagne d'un nouvel apport de population qui appréciera de résider dans un espace possédant une bonne image de marque est la garantie de la vitalité des commerces et des services qui s'y trouvent et qui peuvent s'y développer.

Le port est actuellement dédié à la plaisance. L'élément déclencheur de la réflexion a été la recherche d'une solution pérenne aux problèmes d'envasement du port. En considérant cette question comme en cours d'instruction, il appartenait de réfléchir plus globalement sur le rôle et la place du port à différentes échelles territoriales. Cette ambition, les élus concernés l'ont affirmée dans plusieurs documents de planification comme le SCoT, les PLU, le schéma directeur de la baie et le schéma de développement économique.

Il s'agit conjointement de :

- renforcer et dynamiser l'attractivité du pôle urbain central dont le port est l'une des composantes
- concrétiser un bassin de navigation en baie de Morlaix avec la possibilité de trois escales complémentaires : Roscoff, Plougasnou et Morlaix.

L'interface ville - port est un espace sensible sur lequel les enjeux urbains et portuaires peuvent se compléter mais aussi s'opposer. Pour éviter des situations de blocage, une concertation en amont des projets est indispensable.

Le travail participatif, incluant la démarche innovante de l'atelier de co-production, a permis d'élaborer un schéma d'orientation qui confirme cette volonté politique et marque l'engagement de la société civile pour inventer

un avenir à un site historique où l'osmose ville – port va retrouver toute sa force.

L'objectif poursuivi en élaborant ce schéma est de rendre cohérentes les différentes actions concernant le site portuaire, afin de faire évoluer efficacement ses activités. Les conditions réussies de cette évolution nécessitent une intervention forte sur les aménagements et sur les programmes, pour créer un impact dynamique sur le terrain susceptible d'entraînement auprès des acteurs économiques, des habitants et des institutions.

Le schéma affirme le rôle de l'outil économique qu'il vise à développer en relation avec les partenaires portuaires. Il prend aussi en compte les évolutions récentes et propose plusieurs mesures pour mieux relier le port à la ville, en gérant en particulier les circulations, l'environnement, le relief et le patrimoine. Il renforce enfin l'offre de services à la population et aux visiteurs.

La vocation des espaces a été définie à grands traits. Il conviendra dans la phase opérationnelle qui suivra ce schéma d'orientation de vérifier les conditions de faisabilité de ces intentions.

L'ensemble du dispositif garantit donc, d'une part, les grandes vocations et les fonctionnalités essentielles, et permet d'autre part, les ajustements nécessaires. Pour perdurer, il suppose une structure de coordination inter-institutionnelle chargée de gérer les nécessaires adaptations et les mises en actions.

Description du schéma d'orientation

Le parti d'aménagement s'appuie sur quatre espaces qui, bien qu'étant liés entre eux, offrent une certaine autonomie :

LE CONTACT VILLE - PORT

L'idée directrice consiste à rapprocher le port de la ville et rendre sa présence urbaine plus forte. Il importe ici de renforcer la prégnance du caractère maritime de l'espace public : vision des bateaux et de leur mature, mobilier urbain en lien avec la mer, évocation symbolique de l'eau, bref de tous les signes qui font sentir dans la ville l'existence et la proximité du port.

Ce principe entraîne un maintien et un rééquilibrage de l'animation commerciale et urbaine entre les deux rives, c'est-à-dire une plus grande diversité sur la rive droite appuyant le renforcement de la fonction tou-

risme dans la maison de Pennanault (Maison du Tourisme et Maison du Patrimoine et de la Culture).

Celle-ci disposera aussi d'un parvis à la mesure de son rôle dans l'animation du centre-ville.

Ce sera enfin l'occasion de renforcer une liaison piétonne continue dans le centre-ville entre la voie verte en amont et le chemin de halage en aval.

Les conditions d'accessibilité entre la gare le port et le centre-ville devront faire l'objet d'une attention particulière dans la perspective Bretagne grande Vitesse (BGV). Une liaison directe entre la gare et l'avant-port est souhaitable.

L'ESPACE D'ANIMATION MAJEUR

L'espace compris entre le square Weygand et la Manufacture est conçu comme un espace majeur, centré sur le bassin plaisance, pour la mise en scène portuaire. Cet espace est déjà un lieu d'animation important de la ville. Il offre la possibilité de renforcer un pôle autour des thèmes économie - enseignement - culture (IUT, Espace des Sciences ...), un lien avec un itinéraire culturel qui irrigue le centre-ville depuis le musée des Jacobins. Le schéma confirme le rôle de la Manufacture comme générateur d'attractivité. D'où la nécessité de prévoir une plus grande interpénétration fonctionnelle entre les bâtiments et le port comme ce fut le cas dans son histoire.

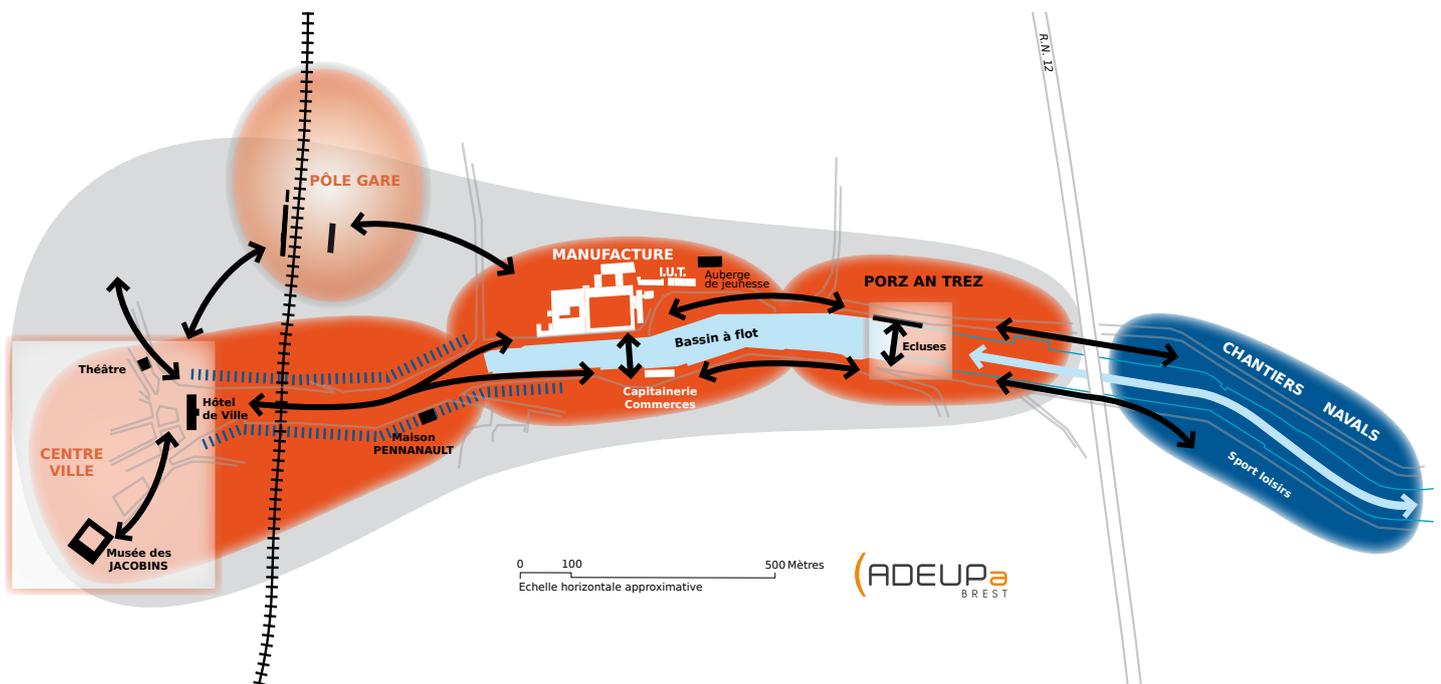
Il s'agit de donner un «parvis urbain» à la Manufacture en requalifiant les quais de Léon et de Tréguier comme un espace public au profit des piétons, en reliant les deux rives par un jeu de passerelles et en utilisant la cour d'honneur comme support événementiel.

Le rôle de l'îlot «Tempo» pourrait utilement être renforcé par le développement des fonctions commerciales et portuaires actuelles. Il faudra rechercher à améliorer les conditions d'accueil des plaisanciers (capitaine-rie, sanitaires...).

Ce renforcement est susceptible d'entraîner la requalification immobilière de l'îlot dans sa totalité, ce qui aura pour effet de rééquilibrer le site portuaire au profit de la rive droite.



La manufacture



PORZ AN TREZ

La partie aval du port jusqu'au niveau des écluses devra faire l'objet d'une «réactualisation». Cet espace, qui a joué un rôle économique majeur, retrouvera un dynamisme à condition de favoriser une logique de renouvellement urbain progressive :

- faire du site de l'écluse un lieu d'accueil et de vie grâce à une traversée piétonne sécurisée, et à l'implantation d'activités commerciales de loisirs
- accueillir une «Maison de la Baie» servant d'écrin à la découverte et à la valorisation des activités artisanales en lien avec la rivière et le littoral
- relocaliser des activités liées à la vie du port (Association des Plaisanciers)
- permettre le développement d'activités maritimes sur l'ancien quai à sable : embarcadère passagers, activités artisanales
- étudier la valorisation des ouvrages remarquables d'architecture maritime (quais, grill de carénage, rampes, cales ...) porteurs d'un imaginaire portuaire de premier plan

- vérifier l'opportunité d'un ouvrage mobile de franchissement routier de la rivière au droit de la rue de Saint-Germain et du cours Beaumont pour capter le trafic de transit.

La rive gauche (rue Saint-Germain – allée Saint-François) présente un tissu urbain hétérogène où des mutations sont envisageables (immeubles d'habitat ou anciennes activités véfastes comme la parcelle des «Chiffonniers de la joie»). Il importe de profiter de ces mutations pour renforcer l'attractivité résidentielle en développant des programmes d'habitat et en accueillant commerces et services en lien avec le port. L'apport de population nouvelle et l'animation retrouvée demanderont aussi une réponse en terme de stationnement qui pourrait être trouvée en bas de la rue Saint-Germain.



Les chantiers navals

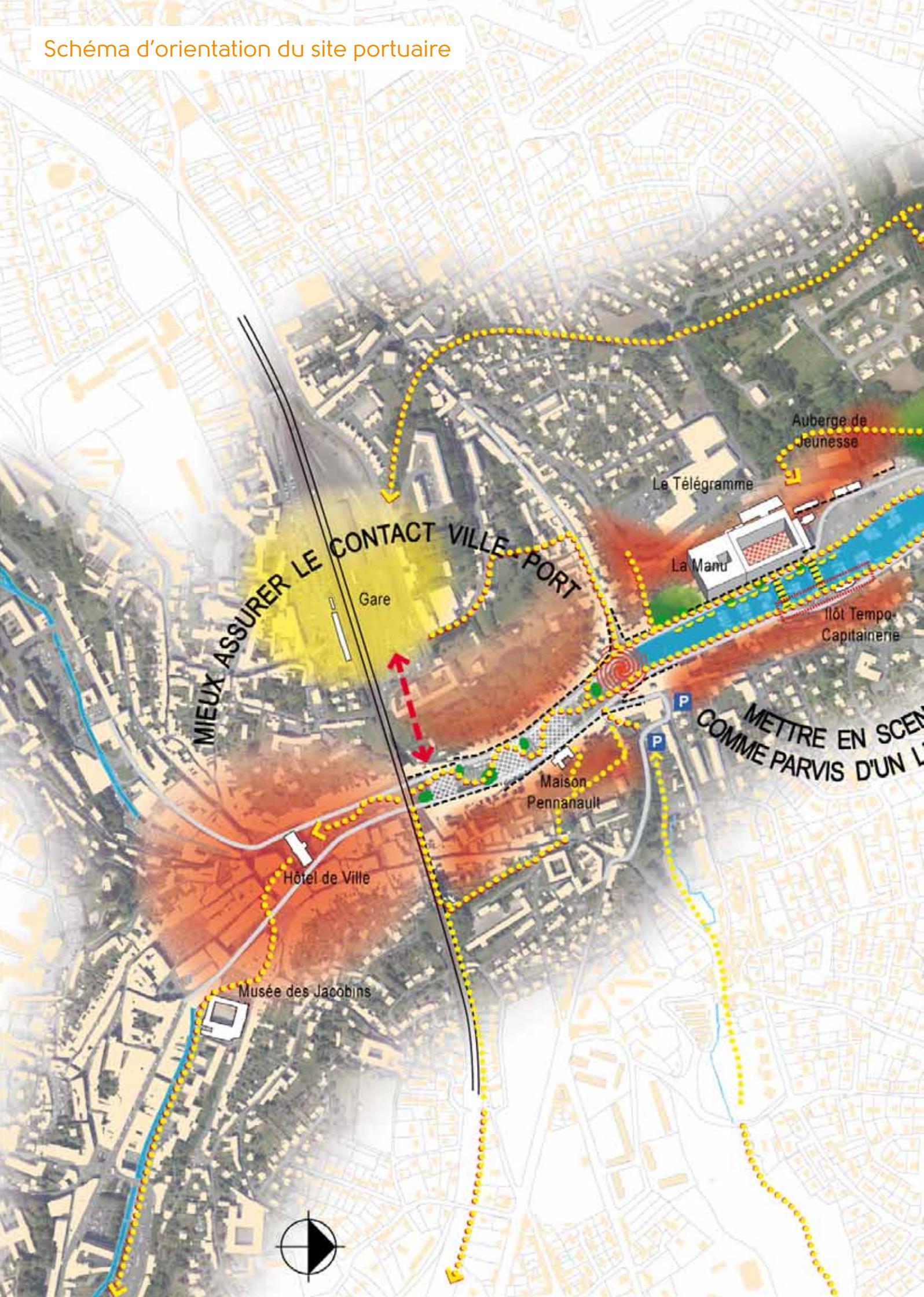
LES CHANTIERS NAVALS

Le site portuaire a la chance de posséder des activités de maintenance, de construction et de réparation navale au service des plaisanciers et des professionnels de la pêche. Il importe de maintenir ces activités et de permettre leur développement y compris par des installations complémentaires.

En tant qu'entrée de ville, la partie aval du port doit être requalifiée. En effet elle montre aujourd'hui un aspect peu engageant (hangars dégradés, épaves, ambiance de friches...) alors que c'est le premier espace qui s'offre à la vue lorsque l'on vient de la côte vers Morlaix. Globalement, il s'agira d'embellir le paysage portuaire pour mieux l'insérer dans son environnement urbain et naturel en tenant compte des liaisons piétonnes notamment la continuité du chemin de halage.

Le traitement de la rive droite passe par une meilleure intégration de la station d'épuration et par l'amélioration de l'accessibilité de l'espace sportif de Keranroux.

Schéma d'orientation du site portuaire



MIEUX ASSURER LE CONTACT VILLE-PORT

METTRE EN SCÈNE
COMME PARVIS D'UN L

Gare

Hôtel de Ville

Musée des Jacobins

Maison
Pennanault

Le Télégramme

La Manu

Auberge de
Jeunesse

Îlot Tempo-
Capitaine





FAIRE LE PORT
UN MEU CULTUREL MAJEUR

FAIRE REVIVRE PORZ AN TREZ

SOIGNER L'ENTREE DU PONT DEPUIS LA BAIE

Entrée depuis la baie

Chemin de halage

Ex poste électrique
Chiffonniers de la joie

polarisation / renforcement des activités commerciales et de services		principe de mise en valeur des ouvrages de génie portuaire (quai, cale ...)	
dynamique de renouvellement urbain		affirmation du rôle de la façade urbaine	
dynamique de renouvellement portuaire		reprise du plan de circulation	
souci d'intégration paysagère		hypothèse de franchissement routier	
macro-élément urbain (équipement, entreprise) générateur d'attractivité		liaison directe gare - centre-ville	
requalification immobilière		cheminement piétonnier à valoriser	
requalification de l'espace public		chaînon piétonnier manquant	
renforcement du végétal dans la ville		liaison piétonne au-dessus de l'eau	
principe de deck en surplomb sur le bassin		parking	
		aire de camping-car	
		parc à bateaux	
		tracé des voies principales	

Les orientations majeures à l'échelle du site

En complément de la description spatiale, une lecture thématique du schéma permet d'appréhender les lignes directrices de la programmation urbaine à l'échelle du site élargi

LA VIE MARITIME

Un projet d'envergure à l'échelle de l'ensemble du site portuaire affirme le rôle du port de Morlaix dans son bassin de navigation et implique l'amélioration globale de la gestion portuaire en termes d'exploitation et de respect de l'environnement.

Il conviendra d'améliorer la qualité de l'accueil et l'image de marque du port. N'oublions pas qu'un équipement portuaire performant est la condition nécessaire à l'affirmation du projet urbain.

POUR CELA IL IMPORTE DE :

- définir un positionnement optimal du port de Morlaix dans le cadre du réseau portuaire Nord-Bretagne (spécialisation ou multi-activités ...) et organiser l'exploitation de l'équipement en fonction des secteurs de demandes privilégiés (accueil, mouvements de navires, services aux plaisanciers ...)
- mettre en place un label «port propre» destiné à garantir la qualité de l'environnement portuaire et à sensibiliser les usagers (gestion des déchets, des eaux de carénage et de ruissellement ...).

SERVICES À LA POPULATION ET AUX VISITEURS

Du fait de son rôle et de sa place dans le centre-ville, le port est susceptible d'accueillir des entreprises et d'offrir tout une gamme de services conçue ici de façon large (commerces, mais aussi services éducatifs, sportifs, culturels ...).

Certains existent aujourd'hui, d'autres pourront y trouver place dans l'avenir.

Il s'agira d'abord de conforter l'existant puis au fur et à mesure de la montée en puissance du projet de permettre à de nouvelles activités de s'installer.

Sachant qu'il existe un risque de déséquilibre entre le centre-ville et le port, mais que le port est un espace d'animation majeur dans la centralité morlaisienne, l'enjeu est ici de renforcer l'offre de services à condition d'améliorer l'accessibilité au site, sans remettre en cause l'équilibre commercial du centre-ville.

ANIMATION ET VIE DU SITE GRÂCE À L'ÉVÈNEMENTIEL

L'expérience récente des projets urbains prouve l'importance d'associer l'animation culturelle et festive avec le renouveau des territoires situés au bord de l'eau comme le montrent les diverses expériences de Brest (les Jeudis du Port), de Bordeaux (Bordeaux fête le fleuve) ou de Nantes - St-Nazaire (Estuaire Rencontres du Fleuve).

Morlaix possède un passé riche en contacts avec le monde (Acadie, Indes, Norvège, Espagne, îles britanniques ...) ainsi qu'un tissu culturel et artistique de qualité (Arts de la Rue, culture bretonne, musées, culture scientifique ...).

Le site dans son entier serait concerné et mis en scène par un concept événementiel d'envergure qui associe économie - science - culture - monde de la mer et qui préfigure l'aménagement et le développement futur du port.





QUALITÉ RÉSIDEN­TIELLE

La mise en valeur du site portuaire se traduira par une revalorisation des berges qui vont à nouveau constituer une vitrine de la ville et un élément privilégié du paysage urbain. Nul doute que la fonction résidentielle (c'est-à-dire ici le désir d'habiter au bord de l'eau) ne retrouve son lustre d'antan.

Le site de Port an Trez constitue aujourd'hui l'espace qui se prête le mieux au renouvellement urbain du fait de l'obsolescence du bâti et de la présence de grandes parcelles mutables. Mais même si tous les lieux ne disposent pas des mêmes potentialités il faudra inciter une réappropriation progressive du site par un habitat résidentiel permettant un apport de population nouvelle, ce qui en favorisera l'animation et le développement.

Une gestion coordonnée des mutations foncières est un préalable à cette redynamisation résidentielle.

DÉPLACEMENTS - ESPACES PUBLICS

De par son caractère étiré et enclavé le site (alors qu'il se trouve en position centrale dans le dispositif urbain) offre aujourd'hui des possibilités restreintes en termes d'accessibilité, de desserte et de stationnement.

Or le schéma propose de donner plus de place aux piétons qui devraient pouvoir parcourir le site pour profiter au mieux de son agrément et de son animation. Ceci passe par l'amélioration de l'espace public, notamment des quais qui doivent faciliter l'accessibilité piétons et cyclistes vers les commerces et les équipements dans de bonnes conditions de sécurité et de confort. La solution technique qui sera adoptée pour résoudre le phénomène d'envasement est susceptible d'offrir l'occasion de renforcer la valeur d'usage des quais par les travaux d'accompagnement qu'elle impliquera. En conséquence une partie du stationnement devra trouver place en second rang dans le tissu urbain des franges du site.

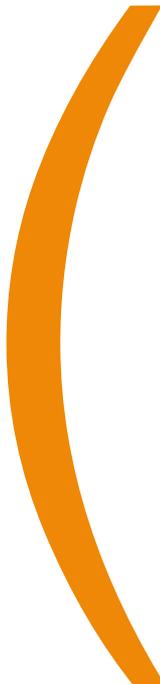
Cet objectif, devra donc être accompagné de solutions techniques adéquates au plan de la circulation et du stationnement, s'il veut devenir viable.

NB : une étude déplacements / circulation / stationnement avec modélisation (en fonction de générateurs de trafics existants ou futurs, d'ouvrages existants ou futurs, de reports de trafic à l'échelle de l'aire urbaine) sera nécessaire pour vérifier le réalisme des propositions.

Conséquences

DE CES OBJECTIFS, IL DÉCOULE LES ENGAGEMENTS SUIVANTS :

- le schéma d'orientation du site portuaire constitue le cadre dans lequel doivent s'insérer les actions à venir
- le schéma d'orientation définit un parti d'aménagement pour le long terme fixant les grandes options intangibles
- le schéma donne des lignes directrices devant faire l'objet de négociations entre les partenaires
- pour renforcer le rôle économique du site portuaire les partenaires s'assureront de la cohérence et de la mise en synergie avec le développement des autres polarités de l'agglomération
- afin de conduire dans le temps la phase de transition entre le schéma d'orientation et la formalisation du projet les partenaires créeront une coordination inter-institutionnelle :
Le rôle de cette coordination sera :
 - > d'instaurer un mode de gouvernance et de suivi des différentes actions en lien avec l'aménagement et le développement du site portuaire ;
 - > de définir les conditions de la concertation – communication de la phase opérationnelle qui suivra l'adoption du schéma d'orientation ;
 - > de préciser le phasage court, moyen, long terme du schéma d'orientation.
- afin de concrétiser le parti d'aménagement tel que décrit dans le schéma, les partenaires sont incités en outre à :
 - > utiliser la voie réglementaire et notamment les documents d'urbanisme (SCoT, PLU), pour préciser la vocation des zones, prendre en compte l'organisation des déplacements
 - > procéder à des diagnostics de type OPAH sur les secteurs susceptibles de muter
 - > se doter d'une connaissance partagée des mutations foncières sur le site portuaire élargi
 - > ne pas entraver ni mettre en péril le schéma dans ses principes, par des actions inappropriées, mal localisées ou ne respectant pas l'esprit du schéma
 - > aménager les espaces publics et réaliser les infrastructures nécessaires
 - > informer les autres partenaires sur les actions lancées ou à lancer.



CHARTRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU SITE PORTUAIRE DE MORLAIX

Les signataires déclarent avoir pris connaissance du schéma d'orientation du site portuaire de Morlaix qui précise les objectifs et s'accordent sur les engagements tels que mentionnés.

A Morlaix, le 22 avril 2011

Yvon HERVE
Président de Morlaix
Communauté,
ou son représentant

Agnés LEBRUN
Maire de Morlaix,
Député européen,
ou son représentant

René FILY
Maire de Saint Martin
des Champs,
ou son représentant

Jean Paul CHAPALAIN
Président de la
Chambre de
Commerce et
d'Industrie de Morlaix,
ou son représentant





SCHEMA D'ORIENTATION DU SITE PORTUAIRE DE MORLAIX

Signature de la charte d'aménagement et de développement du
site portuaire de Morlaix

Réf.11/101 | 22 avril 2011

SOMMAIRE

- **Rappel du contexte**
 - > Déroulement de l'étude
 - > Histoire et références
 - > Atelier portuaire : coproduire un projet
 - > Positionnement urbain et territorial
- **Le schéma d'orientation**
 - > Description spatiale
 - > Orientations majeures
- **Les conditions d'application**
 - > Les sites majeurs d'intervention
 - > La grille de cohérence territoriale
 - > La charte portuaire

LE DEROULEMENT DE L'ETUDE

▪ LA SITUATION DE DEPART

OUVRIR LA REFLEXION

- > Recherche de solutions pérennes
à l'envasement (étude SOGREA/IN VIVO)
- > Commande d'étude à l'ADEUPa sur l'avenir
du port à **l'échelle du site urbain**

▪ UNE DEMARCHE EXPERIMENTALE

L'ATELIER PORTUAIRE

- > Un schéma d'orientation à long terme

▪ LE RESULTAT

LA CHARTE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT

- > Des objectifs et des engagements entre les quatre partenaires



UN PATRIMOINE DIVERSIFIE ET EVOCATEUR

LE PORT / UN SITE ANIME AU CŒUR DE LA VILLE AU DEBUT DU XX^e SIECLE



UNE RECHERCHE DE REFERENCES POUR DEMAIN



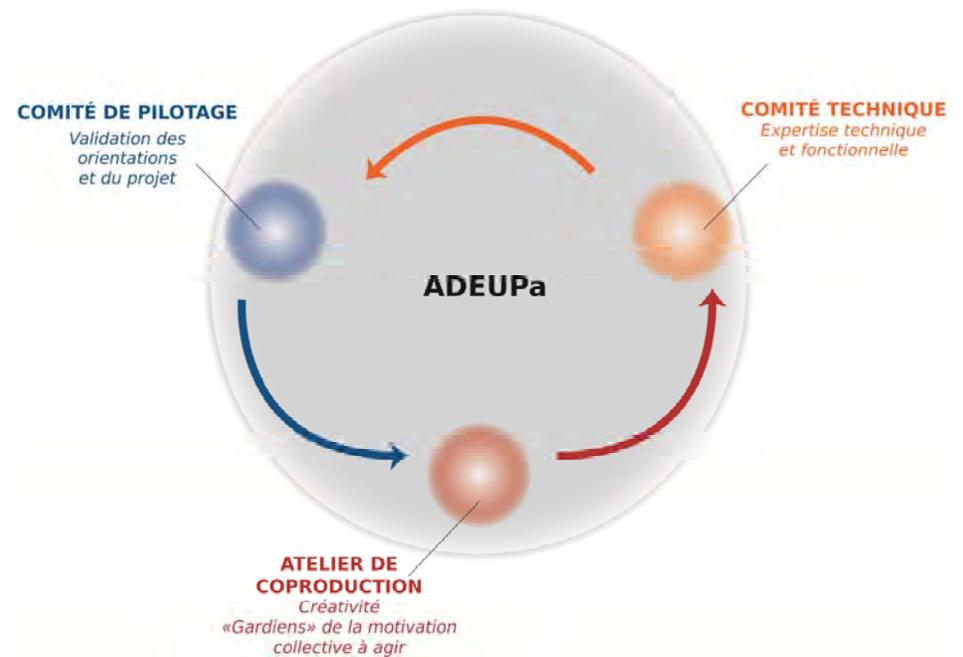
L'ATELIER PORTUAIRE



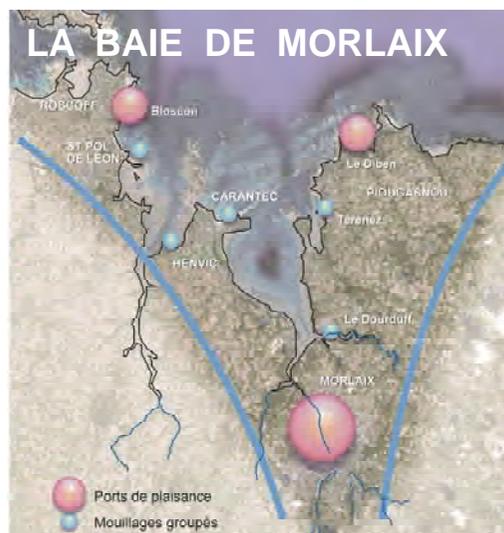
15 participants, personnes qualifiées de la société locale

7 | Schéma d'orientation du site portuaire de Morlaix 22 avril 2011

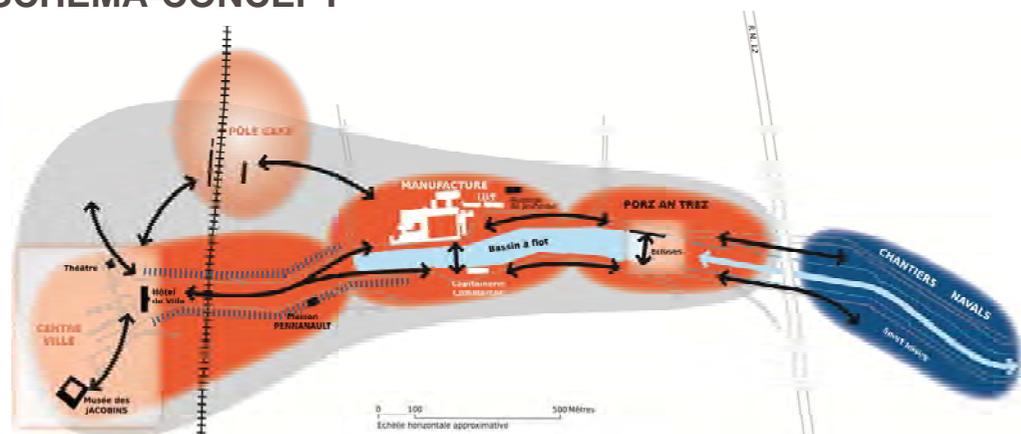
LA GOUVERNANCE DE PROJET



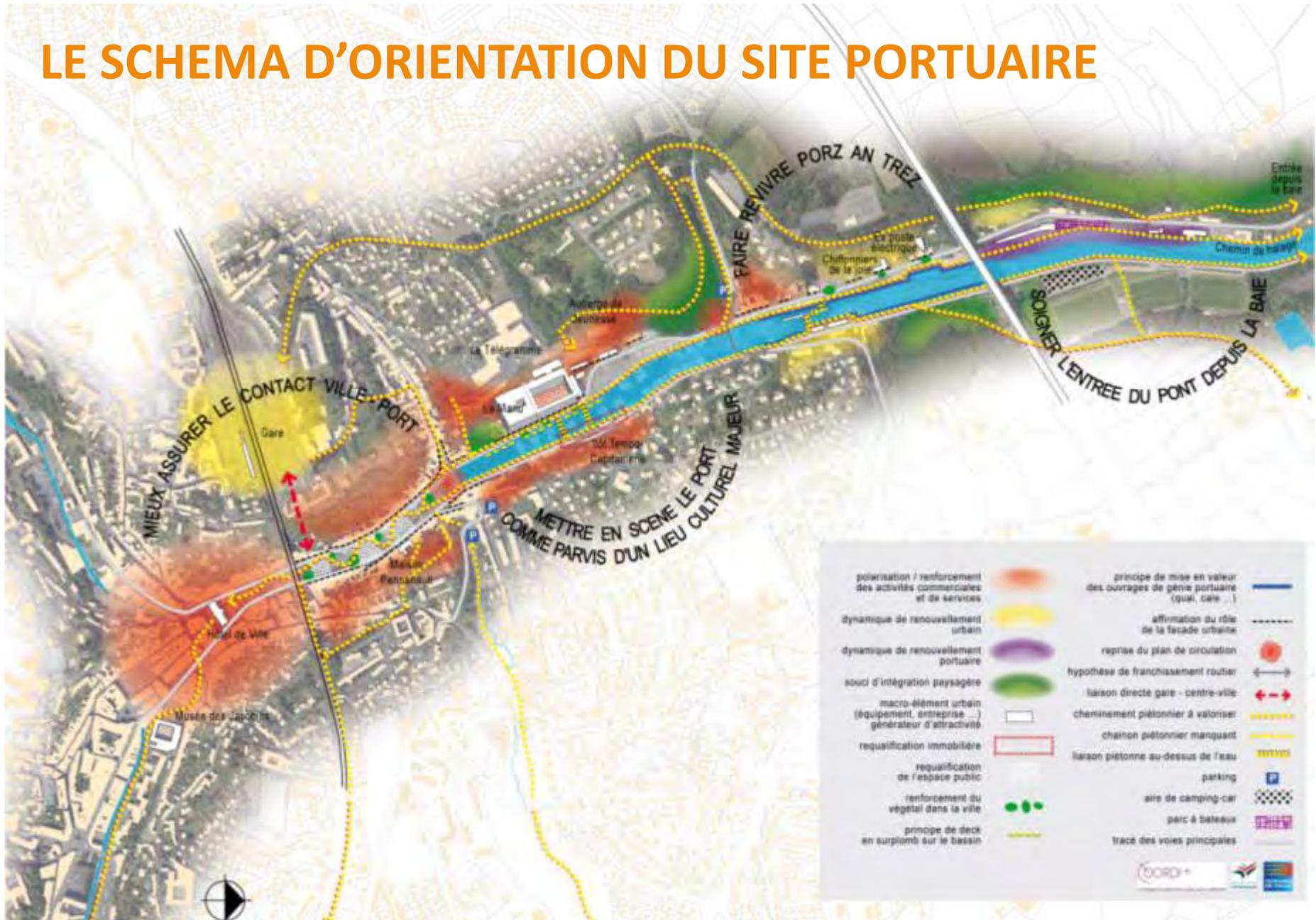
LE POSITIONNEMENT URBAIN ET TERRITORIAL DU PROJET



LE SCHEMA-CONCEPT



LE SCHEMA D'ORIENTATION DU SITE PORTUAIRE



LES ORIENTATIONS MAJEURES

- **La vie maritime**

- > Positionnement optimal dans le réseau portuaire Nord-Bretagne
- > Porte d'entrée touristique du pays de Morlaix
- > Vers un label « port propre »

- **Services à la population et aux visiteurs**

- > Renforcer l'offre en améliorant l'accessibilité au site
- > Maintien de l'équilibre commercial du centre-ville

- **Animation et vie du site grâce à l'évènementiel**

- > Recherche d'un concept évènementiel d'envergure (économie-science-culture)

LES ORIENTATIONS MAJEURES

- **Qualité résidentielle**

- > Revalorisation des berges, vitrine de la ville

- > Espaces mutables pour un habitat résidentiel

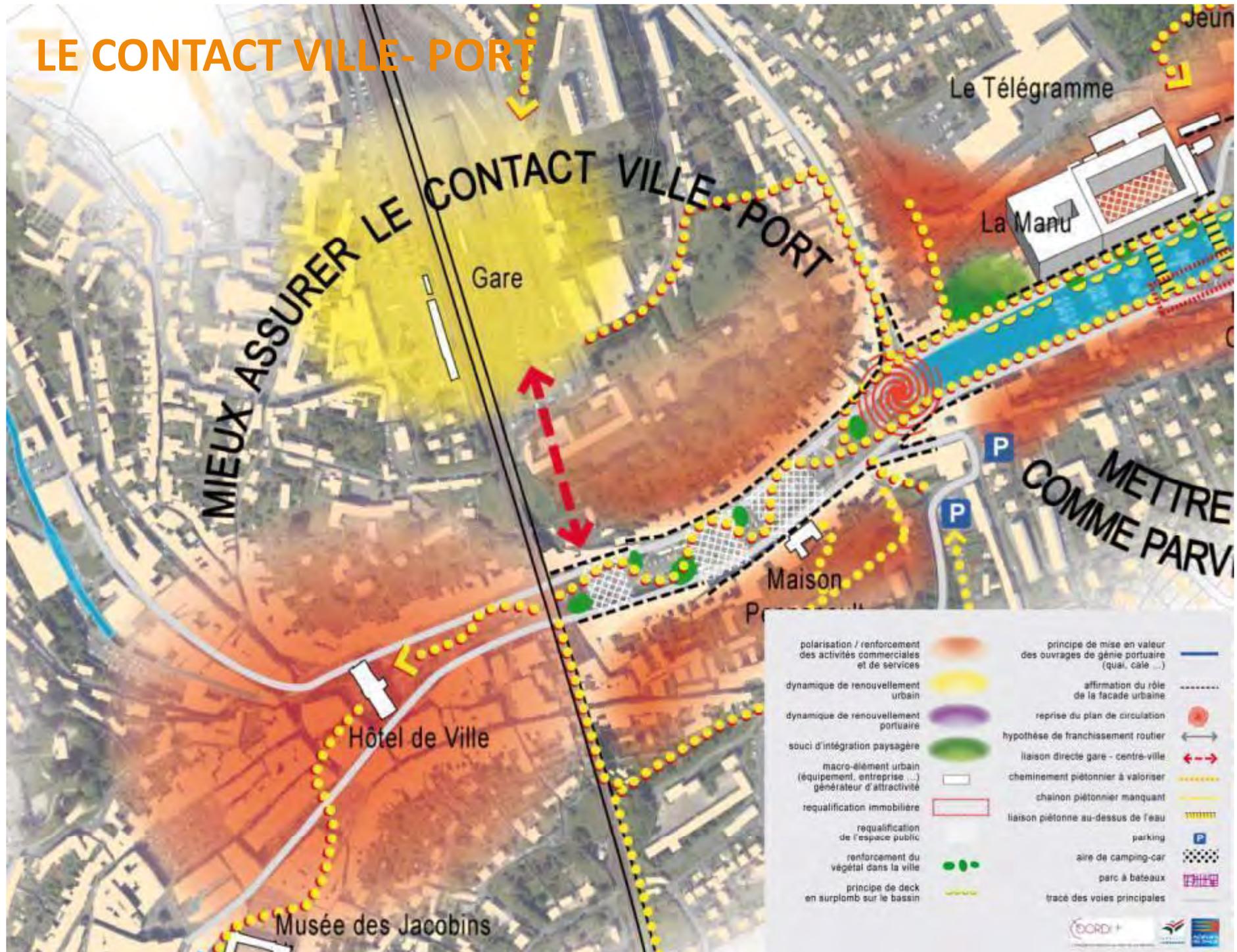
- **Déplacements-espaces publics**

- > Amélioration de l'espace public, notamment pour les piétons-vélos

- > Gestion du stationnement

- > Étude déplacements/circulation avec modélisation des trafics/ouvrages

LE CONTACT VILLE- PORT

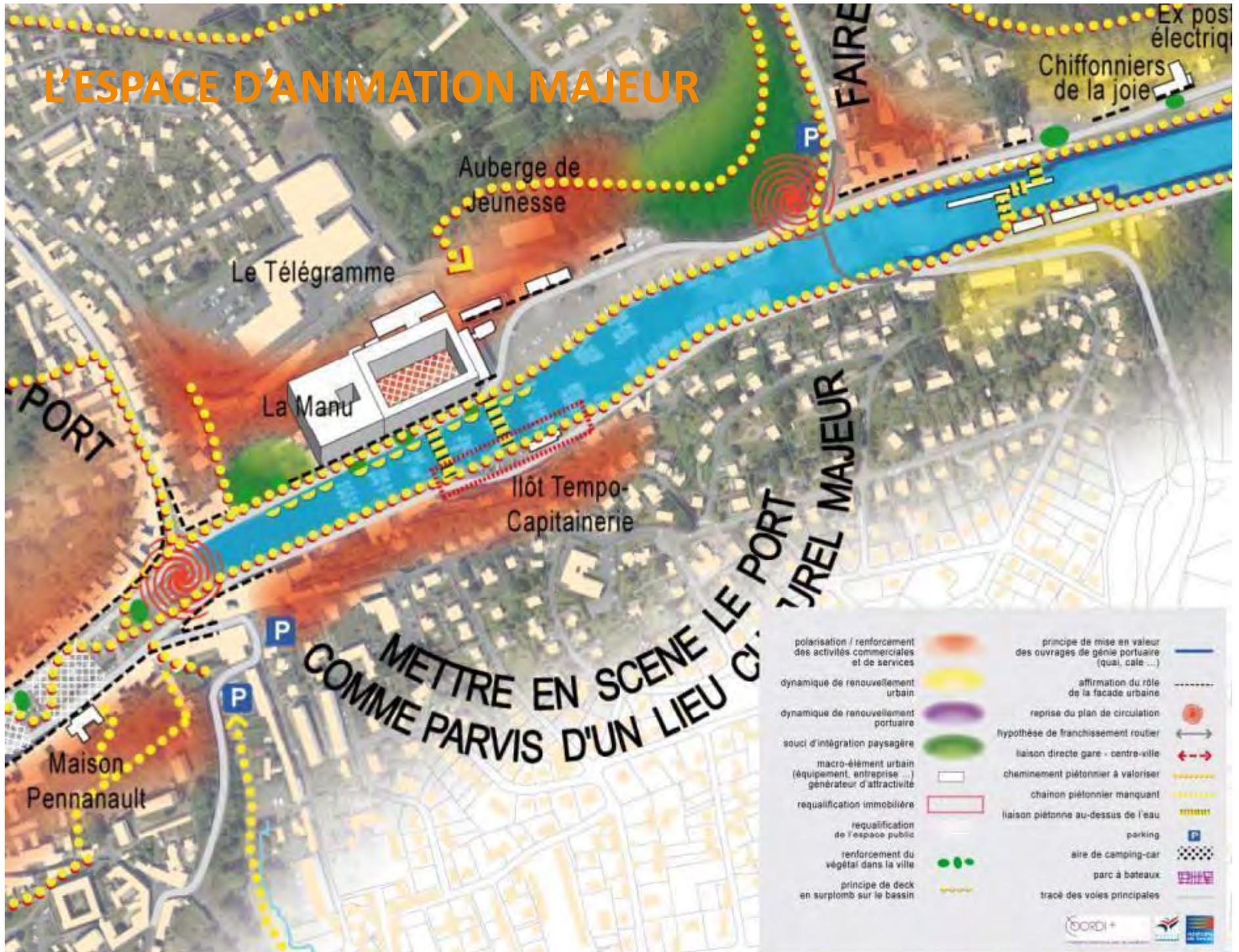


MIEUX ASSURER LE CONTACT VILLE-PORT

METTRE COMME PARV

- | | | | |
|---|--|---|--|
| polarisation / renforcement des activités commerciales et de services | | principe de mise en valeur des ouvrages de génie portuaire (quai, cale ...) | |
| dynamique de renouvellement urbain | | affirmation du rôle de la façade urbaine | |
| dynamique de renouvellement portuaire | | reprise du plan de circulation | |
| souci d'intégration paysagère | | hypothèse de franchissement routier | |
| macro-élément urbain (équipement, entreprise ...) générateur d'attractivité | | liaison directe gare - centre-ville | |
| requalification immobilière | | cheminement piétonnier à valoriser | |
| requalification de l'espace public | | chaînon piétonnier manquant | |
| renforcement du végétal dans la ville | | liaison piétonne au-dessus de l'eau | |
| principe de deck en surplomb sur le bassin | | parking | |
| | | aire de camping-car | |
| | | parc à bateaux | |
| | | tracé des voies principales | |

L'ESPACE D'ANIMATION MAJEUR



PORZ AN TREZ

FAIRE REVIVRE PORZ AN TREZ

Ex poste électrique
Chiffonniers de la joie

SOIGNER

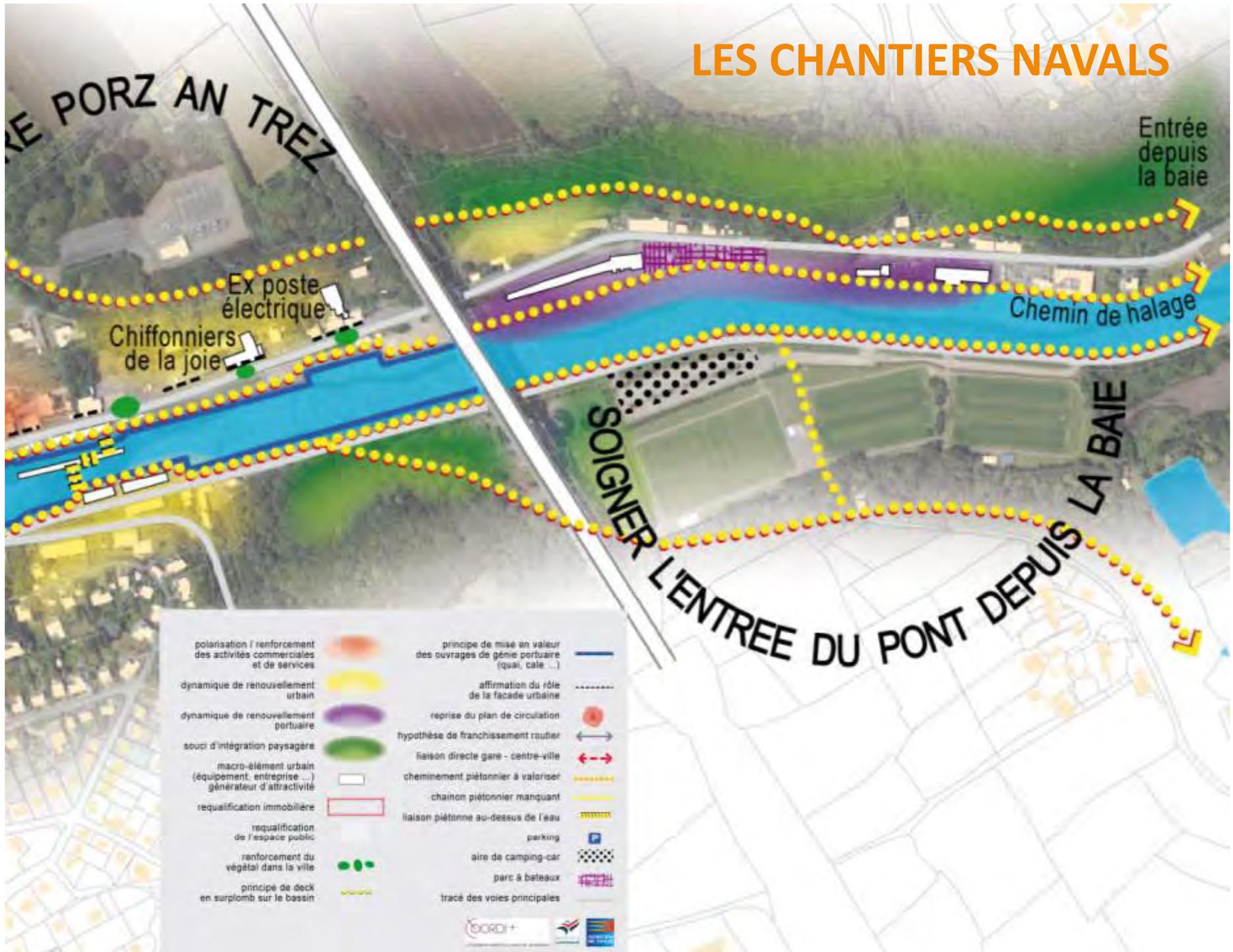
de
e

Tempo-
tainerie

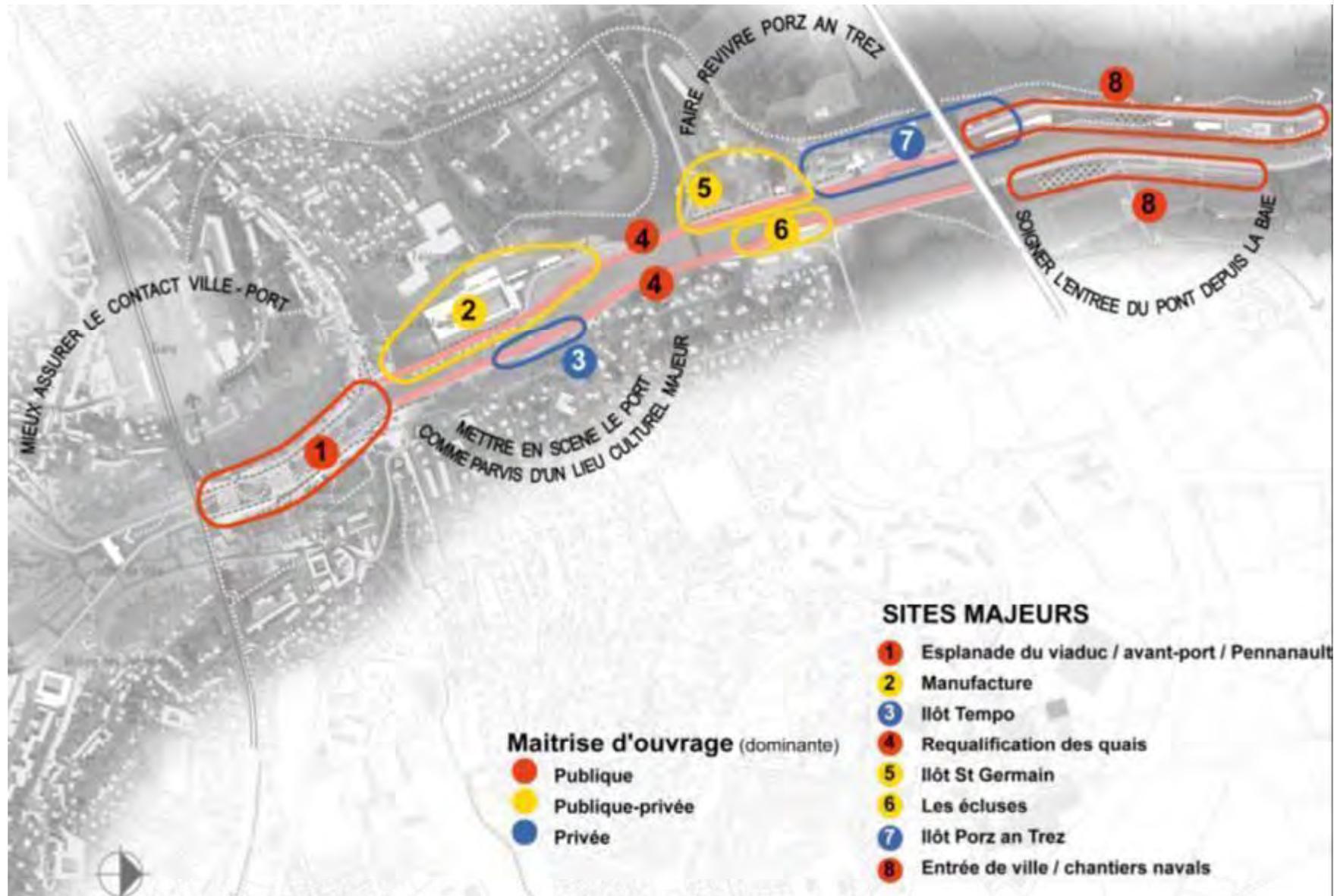
LE PORT
CULTUREL MAJEUR

polarisation / renforcement des activités commerciales et de services		principe de mise en valeur des ouvrages de génie portuaire (quai, cale ...)	
dynamique de renouvellement urbain		affirmation du rôle de la façade urbaine	
dynamique de renouvellement portuaire		reprise du plan de circulation	
souci d'intégration paysagère		hypothèse de franchissement routier	
macro-élément urbain (équipement, entreprise ...)		liaison directe gare - centre-ville	
générateur d'attractivité		cheminement piétonnier à valoriser	
requalification immobilière		chaînon piétonnier manquant	
requalification de l'espace public		liaison piétonne au-dessus de l'eau	
renforcement du végétal dans la ville		parking	
principe de deck en surplomb sur le bassin		aire de camping-car	
		parc à bateaux	
		tracé des voies principales	

LES CHANTIERS NAVALS



LES SITES MAJEURS D'INTERVENTION



LA GRILLE DE COHERENCE TERRITORIALE

	Enjeux et objectifs généraux	Etude, réflexion, projets existants ou en cours	Cadre incitatif
Développement économique – Habitat	<ul style="list-style-type: none"> • Equilibre géographique des activités commerciales port/ centre • Potentiel de développement de nouvelles activités économiques • Attractivité de l'habitat résidentiel • Valorisation des lieux de vie (espace de loisirs, espaces naturels) 	<ul style="list-style-type: none"> • PLU St-Martin des Champs • PLU Morlaix (révision) • SCoT • Schéma de développement économique de Morlaix Communauté 	<ul style="list-style-type: none"> • Fisac • PLH • Loi Scellier (selon décret) • Ecofaur • Contrat de pays • Contrat de territoire • Contrat de projet régional
Déplacements/ transport/ stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire les flux de circulation automobile sur le site portuaire • Privilégier les modes doux, vélos et marche à pied • Faciliter l'accessibilité gare - centre-ville - port • Développement transports collectifs • Mise en réseau des voies piétonnes • Renforcement des liens : ville/port et Manu/port 	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement du pôle gare : gare point d'entrée Bretagne Grande Vitesse -BGV - • Liaison gare-centre ville – port : aménagement du PEM • Projet de délégation de service public stationnements • Schéma des déplacements urbains et communautaires (SDUC) • Schéma régional des voies vertes • Schéma départemental des déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques contractuelles • Contrat de pôle
Gestion portuaire et vie maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de l'équipement, optimisation du potentiel portuaire • Propreté des abords • Promotion des équipements portuaires • Complémentarité avec les autres ports de la baie 	<ul style="list-style-type: none"> • Concession des ports de Morlaix et Plougasnou • Schéma directeur pour la plaisance en Baie de Morlaix • GIZC (Gestion intégrée des zones côtières) 	<ul style="list-style-type: none"> • FNADT • Contrat de Pays (leader) • Label «port propre»

LES PRINCIPES DE LA CHARTE

- **Objet de la charte**

- > Se doter collectivement des repères et règles communes pour aménager et développer le site portuaire
- > Acter un accord moral formalisé (la charte) entre les 4 partenaires :
 - Morlaix Communauté
 - Morlaix
 - Saint-Martin-des-Champs
 - CCI
- > Reconnaître l'apport de la société locale dans la démarche participative expérimentale

LES PRINCIPES DE LA CHARTE

- **Propositions d'engagement**

- > Respecter le parti d'aménagement à l'échelle du site
- > Mettre en place une coordination interinstitutionnelle
- > Utiliser tous les outils réglementaires (documents d'urbanisme...) pour faire avancer le projet
- > Se doter d'une stratégie foncière
- > Profiter des aménagements d'espaces publics en lien avec le plan d'eau et la Manufacture pour inscrire le projet dans l'espace



SCHÉMA D'ORIENTATION DU SITE PORTUAIRE DE MORLAIX

Avril 2011 | Réf. 11/87

Introduction	5	5. Le schéma d'orientation	32
1. A la recherche d'un positionnement urbain et territorial	6	LES ORIENTATIONS À L'ÉCHELLE DU SITE.....	34
UN TERRITOIRE LIÉ À LA MER	6	LE SCHÉMA CONCEPT.....	35
UN PÔLE URBAIN CENTRAL FRAGILISÉ.....	6	DESCRIPTION SPATIALE.....	36
UN PORT EN PERTE DE CENTRALITÉ.....	9	LA GRILLE DE COHÉRENCE TERRITORIALE.....	40
UN SUPPORT POUR L'ÉVÉNEMENTIEL	9	LES SITES MAJEURS D'INTERVENTION	42
LE RETOUR DE LA VILLE PORTUAIRE.....	10	CRÉER UNE COORDINATION INTER-INSTITUTIONNELLE.....	42
2. Une démarche participative.....	12	VERS UNE CHARTE D'ENGAGEMENT DES PARTENAIRES	43
LA PROBLÉMATIQUE	12	6. Bibliographie	44
LA MÉTHODE AGIL : AGIR EN LIEN POUR LE PROJET QUI FAIT SENS.....	12		
LE GROUPE DE COPRODUCTION	14		
3. Diagnostic	16		
ANALYSE URBAINE DU SITE	16		
LA FILIÈRE PLAISANCE NAUTISME.....	21		
L'ÉCONOMIE PORTUAIRE	21		
LE POINT DE VUE DES ACTEURS LOCAUX.....	22		
PORTRAITS ET REPRÉSENTATION	23		
4. L'atelier portuaire	25		
INTRODUCTION.....	25		
SYNTHÈSE DES GROUPES TEST	28		
ÉVOLUTION DU SCHÉMA D'ORIENTATION.....	30		

Le présent document synthétise le travail effectué par l'ADEUPa, avec la collaboration du consultant Coordi + pour le compte de Morlaix Communauté, entre 2008 et 2010, sur le site portuaire de Morlaix.

Le port de Morlaix est confronté à un phénomène d'envasement qui limite sa capacité de fonctionnement et oblige à mettre en oeuvre chaque année, des opérations d'entretien. La communauté d'agglomération de Morlaix a engagé les études techniques permettant de résoudre ce problème de façon pérenne. Parallèlement, elle a exprimé sa volonté de disposer d'un volet urbain de valorisation du port. La réflexion a pris une dimension particulière en raison de la démarche participative initiée pendant l'étude. En effet, des personnalités qualifiées de la société civile ont été associées à l'étude, dans un atelier d'urbanisme. La vision partagée qui résulte de ce travail prend la forme d'un schéma d'orientation à l'échelle de l'ensemble du site portuaire.

Après des présentations devant les différentes instances, comité de pilotage, groupe technique, groupes tests, conseils municipaux de Morlaix et de Saint-Martin des Champs, la réflexion a abouti à un schéma d'orientation c'est-à-dire à un document prospectif dégagant des lignes directrices d'aménagement et de développement. Il s'agit avant tout d'une stratégie globale à moyen et long terme, reflétant l'état des accords entre les acteurs impliqués (politiques, chambres consulaires, techniciens, représentant de la société civile). Cette vision globale et cohérente définit des principes directeurs du projet urbain portuaire et non leur contenu détaillé. Elle précise la vocation des espaces, formule des hypothèses d'aménagement et mesure l'implication des choix à l'échelle du territoire portuaire élargi.

Le document se présente en cinq parties. La première situe le port de Morlaix dans son contexte et le positionne dans une démarche de marketing urbain et territorial. La deuxième explicite la démarche participative et son adéquation au site portuaire. La troisième fournit les principaux éléments du diagnostic, sous l'angle spatial, vécu et économique. La quatrième relate l'expérience concrète de l'atelier, les idées exprimées, et le processus de maturation produit grâce aux différents groupes de travail. Enfin la cinquième décrit le schéma d'orientation dans son expression spatiale et programmatique, ainsi que le contexte institutionnel et financier dans lequel il pourra s'insérer.

Le schéma d'orientation a vocation à se traduire en charte de projet de façon à entrer dans une phase opérationnelle.

1. A la recherche d'un positionnement urbain et territorial

UN TERRITOIRE LIÉ À LA MER

Du fait notamment de sa géographie particulière, entre terre et mer, le Pays de Morlaix est un ensemble contrasté où se juxtaposent des espaces agricoles en difficulté, un littoral attractif et des pôles d'activités dynamiques. La façade maritime représente un facteur d'attractivité résidentielle et touristique. La vocation maritime s'affirme sur un plan économique avec l'agriculture littorale, les cultures marines, la pêche et également les activités de plaisance et les sciences de la mer. Le territoire mise sur la croissance de ces derniers secteurs pour créer des emplois et des richesses économiques.

Un territoire en regain d'attractivité

Situé à l'Ouest de la Bretagne, dans le Nord du département du Finistère, le Pays de Morlaix compte plus de 126 000 habitants en 2006. Depuis le début du XXe siècle, le territoire connaissait un déclin de population. Mais les chiffres publiés récemment attestent d'un changement de tendance avec un gain de 4 648 habitants entre 1999 et 2006. Ces bons résultats sont dus à un solde migratoire positif.

Cette capacité à attirer de nouveaux habitants peut s'expliquer par la combinaison de plusieurs facteurs : le cadre de vie, la création d'emplois, les prix contenus de l'immobilier, la disponibilité de l'offre foncière.

Au sein du Pays de Morlaix, Morlaix Communauté tient une place majeure (50,6 % de la population et 49,5 % des emplois en 2006.

La région de Morlaix a longtemps privilégié l'agriculture et les industries agroalimentaires et ne s'est tournée que tardivement vers le tourisme. Le potentiel touristique est aujourd'hui un élément important avec des retombées non négligeables. La perspective de positionner Morlaix à moins de 3 heures de Paris à partir de 2016 permet d'envisager une augmentation de la clientèle « courts-séjours » provenant de la région Ile de France.

L'offre du territoire est potentiellement riche de paysages variés (baie de Morlaix, qualité des sites de l'intérieur des terres) et de produits touristiques. La restauration du Château du Taureau, la réalisation de l'auberge de jeunesse, l'ouverture de « l'espace aquatique », illustrent la volonté de Morlaix Communauté d'accroître l'attractivité touristique. Cette offre de dé-

couverte est couplée à une qualité certes moyenne mais diversifiée de l'offre d'hébergement, essentiellement située en littoral, et de restauration. Par exemple un projet pour implanter une résidence touristique de 80 appartements à Carantec, près de la plage de Kelenn, est en cours avec une ouverture prévue en 2013.

La région morlaisienne est un pôle majeur du tourisme du Nord Finistère, mais le caractère saisonnier reste très marqué. Il est à noter l'absence d'hébergement de grande capacité qui ne permet pas d'accueillir à l'année des séminaires et des groupes importants.

UN PÔLE URBAIN CENTRAL FRAGILISÉ

Le pôle urbain central est constitué par les communes de Morlaix, Saint Martin des Champs et la partie urbaine de Plourin les Morlaix. Il offre de nombreux services et équipements de centralité (transports, santé, culture, loisirs ...). En sa qualité de pôle d'emploi principal du Pays de Morlaix, l'influence économique de Morlaix s'est affaiblie. Sa dimension culturelle demeure importante au travers de son patrimoine historique et son dynamisme associatif.

En revanche, l'attractivité commerciale du centre ville est en perte de vitesse, excepté le marché du samedi. A l'échelle du Pays de Morlaix, l'influence du centre ville se limite principalement au territoire de Morlaix Communauté. Plusieurs raisons sont évoquées : la croissance de l'offre commerciale en périphérie, des conditions de stationnement inadaptées, un positionnement de l'offre en moyen et haut de gamme ne répondant pas à la demande des ménages à revenus plus modestes et une diversité insuffisante. Pour attirer de nouvelles enseignes et répondre à la demande des concepts actuels, les locaux du centre ville offrent des surfaces de vente trop petites. Un travail sur le foncier commercial apparaît indispensable pour drainer des investisseurs et des nouveaux clients.

La concentration du logement social dans la ville centre et la présence de services y favorisent l'afflux des populations fragilisées. En matière d'habitat, le pôle urbain central doit également faire face à une déqualification de certaines copropriétés, induisant une vacance des logements et un manque de valorisation du patrimoine architectural.

Le port dans l'agglomération



Le port : Un site animé
au coeur de la ville au
début du XXe siècle



165 - MORLAIX - Manufacture des Tabacs. La Hentree - ND. Plat.



TOUTE LA BRETAGNE

180 - MORLAIX - Le Pont tournant



150 - MORLAIX - La Quai de Telgater et le Viaduc. ND. Plat.

*Le 9 Juin 1916
Eug.*



Le SCoT précise dans le Document d'Orientations générales (DOG) pourquoi et comment renforcer et dynamiser l'attractivité du «**pôle urbain central**». A l'échelle de Morlaix Communauté, le pôle urbain central pèse économiquement par ses activités et représente un centre de services conséquents, concentrant ainsi les échanges. Les enjeux que représente son développement propre et son rapport avec les territoires d'équilibre justifient de le conforter.

Plusieurs projets à l'étude permettraient de renforcer le rayonnement du pôle urbain central dont la création d'un second département à l'IUT (Génie civil), la reconversion de la Manufacture, l'aménagement d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) complété par des opérations de renouvellement urbain du quartier de la gare et l'aménagement du site portuaire.

UN PORT EN PERTE DE CENTRALITÉ

Morlaix a subi une importante mutation au 20ème siècle en passant d'une véritable «ville portuaire» à une simple juxtaposition entre ville et port. Mais le port et ses quartiers portuaires constituent toujours des «gisements patrimoniaux» de première importance. Car l'image d'une ville comme Morlaix reste fondée sur les traits morphologiques de ses secteurs maritimes, même lorsque les fonctions économiques ont disparu. Les ouvrages, les bâtiments et les formes de l'espace sont des témoignages de l'histoire des

techniques, de l'architecture, des modalités de travail et de la culture. De plus, dans la perception commune, que ce soit depuis le pont de la RN 12 ou depuis le viaduc SNCF, le port est bien la marque emblématique de Morlaix, même si la signalétique est déficiente. Dans le centre ville et depuis la RN 12, aucun fléchage n'indique l'existence et la direction du port, excepté à l'entrée du centre ville de St-Martin des Champs. Il existe deux principaux modes d'utilisation du port de Morlaix : l'hivernage et les escales de plusieurs jours liées au tourisme. Le port est bien équipé et sa situation géographique offre une facilité d'accès aux services et commerces du centre ville. Néanmoins, il manque actuellement un dispositif adapté à la réception et au traitement des déchets des utilisateurs.

La fonction du port de Morlaix comme point de départ pour des croisières longues devrait être développée. La proximité immédiate de la gare pour les plaisanciers en provenance de Paris est un avantage à valoriser.

En revanche, le port n'offre pas de possibilités pour des sorties à la journée, la rivière n'étant pas équipée pour la navigation de nuit.

UN SUPPORT POUR L'ÉVÉNEMENTIEL

Plusieurs épreuves de voile sportive sont accueillies au port de Morlaix chaque année. Le Télégramme Tresco Trophée, en est cette année à sa 26e édition avec 121 bateaux inscrits (croiseurs de 10 mètres en moyenne) représentant environ 700 participants. Le Tour du Finistère y fait également escale. De l'avis des acteurs de la plaisance, la demande est forte pour organiser des départs du port de Morlaix.



LE RETOUR DE LA VILLE PORTUAIRE

En tant que porte du territoire, entre la baie de Morlaix et le piémont des Monts d'Arrée, le site portuaire possède une image et une notoriété qui justifie qu'on le conforte et qu'on le développe.

On constate que chaque fois que les villes portuaires ont tourné le dos à la mer, elles ont périclité. En revanche, lorsqu'elles ont affirmé leur spécificité, c'est-à-dire leur ouverture au monde maritime, elles ont trouvé les moyens de se développer.

Le trouble du «quai à rêver» : la mer est là pour rêver toujours d'un ailleurs dont

le départ ou l'arrivée projette un destin ou simplement le futur, sur le quai. Associé au mythe du voyage, de la mer et des navires, le port dispose d'un fort capital d'image et d'exotisme. Les mythes marins donnent à la ville portuaire un charme «pittoresque» recherché.

Un imaginaire puissant

Le port et les quartiers portuaires constituent des «gisements patrimoniaux» de première importance. Bien souvent l'image de la ville est fondée sur les traits morphologiques de ses secteurs maritimes, parfois même lorsque les fonctions économiques en ont disparu. Outillage,

bâtiments, navires, formes de l'espace ... sont des témoignages de l'histoire des techniques, de l'architecture, des modalités du travail, de la culture.

Le XIXème siècle marque à plusieurs égards une rupture dans l'histoire des relations entre villes et ports. La rupture est tout d'abord économique, avec le prodigieux accroissement du volume des échanges internationaux. Elle est technique avec la taille de plus en plus importante des bateaux, avec le perfectionnement des techniques de génie civil et de l'outillage, avec l'apparition du chemin de fer. Afin de s'adapter à ce nouveau contexte, les installations portuaires changent d'échelle. Le port est actuellement dédié à la plaisance. Il est accompagné de services nautiques (entretien, vente, accastillage...) et de quelques commerces qui répondent à une clientèle de quartier et de passage. Même si l'économie portuaire traditionnelle ne peut plus être la caractéristique principale du port, la ville portuaire que constituent Morlaix et Saint Martin des Champs possède de nombreux atouts pour enclencher une dynamique positive en faisant du port un équipement structurant à l'échelle de la Communauté et du Pays de Morlaix.

En réaménageant ses espaces portuaires, la ville valorisera son image et améliorera sa qualité de vie. Elle créera aussi un pôle économique dynamique et attractif qui rejaillira sur l'ensemble du tissu urbain et confortera le pôle urbain central.

Il s'agit conjointement de :

- renforcer et dynamiser l'attractivité du pôle urbain central dont le port est l'une des composantes
- concrétiser un bassin de navigation en baie de Morlaix avec la possibilité de trois escales complémentaires : Roscoff, Plougasnou et Morlaix.



Morlaix

LE PORT DEVANT LA
MANUFACTURE



LA CAPITAINERIE



LES QUAIS



CAFÉ - RESTO LE TEMPO



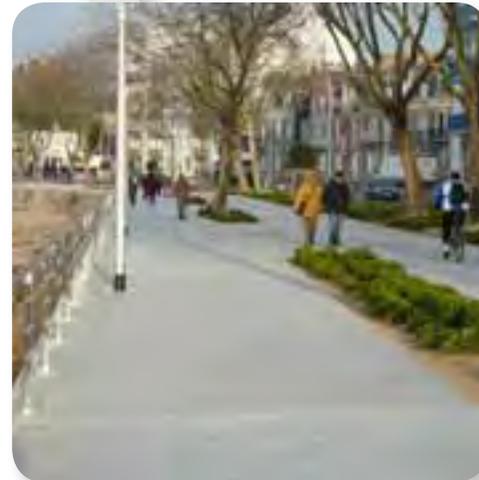
PONTON

Orléans



LA CAPITAINERIE

Vannes



LES QUAIS

Saint-Nazaire



RESTAURATION

Lyon

2. Une démarche participative

LA PROBLÉMATIQUE

La communauté d'agglomération de Morlaix est confrontée à deux types de questionnement relativement au port dont elle assure la compétence : le premier sur l'état physique du port (difficultés d'accès nautiques, envasement, état des quais...) et l'ensemble des investissements nécessaires sur le long terme à son fonctionnement ; le second plus existentiel : un port à Morlaix à quoi ça sert ? Afin d'éclairer sa vision le maître d'ouvrage souhaitait parvenir à la formulation d'un diagnostic partagé avec ses partenaires que sont la CCI de Morlaix, les Villes de Morlaix et Saint Martin des Champs, chacun étant intéressé à son niveau par l'avenir du site portuaire.

La complexité de la relation ville-port concentre spatialement un ensemble multiple d'usages et de fonctions, dont il convient d'organiser et d'harmoniser la cohabitation sur un site convoité et physiquement restreint. Cette spécificité affirmée nous a amené au choix d'une méthode de « démarche participative ». L'objectif de cette réflexion collective était de parvenir à une vision future de l'aménagement et du développement de l'espace portuaire partagée par les acteurs du territoire.

Or l'attachement des habitants et des usagers du site s'exprime fortement dans le milieu local, d'où l'idée d'utiliser ce "capital culturel" dans un processus participatif. La réflexion engagée par l'ADEUPa a pu ainsi dépasser l'expertise technique en intégrant l'apport de personnes qualifiées de la société civile.

C'est par ce moyen que s'est effectuée une élaboration collective du projet. Cette participation s'est construite avec méthode et rigueur sur la durée. Elle découlait d'une action préalable de sensibilisation afin de créer les conditions d'un véritable dialogue (langage commun, connaissance des enjeux du projet). Ceci impliquait de mettre au point des outils pédagogiques susceptibles de mettre chacun des participants (élus techniciens, habitants) en capacité d'exprimer ses positions et de contribuer à la réflexion. Il devenait alors possible de créer un « espace de coproduction » du projet.

L'objectif est de construire un projet partagé au plus proche des attentes de l'ensemble des acteurs du territoire. La démarche participative considère que c'est avant tout la population qui choisit ses lieux de vie et la première richesse d'une cité ce sont les gens qui y vivent.

Les thématiques à intégrer montrent l'importance de trouver les formes d'appropriation locale, voire de mobilisation et posent les questions essentielles :

- Comment arriver à un consensus dans un projet urbain ?
- Comment permettre à ce que la transformation d'un espace si important puisse être définie dans le partage et la reconnaissance réciproque ?
- Comment un projet aussi structurant pour le territoire peut-il être approprié par la population ?
- Sur quelle dynamique locale l'argumentation pourra-t-elle reposer ?

Toutes ces interrogations conduisent à la question centrale de l'intervention sur Morlaix :

«Quelles sont les conditions qui permettent de trouver un sens et une vision partagés, concourant à favoriser les choix d'aménagement ?».

LA MÉTHODE AGIL* : AGIR EN LIENS POUR LE PROJET QUI FAIT SENS

Il s'agit d'être en capacité de croiser d'une part une approche psychosociologique traduisant des aspirations et de l'art de vivre souhaités par les habitants et d'autre part la mise en œuvre d'un processus décisionnel politique.

La gouvernance de projet repose sur l'articulation de trois groupes d'acteurs dont les rôles respectifs sont clairement définis, et qui s'alimentent entre eux :

L'atelier de coproduction (Atelier portuaire) constitué de citoyens et de représentants associatifs, produit les idées et suggestions contribuant à l'élaboration du projet (description des concepts d'aménagement).

Le comité technique constitué de professionnels représentants des institutions locales, communautaires et départementales, veille à la cohérence territoriale et analyse les conditions de faisabilité technique et économique du projet.

Le comité de pilotage constitué des élus collectivités territoriales et chambre



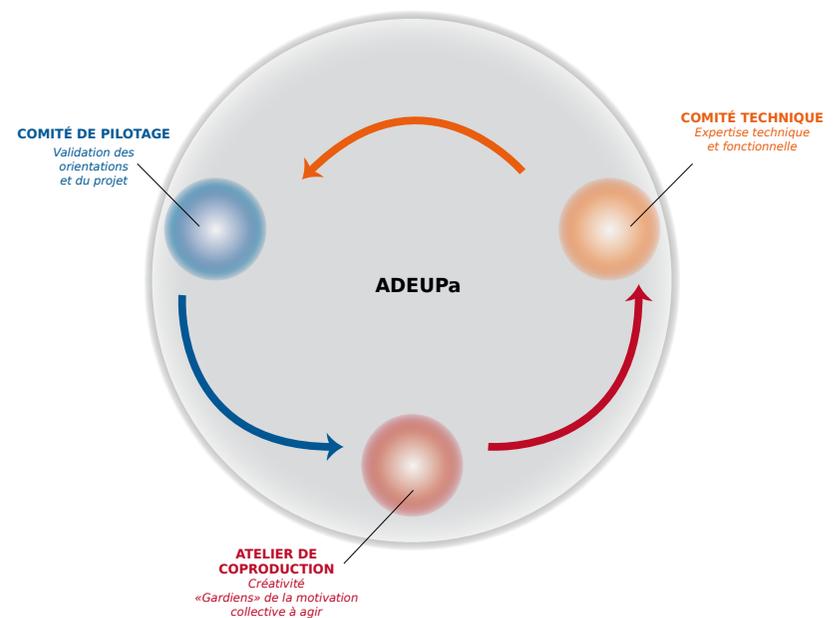
consulaire, détermine la cohérence du projet en lien avec les grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire.

Les réunions sont des temps d'interface permettant de coordonner les réflexions et prérogatives techniques et politiques en fonction des besoins identitaires et existentiels du port relevés au sein de la société civile (atelier de coproduction). Jusqu'à la phase de formalisation finale, ces temps de consultation permettent essentiellement de qualifier les besoins et attentes des acteurs afin de proposer un schéma suscitant l'adhésion collective.

Les groupes test ont pour rôle d'élargir peu à peu la consultation à d'autres représentants de la population (Riverains, socioprofessionnels, commerçants, jeunes moins de 25 ans ...) en restant sur un mode qualitatif et participatif. Il s'agit d'un exercice de lecture critique permet-

tant de tester les potentiels d'acceptation et de suggestions émises afin de compléter et d'affiner le schéma d'orientation. Le consultant spécialisé, « Coordi + », recueille et analyse les perceptions, pratiques, projections des membres de l'atelier, anime l'ensemble de la démarche et joue ainsi un rôle de médiateur entre les différentes parties prenantes.

**AGIL est une méthode de démarche participative développée par Coordi+ et adaptée pour la présente étude.*





L'atelier au travail

LE GROUPE DE COPRODUCTION

Le cœur de la méthode s'est concrétisé sous la forme d'un «atelier de coproduction», véritable «atelier d'urbanisme», réunissant sur le lieu d'étude, au côté des professionnels, une quinzaine de participants, identifiés par le maître d'ouvrage et issus de la population locale.

Ce groupe comprend des personnes qualifiées issues la société civile. Il est composé d'historiens, de représentants des arts de la culture, du commerce, de la plaisance, d'associations. L'atelier de coproduction est à la fois un lieu d'échange, de réflexion, de concertation, de partage de connaissance et de créativité.

Les 15 participants au groupe de coproduction sont les suivants :

- > Marthe LE CLECH, historienne
- > Patrick FAVREAU, historien
- > Jean Claude BRETON, association AADI
- > Gwendal LARHER, peintre
- > Virginie PERRONE, plasticienne
- > Loïc QUEMENER Pays d'art et d'histoire
- > Alain SEVERE, commerçant
- > Jean Christophe ROLLET, hôtelier
- > Jacques PICHON, commerçant
- > Hervé JANNERUD, hôtelier
- > Yvon QUILLEC, Yacht club
- > Patrice DAMANY, association Vents d'Ouest
- > Frédéric BOCCOU, maitre de port
- > Yvan TALLEC, association A fer et à flots
- > Ariane PROVOST, doctorante UBO.

Organisation et fonctionnement

Lors d'une première phase de travail le cabinet Coordi+ a réalisé des entretiens qualitatifs individuels croisant des regards multiples (nautiques, loisirs, résidentiels, économique, culturel, historique) permettant d'identifier des mots clés et des thèmes à développer. Les éléments ainsi recueillis ont été analysés et synthétisés de sorte à produire :

- des formules de sens : des constats, des réflexions non opposables collectivement et qui permettent d'organiser un consensus partagé.
- des tableaux de synthèses d'opinion répertoriés en fonction des besoins d'analyse d'un schéma d'aménagement urbanistique. Ces tableaux croisent des éléments marketing, sociologiques et comportementaux dans une démarche de recherche action prospective afin d'alimenter l'analyse urbanistique.

L'ensemble de ces formules alimente les différents portraits d'un diagnostic partagé du territoire (identité, vocation, intérêt du projet d'aménagement).

L'animation en duo (ADEUPa/Coordi+) de l'atelier de coproduction a eu pour fonction de définir les principaux éléments de programme concourant à la définition du schéma d'aménagement et de développement : constats et objectifs partagés, portrait identitaire et valeur symbole,



port idéal, conditions d'existence du port. L'apport photographique d'images de référence a permis de concrétiser et de préciser les divers éléments de composition du projet.

Dans une seconde phase il s'est agi de représenter spatialement les orientations et les éléments constitutifs du schéma d'aménagement tels que définis précédemment.

En termes de production, l'accent a été mis sur des travaux pratiques manuels empruntant les méthodes d'un atelier d'urbanisme, et traçant les lignes directrices d'une programmation urbaine.

Pour des raisons pratiques les participants ont été répartis dans deux équipes. Ils disposaient de plans cadastraux à l'échelle du 1/1000è et de cubes de couleur symbolisant divers objets et fonctions (Habitat, équipements, stationnement, commerces, circulation...). Ce travail de

maquettage était complété par des aménagements dessinés aux feutres de couleurs.

Pour en faciliter la communication cette première « mouture » a été réinterprétée par l'ADEUPa, mais sans en modifier ni trahir le sens. Ce document a servi de support de débat avec les techniciens et les élus et dans un second temps auprès des groupes test.

3. Diagnostic

Le diagnostic reprend un certain nombre de données nécessaires à la compréhension du site et aux enjeux de sa mise en valeur et transformation. Tout d'abord, l'analyse urbaine par séquences met l'accent sur la situation stratégique du port entre le centre-ville, la gare et la rivière puis la ville de Morlaix. Elle insiste sur le caractère encaissé du site, sur son accessibilité difficile et sur ses atouts patrimoniaux. Puis sont développées les dimensions économiques, c'est-à-dire l'importance de la filière plaisance – nautisme et le poids de l'économie portuaire. La parole est ensuite donnée aux professionnels de la plaisance qui expriment la force du potentiel humain local et leur souhait de rester présents dans la dynamique territoriale. Enfin, les formules de sens provenant de la première phase de l'atelier portuaire permettent d'apprécier la place qu'occupe le port dans les représentations de la société civile.

ANALYSE URBAINE DU SITE

■ Caractéristiques globales

L'analyse paysagère montre d'emblée le caractère encaissé du site portuaire. La largeur du bassin à flots est très faible (50 m) alors que ses bordures sont vite escarpées : le pont de la RN 12 par exemple surplombe le site à une altitude de 45 m au-dessus du plan d'eau. Entre l'Hôtel de Ville de Morlaix et le méandre du Bonnou, il y a deux kilomètres, soit une distance qui excède les capacités d'un piéton urbain. En fait, il est assez facile de décomposer le site en quatre séquences :

- le contact ville – port, espace participant au centre-ville caractérisé par l'Hôtel de Ville, l'esplanade du viaduc du chemin de fer, et de belles façades urbaines,
- l'espace de la manufacture, autour du macro-élément que constituent les

bâtiments ordonnancés de l'ancienne manufacture des tabacs et du bassin de plaisance,

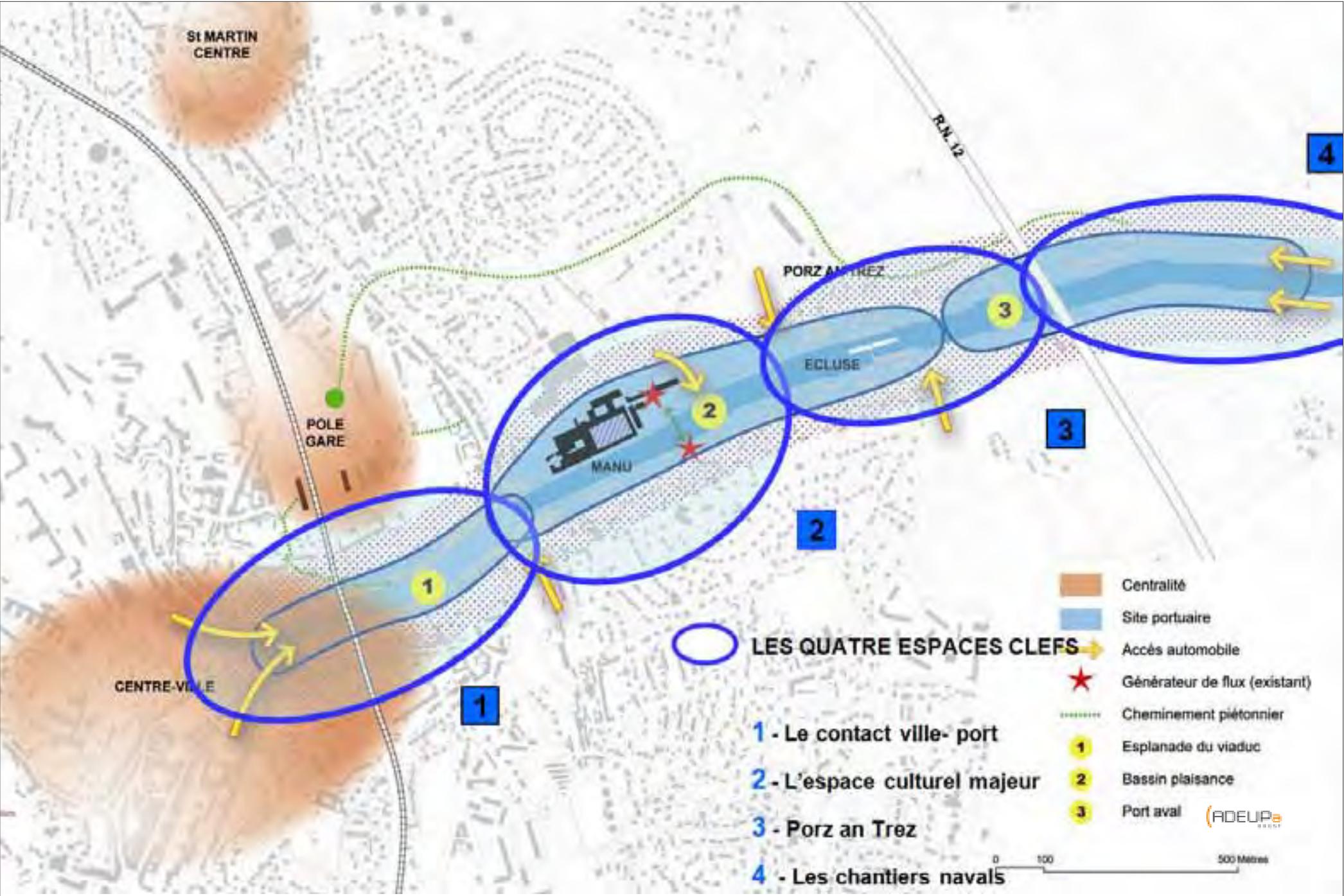
- le quartier de Porz an Trez, entre l'écluse et le pont de la RN 12, où domine encore une ambiance maritime,
- les chantiers navals en aval du pont de la RN 12, entrée de ville s'ouvrant vers la campagne et le littoral.

Le site entretient des relations fonctionnelles plus ou moins aisées avec son environnement. Les deux premières séquences sont parties intégrantes du centre-ville et sont accessibles en théorie par la gare. En réalité, le relief accuse fortement les faibles distances géométriques. De plus, l'omniprésence du stationnement automobile place Cornic et place du Général de Gaulle, rend malaisé l'accès au port de plaisance. Sur l'ensemble du site, on note le faible nombre d'accès automobile et l'absence de fran-

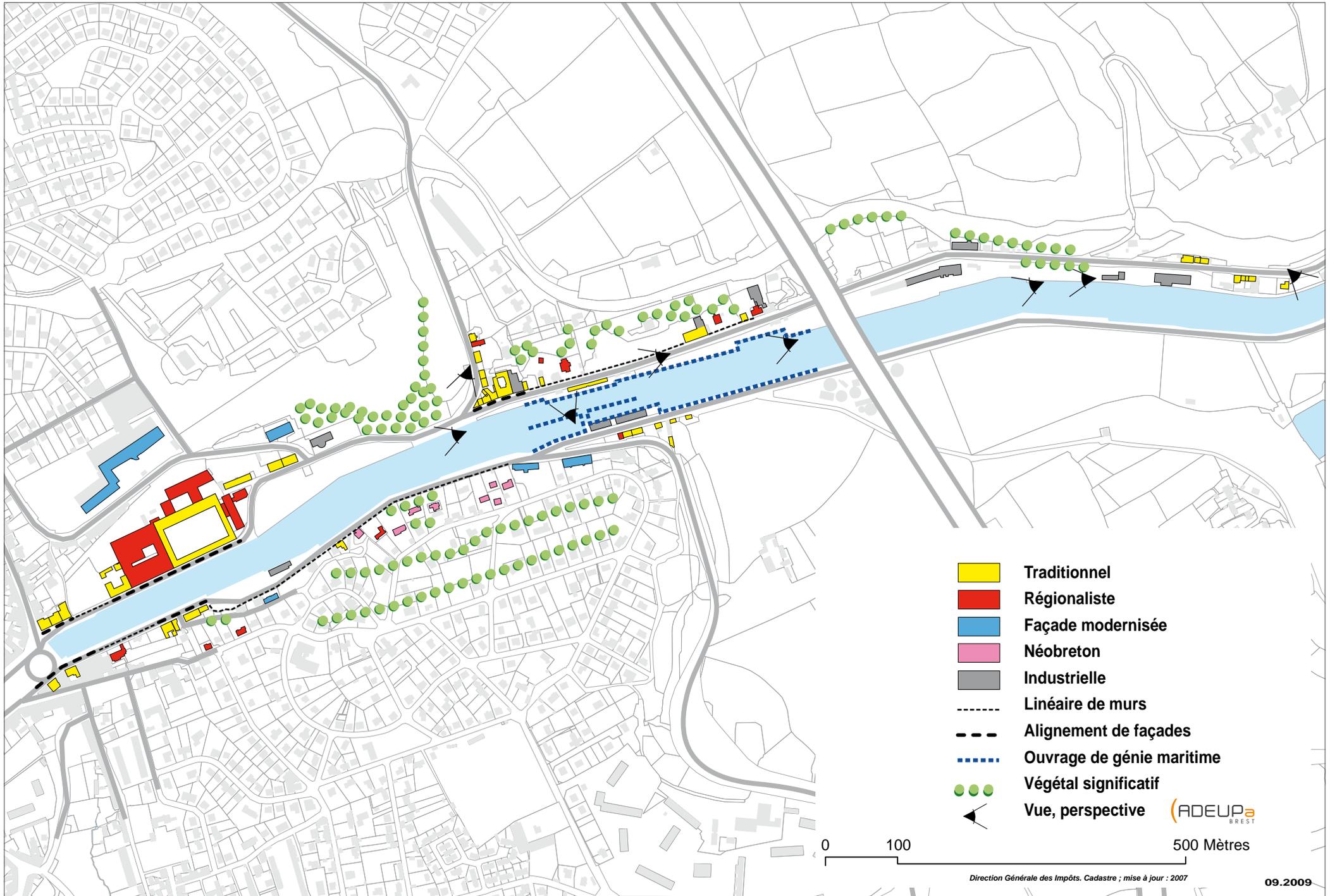
chissement routier à niveau du plan d'eau, ce qui révèle la difficulté d'une gestion fluide de la circulation automobile dans ce site encaissé. Le centre de Saint-Martin apparaît comme trop éloigné du quartier pour jouer un rôle dans l'usage quotidien des lieux. On constate enfin l'existence de grands cheminements piétonniers mettant le site en relation avec l'argot côté centre-ville et l'armor depuis la gare, sur l'ancien tracé de la ligne de chemin de fer qui reliait la gare aux quais de déchargement du port.

Il appartiendra donc d'être attentif à améliorer l'accessibilité du site depuis le plateau et à faire en sorte que les distances soient réduites grâce à des dispositifs techniques, à l'amélioration de la qualité d'ambiance des espaces traversés, et surtout par le renforcement ou la création de générateurs d'attractivité donnant envie de s'y rendre et de parcourir le site.

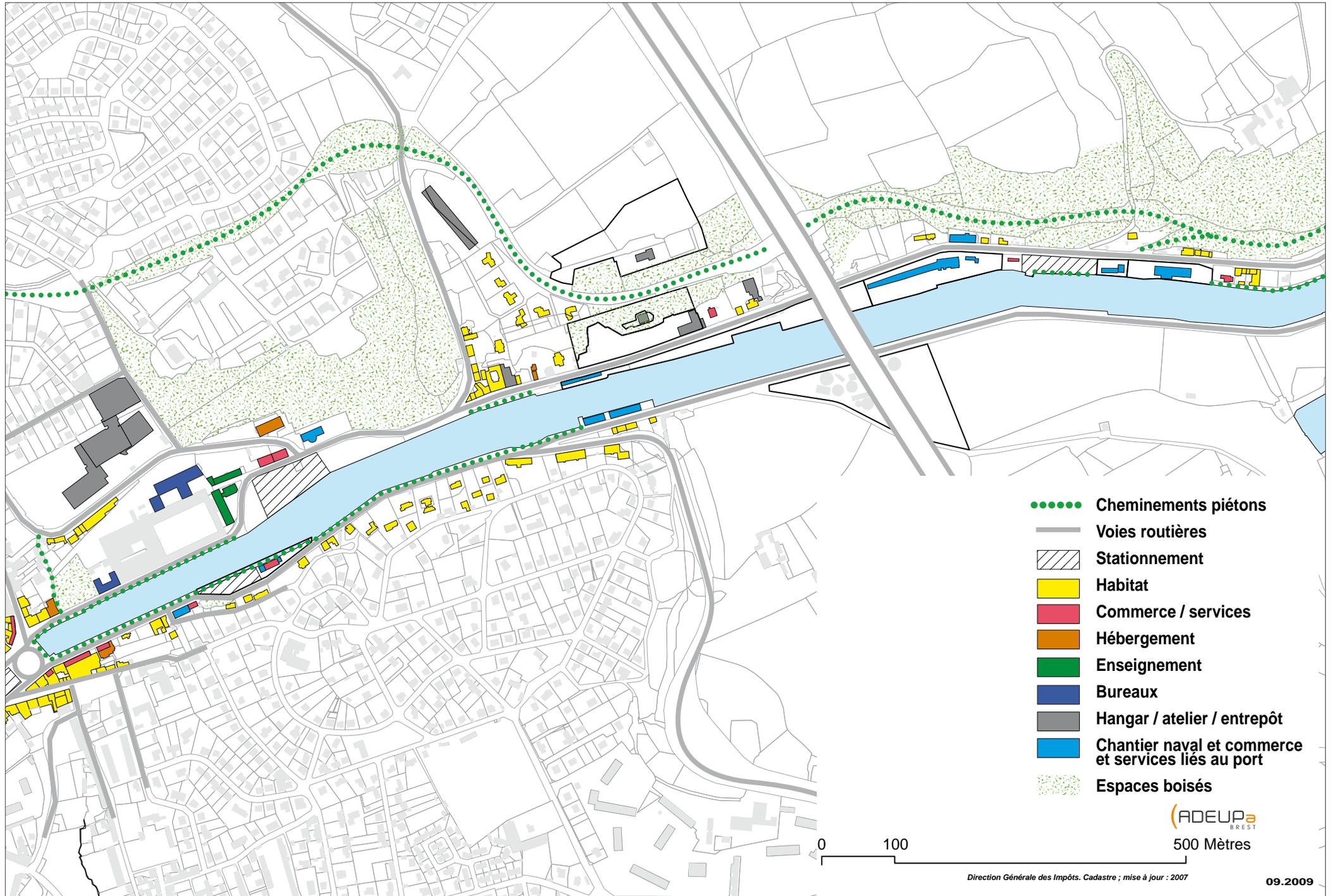
L'analyse urbaine par séquences



Analyse architecturale et paysagère



Analyse de l'occupation du sol et du bâti



■ Description des séquences



La première séquence, c'est-à-dire le contact ville-port est la plus urbaine. Nous ne considérons ici que la partie nord au-delà du viaduc du chemin de fer. Il s'agit d'une ambiance urbaine où dominent des façades d'immeubles traditionnels caractéristiques des citées bretonnes (régularités des percements, chaînage d'angle apparent, bandeaux filants ; hauteur : R+ 2/3 + combles ; souches de cheminées massives ; rez-de-chaussée commercial). L'échelle est donnée par un prospect H = L/3, les vues axiales sur le viaduc et sur le bassin à flots, ainsi que sur les coteaux boisés. Quelques bâtiments offrent une modération exceptionnelle comme la maison Pennanault. On constate une différenciation entre les deux rives : rive droite avec un développement des services (banques, assurances, professions libérales), rive gauche plus commerçante.

La circulation et le stationnement dominant l'usage et l'ambiance de l'espace public au détriment de la déambulation ou de la flânerie des piétons.

L'espace culturel majeur de la Manu comporte une rive urbaine autour des édifices de la manufacture, et une rive boisée parsemée d'immeubles et de villas de caractère, le tout relié visuellement par le plan d'eau du port de plaisance où se reflètent les coques et les matures des bateaux. Les quais manquent d'aménité (trottoirs étroits, stationnement omniprésent, mobilier urbain banal). Il existe des poches de stationnement place Payot et autour de l'«îlot tempo» où se trouve le bureau du port.



L'architecture est diversifiée car elle mêle à la typologie traditionnelle bretonne, des bâtiments modernisés des années 20 – 30 (IUT) et des maisons néo-bretonnes, le tout dans un écrin paysager de silhouettes arborées. La mixité urbaine est forte : habitat, services et commerces mais aussi hébergement (auberge de jeunesse), enseignement (IUT), tertiaire (Morlaix Communauté) ...

La traversée entre les deux rives peut se faire au niveau du «Tempo» sur un ponton mais n'est pas à l'échelle de ce qui devrait être le véritable parvis de la manufacture.

Porz an Trez qui fut un quartier animé tant que l'activité économique liée aux pondéreux (sable coquiller, bois, ...) fut florissante est rentré en léthargie. Il n'en résulte pas moins une ambiance attachante en raison des infrastructures de génie maritime qui ont perduré jusqu'à aujourd'hui : écluse, quai en maçonnerie de pierre de taille, cale, gril de carénage... L'architecture est sans doute moins variée que dans les deux séquences précédentes. Cependant les façades traditionnelles situées à l'angle du quai et de la rue Saint-Germain ne manquent pas d'allure ainsi que quelques maisons d'avant-guerre juchées sur le coteau surplombant la rivière. Les parcelles attenantes peu ou pas construites (chiffonniers de la joie, anciennes carrières ...) offrent des possibilités de renouvellement urbain. Le cheminement piétonnier venant de la gare court parallèlement à la rivière mais n'offre pas vraiment d'accès directs perpendiculaires en raison de la forte déclivité. Les quais proposent des surfaces relativement importantes rive gauche (traces de l'activité économique de chargement – déchargement des pondéreux).



Le secteur dit des chantiers navals est caractérisé par des bâtiments longitudinaux parallèles à la rivière occupés principalement par des activités de construction, d'entretien et de maintenance de bateaux. Malgré la présence de la rivière et des rives arborées, l'ambiance d'«entrée de ville» l'emporte en raison du manque d'entretien et de quelques épaves. Sur la rive droite, l'usine de traitement des eaux usées et le dessous des piles du viaduc de la RN 12 n'améliorent pas le caractère de la séquence. Le chemin de halage est encore présent à la sortie de la courbe du Bonnou mais comporte des interruptions en amont. L'ensemble du secteur appelle une requalification car c'est le premier plan urbain de l'agglomération morlaisienne que l'on rencontre lorsque l'on vient par la RD 173 depuis Locquénolet et Carantec.

En résumé, l'analyse urbaine et paysagère montre à la fois les fortes potentialités du site mais aussi ses difficultés et ses lacunes. Sa longueur et l'absence de lieux d'intensité urbaine aptes à attirer du public et à rayonner dans l'épaisseur du tissu urbain sont de vraies contraintes auxquelles la ré-animation du site doit



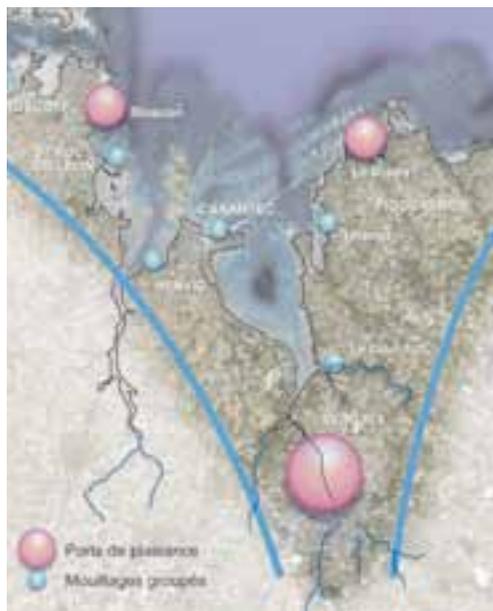
LA FILIÈRE PLAISANCE NAUTISME

■ Un fort développement de la plaisance

Au niveau national le secteur de la plaisance est en pleine expansion avec une croissance de 10 % par an du chiffre d'affaires. Cependant, il est constaté que les équipements à l'échelle du Finistère et du pays de Morlaix en particulier, sont largement insuffisants pour satisfaire la demande.

Elaboré en 2002, le schéma directeur d'aménagement pour la plaisance en Pays

La baie de Morlaix



de Morlaix, avait pour but de définir les possibilités de développement des activités de plaisance. Il s'agissait aussi d'établir un consensus au niveau du Pays sur les objectifs à atteindre, les projets à réaliser, les actions d'organisation ou de gestion à mener. Cette réflexion permettait de disposer d'un outil pour la coordination des études et de préparer l'intégration des projets dans les dispositifs contractuels.

Les préconisations de ce document sont reprises dans le SCoT approuvé le 12 novembre 2007 «Organiser l'activité nautique et la plaisance et mettre en œuvre les actions pour la réalisation d'infrastructures portuaires structurantes : soutenir les projets de port de Plougasnou et de Roscoff, conforter et redynamiser le port de Morlaix, développer les activités économiques liées au nautisme».

Les places disponibles en mouillages ou à l'intérieur d'un port sont très réduites, de l'ordre d'un total de 1600 places, dont 250 à flot dans le port de Morlaix. Une demande de nouvelles capacités d'accueil est identifiée correspondant à une croissance d'environ 100 bateaux/an dans le bassin de navigation de la baie de Morlaix. La construction en cours du port de Roscoff permettra d'élargir l'offre avec 625 places à flot, accessibles à toute heure de marées. La mise en service est attendue pour l'été 2012. La concrétisation à court terme du projet du port du Diben à Plougasnou devrait apporter 500 places supplémentaires sur pontons. Ainsi, ces trois ports donneraient à la baie de Morlaix une capacité d'offre globale de 1375 places.

■ Des caractéristiques locales

L'offre est limitée aux services de base et concerne essentiellement deux domaines le commerce et la maintenance navals (concessionnaires, revendeurs, entretien mécanique, voilerie). L'activité de construction navale est représentée par quelques chantiers « historiques » (SIBIRIL, ROLLAND) présents à Carantec et à Plougasnou.

Les établissements sont répartis sur plusieurs sites : Plougasnou, Morlaix, Carantec, Roscoff, Henvic ; ils assurent ainsi un service aux plaisanciers sur l'ensemble de la baie.

Les services spécialisés et « supérieurs » tels que l'électronique, grément, architectes navals, organisateurs d'événements et communication, sont peu représentés. Ils sont géographiquement localisés à Brest et en Bretagne Sud.

Le développement des conditions d'accueil des plaisanciers dans les trois principaux ports de la Baie (Morlaix, Roscoff et Plougasnou), devrait conduire à un effet de « masse » et devrait attirer de nouveaux entrepreneurs et élargir la gamme de services.

L'ÉCONOMIE PORTUAIRE

Le chiffre d'affaires du port de Morlaix pour l'exercice 2008 est de 247 00 €.

Fréquentation du port de Morlaix - Évolution 2006 2009				
	2006	2007	2008	2009
Bâteaux de passage	566	555	527	500
Nombre de nuitées	2 559	3 249	3 178	3 108
Moyenne par bateaux	4,5	5,9	6,0	6,2
Nombre d'abonnés	178	187	204	210

Situation à fin Septembre 2009 - Source : CCI Morlaix

Depuis 2006 les bateaux visiteurs représentent une moyenne annuelle de 530 unités. La part de la clientèle étrangère est constante, elle représente 40 % de la fréquentation, avec une forte proportion d'Anglais : 33 %.

Sur la base de 3 000 nuitées par an la dépense globale sur site peut être estimée à 450 000€, sur la base d'une dépense de l'ordre de 150 euros par bateau et par nuit.

LE POINT DE VUE DES ACTEURS LOCAUX

Nous restituons ici une synthèse des propos recueillis par interviews auprès des professionnels de la plaisance exerçant localement :

- > NAVI OUEST, Philippe QUILLEC, le 12 mai 2009
Rue Eric TABARLY
HENVIC
02 98 62 88 88
- > LOISIRS NAUTIQUE, Pierrick COUEDEL, le 5 mai 2009
Place Edmond PUYO
MORLAIX
02 98 88 27 30
- > CHANTIER NAVAL LOUIS RIO, le 5 mai 2009
19 allée St François
St MARTIN des CHAMPS
02 98 88 13 54
- > NAUTIC SERVICES, Tristan LUARD, le 5 mai 2009
39 allée St François
St MARTIN des CHAMPS
02 98 63 25 14
- > BENETEAU ROLLAND MARINE, Yann ROLLAND, le 6 mai 2009
PLOUGASNOU
02 98 15 11 57

- > CARANTEC ESPACE LOISIRS, BECHU, le 6 mai 2009
ZA de Kerinec
CARANTEC
02 98 67 92 55
- > CHANTIER NAVAL ERNEST SIBIRIL, Georges SIBIRIL, le 6 mai 2009
21 rue Lamotte Picquet
CARANTEC
02 98 67 00 38

■ Le marché de la plaisance

La demande en hivernage intérieur et extérieur reste soutenue. La création d'offre de stockage à terre sous la forme de parcs à bateaux et/ou de port à sec, nécessite la recherche de sites appropriés, facilement accessibles.

En termes de marché et de clientèles, le «papy boom» signifierait le début du déclin des «pêche promenade» de moins de 7 mètres. Les caractéristiques de ces unités ne correspondent plus aux attentes de la jeune génération «pêcher le maquereau en sirotant un gorgéon de rouge avec les potes» n'est plus vraiment tendance. Ce segment de marché devrait dans les années futures connaître au mieux une stagnation, au pire un sérieux déclin. C'est un retournement de marché à prendre en considération, qui explique en partie le succès des coques semi-rigides rapides et facilement transportables sur route. Mais, quelle incidence aurait une forte hausse du prix du carburant ? Cela serait-il de nature à freiner les ventes ? Quel sera l'impact de la responsabilisation environ-

nementale citoyenne sur cette clientèle ?

Les ports devront être en capacité d'accueillir des navires plus longs avec un tirant d'eau plus important, donc plus profond. En effet, la taille moyenne des croiseurs côtiers et hauturiers augmente sensiblement pour se situer aux environs de 10 mètres.

■ Le bassin de navigation

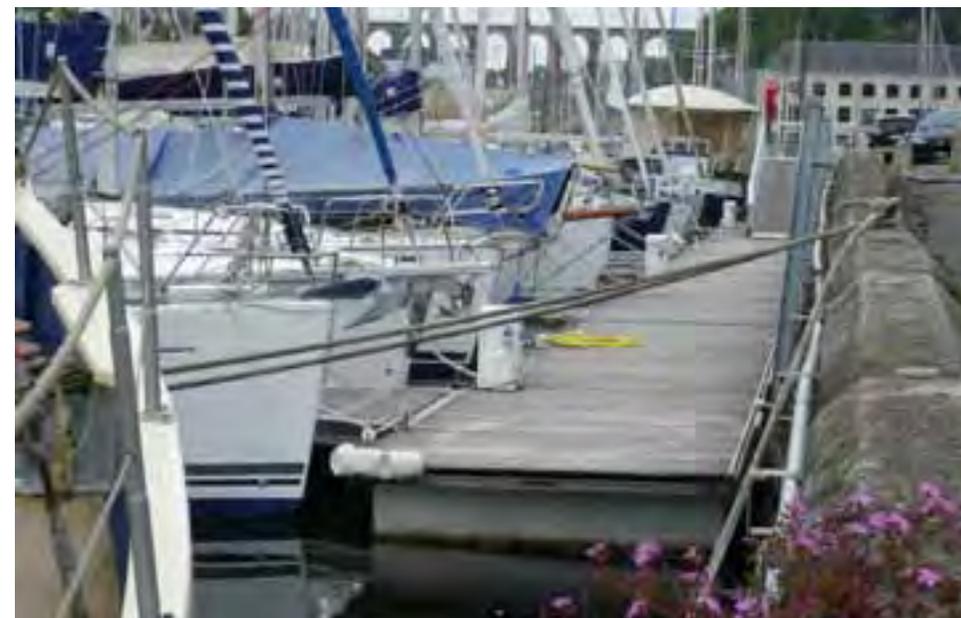
À terme, les professionnels s'accordent à penser qu'il existera une réelle complémentarité entre les ports de Morlaix, Roscoff et de Plougasnou. La création d'un nouveau port suggère un point d'escale supplémentaire, incitant et donnant prétexte aux plaisanciers pour «bouger» da-

vantage. Certains plaisanciers utiliseront alternativement selon les saisons les deux équipements.

L'ouverture de nouvelles places est attendue, ces nouveaux équipements constitueraient un facteur de dynamisation des ventes. De plus, ils offriraient de meilleures conditions de mise à l'eau et d'accès aux bateaux, qui sont aujourd'hui vécues comme difficiles et contraignantes, par les utilisateurs de mouillages.

■ La réparation et construction navale

Le bassin du port de Morlaix est utilisé par le Chantier naval SIBIRIL, pour les essais d'homologation des constructions neuves. Les tests effectués concernent essentielle-



ment la vérification des normes de stabilité des navires. Ils entrent dans le cadre de la procédure permettant la délivrance du «certification de navigabilité».

Plus épisodiquement, ce même chantier utilise le port pour des travaux de réparation à flot sur des unités de pêche professionnelle. Le souhait exprimé est de pouvoir continuer ce type d'utilisation dans le futur. En conséquence, les propositions d'aménagement devront intégrer la disponibilité d'un linéaire de quai de 30 mètres.

Les ports de la baie de Morlaix ne possèdent pas de matériel de manutention lourde pour la mise au sec de grosses unités. L'équipement le plus proche est situé au port du Légué, il s'agit d'un élévateur d'une capacité de 400 tonnes.

Au fil du temps le nombre de chantier de réparation navale pour des unités de taille moyenne entre 20 et 50 mètres s'est fortement réduit sur le littoral Manche Atlantique. Cette situation constitue un véritable handicap pour les propriétaires et armateurs, nécessite de longs convois ou oblige le réparateur à se déplacer.

CONCLUSION

Il existe à Morlaix un potentiel de personnes compétentes possédant une connaissance et une expérience du milieu maritime, prêtes à s'engager plus avant dans l'animation locale de l'espace portuaire. Pour que cette volonté puisse s'exprimer pleinement, il est nécessaire que les installations techniques soient mises à niveau et les aménagements terrestres appropriés.

PORTRAITS ET REPRÉSENTATION

Les premiers travaux du groupe de coproduction se sont traduits par l'expression de formules de sens synthétisant un constat partagé à partir de questions de fond sur l'avenir du port.

La ville de Morlaix

La ville de contrastes : une ville qui oscille entre esthétique naturelle et abandon, un sentiment de laisser aller, de manque de vie, vécu comme une fatalité.

Une ville qui possède des éléments d'attractivité non exploités manquant d'espaces de communication pour s'exprimer.

Le site portuaire de Morlaix

Un port dormant aux atouts sous exploités, avec une absence de rappel de son activité commerciale d'antan. Aujourd'hui axé sur son activité nautique. Un port coupé du centre ville, à l'accès difficile.

Une évolution négative signée par la fin de ses activités commerciales, qui n'a cessé de reculer depuis 20 ans.

Pourquoi s'investir pour le devenir du port ?

Pour le redynamiser car il s'agit d'une réflexion et d'un élément d'attraction vitale pour l'identité et le rayonnement de Morlaix.

Quelle recette pour inverser la vapeur, positiver et redonner de l'attractivité à ses atouts ? Trouver des solutions ensemble. Être utile à l'intérêt de Morlaix et son Pays. Redécouvrir ce joyau.

Le niveau d'ambition souhaitable se traduit-il par la vision d'un port idéal ?

Entre passé et futur quel présent construire ? Histoire=fondement de Morlaix et futur= attractivité et attachement au territoire.

L'échange, vecteur d'identité, de vocation et de mission du port, est identifié comme la valeur symbole du port idéal. Tout projet qui concourra à cette notion, concernant les biens, les personnes, les compétences... permettra au port de vivre et de rayonner sur le territoire.

Ces formules de sens se traduisent par la redéfinition d'un rôle élargi pour le port dans l'avenir soit :

- Un rôle économique
 - > Développer une nouvelle forme de commerces, d'artisanat et des activités de restauration.
 - > Fixer la consommation, la population et les jeunes sur leur territoire en vue d'une implantation future.
 - > Attirer les investisseurs et susciter la demande d'habitat
- Un rôle social
 - > Développer des projets d'insertion et des emplois nouveaux
 - > Satisfaire les besoins diversifiés des catégories de population
- Un rôle territorial
 - > Favoriser le rayonnement touristique du territoire de Morlaix
 - > Améliorer l'attractivité de la baie par la valorisation de ses espaces naturels
 - > Affirmer l'identité culturelle
 - > Valoriser et adapter les lieux de loisirs

Ces portraits et représentations montrent que le port et la ville occupent une grande place dans le vécu et l'imaginaire des Morlaisiens. La ville est vécue comme une

ville en sommeil, en perte de dynamisme et de projets particulièrement en ce qui concerne la communication et l'événementiel.

Elle est aussi vécue comme une ville de contraste qui oscille entre esthétique naturelle et abandon, marquée par la fatalité. Les difficultés de maintien du tissu commercial dans le centre ville face au développement de l'offre en périphérie en sont une illustration. Il est ressenti un sentiment de souffrance nourri par l'expression d'un capital insuffisamment valorisé.

Les morlaisiens sont très attachés à l'espace portuaire. L'importance de l'eau, des bateaux, des écluses, des quais sont principalement cités et apparaissent comme les premiers éléments de réflexion qu'il convient de privilégier. Ils montrent aussi un vif intérêt pour l'histoire et le patrimoine local. La richesse architecturale des nombreux bâtiments, le port, le viaduc, les venelles constituent pour la ville un réel potentiel.

La vision négative du port et de la ville est représentée par des aménagements confus et de bâtiments dégradés et inoccupés. La falaise qui s'écroule, les bateaux à l'abandon, un avant port inutilisable, des itinéraires piétons et cyclistes sans sites dédiés confortent l'appréciation.

Face à cette situation, l'ambition commune est de redécouvrir ce joyau qu'est Morlaix, de redynamiser le site portuaire car il s'agit d'une réflexion vitale pour l'identité et le rayonnement de la cité dans l'avenir. La volonté ici exprimée est de permettre au

port de revivre cette vocation d'échange économique, culturel et social qui a animé le port dans le passé.



4. L'atelier portuaire

INTRODUCTION

Le groupe de coproduction, appelé aussi atelier portuaire s'est réuni plusieurs fois en 2009 pour élaborer sa vision du site portuaire. Il importe de restituer ici les résultats de cette démarche participative où s'est exprimée la créativité des personnes qualifiées de la société civile.

La production de l'atelier se compose d'un travail de programmation urbaine et portuaire sous la forme d'une vision du projet à trente ans. Il s'agit d'orientations et de principes d'aménagement qui se déclinent en éléments de programme et en actions ainsi que d'une approche prospective dans le domaine de l'évènementiel, de la connaissance, de l'action culturelle et des commerces et des services.

Dans un premier temps, l'atelier a élaboré une première schématisation des quatre espaces clefs composant le site. Dans un second temps, l'ADEUPa a formalisé ce travail sous forme d'un document spatialisé qui est devenu peu à peu le schéma d'orientation.

Les premières moutures du schéma ont été présentées (Cf. bibliographie calendrier des réunions) plusieurs fois au groupe technique et au comité de pilotage, lesquels ont émis des avis et fait des propositions de modification. Le tra-

vail a été présenté également devant des groupes – test (riverains, socio-professionnels, commerçants, jeunes ...). On trouvera ci-après un résumé de ce processus.

La vision du port à 30 ans

L'atelier a également imaginé les ingrédients nécessaires pour enclencher une logique d'orientation à l'échelle du site élargi. Il s'agissait, grâce à la conduite de réunion organisée par l'ADEUPa et Coordi+, d'envisager un « port idéal », afin de rechercher un niveau d'ambition optimum.

L'évènementiel est apparu comme un vecteur d'image pour le territoire à condition de n'être ni un pastiche ni un placage venu de l'extérieur, mais de se reposer sur des éléments existants comme le Festival des Arts de la Rue (FAR), le Trophée Télégramme Tresco (TTT), la course à pied Saint-Pol – Morlaix, ou les visites organisées par A Fer et A Flots. D'autres points d'appui pourraient être sollicités comme le centre Franco-Indien, le Carré des Arts, la muséographie des tabacs, ou les grèements traditionnels. En partant de l'existant, il s'agit donc de créer un ou des événements à connotation nautique tout en amplifiant les démarches existantes.

Dans le domaine de la connaissance, le Pays de Morlaix est riche en ressources concernant les savoirs traditionnels, le milieu maritime, l'histoire, les découvertes en lien avec l'outre-mer, les sciences et les techniques. Pourquoi ne pas rechercher une reconnaissance externe dans ce domaine à partir de la mise en réseau de l'espace des sciences, de la maison du patrimoine et du tourisme, de l'IUT ? Une politique de promotion du territoire passe par l'affirmation de l'excellence de Morlaix. L'espace de la manufacture (bâtiments, cour intérieure, quai) dispose d'atouts indéniables dans la définition du programme comme dans la mise en scène spatiale d'une telle ambition.

Le monde de l'art exerce une forte influence à Morlaix. Or il existe une adéquation forte entre la démarche artistique contemporaine et la qualité intrinsèque du site portuaire (valeur patrimoniale et rôle de l'imaginaire). Une forte présence artistique à l'échelle du site apparaît comme un souhait majeur des participants. Il est sans doute trop tôt pour en préciser les modalités mais les supports que sont les installations, l'architecture, le design, les ateliers de création gagneraient à être sollicités.

Un dernier axe de réflexion a été traité, celui des commerces et des services. Si

l'on veut développer la fonction escale du port de plaisance, il est souhaitable d'offrir aux plaisanciers, outre les services essentiels (capitainerie, accastillage, avitaillement, ...) des lieux de loisirs et de plaisir. Cela pourrait se traduire par un renforcement du commerce urbain mais aussi par des lieux festifs de type café-concert par exemple. Le secteur de Porz-an-Trez a été cité comme potentiellement intéressant car il dispose d'espaces assez isolés propices à ces activités.

Plus généralement l'animation des quais et du plan d'eau (bateaux de pêche) en hiver comme en été semble un objectif à atteindre si l'on veut que la fréquentation et l'animation soient à la mesure de l'ambition d'un vrai port urbain.

On trouvera page 26 et 27 un large échantillon des idées et des actions qui ont été émises lors des séances de l'atelier portuaire.

Lieu d'ouverture au monde

Trait d'union entre l'histoire et le monde

Façade, accès à la mer

Point de lumière par rapport au centre-ville

Lieu de liberté

Lieu d'entrée vers la ville

Orientations et principes d'aménagement

- Un espace naturel inspiré des valeurs écologiques
- Un lieu de loisirs et de plaisir pour tous
- Un port réinventé de manière contemporaine / Un port plus jeune plus moderne
- Un port qui revisite son passé

- Un port qui donne l'impression d'avoir avancé vers le centre ville
- Un port piétons et cyclistes
- Un port utilisé dans sa totalité et qui exploite l'eau

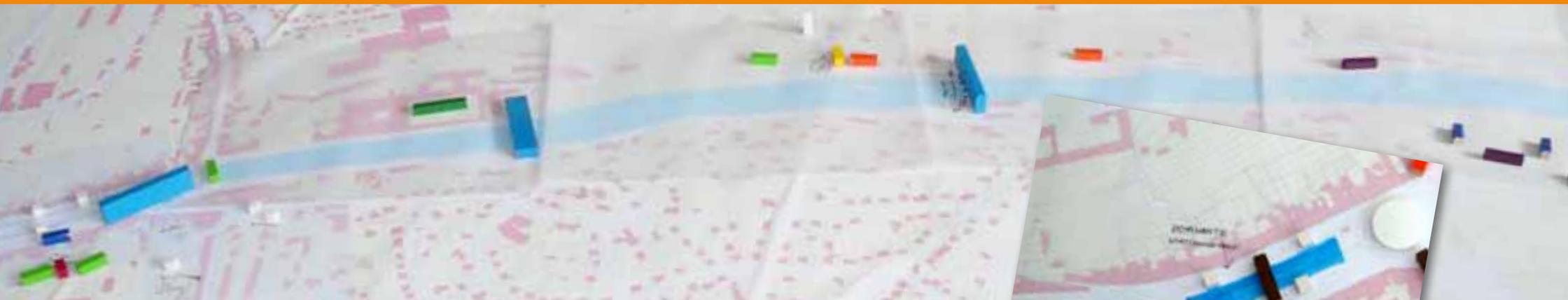
Éléments de programme et actions

- Un espace naturel inspiré des valeurs écologiques
- > Station d'épuration : rejets actuels au niveau du pont, présence des bacs de décantation. Vers une solution de rejet en aval.
- > Idée de maison de la mer au niveau de l'écluse
- > Intérêt ornithologique
- > Requalification des espaces publics : berges et quais en aval de l'écluse.
- Un lieu de loisirs et de plaisir pour tous
- > Idée d'un espace vert à côté du viaduc, lieu de rencontre à travailler
- > Augmenter le linéaire commercial des deux côtés, le côté Léon vit mieux
- > Clientèle venant de l'aire urbaine, donc mieux relier le site au centre
- > Idée de plus d'activité hôtelière / espace attractif et ambiance
- > Le site de l'écluse : lieu d'accueil majeur (bar, restaurant, capitainerie, YCM, association des plaisanciers ...)
- > Restructuration de l'îlot « TEMPO » en

conservant les fonctions bar et restauration, services aux plaisanciers.

- > Lieu de rencontres, échanges, promenades, déambulation
- > Activités pour les jeunes
- Un port réinventé de manière contemporaine / Un port plus jeune plus moderne
- > Idée d'une expo permanente à l'extérieur (lien ville-port)
- > Sculpture attirer la population : Land Art portuaire
- > Faire du site de la Manu un équipement culturel majeur. La cour d'honneur devrait être un espace « support d'événementiel » avec un aménagement « modulable ».
- > Question concernant la reconversion de l'immeuble « GDF », vacant après le départ des Chiffonniers de la Joie ?
- Un port qui revisite son passé
- > Intérêt de l'architecture du génie maritime à valoriser : grill de carénage
- > Comment mettre en scène la façade de la Manu ? Plateau exclusivement piétons / cycles, éclairage.
- > Confirmer un principe d'aménagement et partage des fonctions entre les deux rives, façonnées par l'histoire, la topographie et l'orientation :
- > Rive droite à forte dominante résidentielle (habitat moyen et haut de gamme)

- > Rive gauche activités économiques, culturelles, enseignement, hébergement, habitat minoritaire.
- > Culture et formation
- > Des rappels à l'histoire et la tradition
- Un port qui donne l'impression d'avoir avancé vers le centre ville
- > Idée de faire rentrer le port plus dans la ville (De quelle importance découvrir la rivière ?)
- > Prolonger l'eau jusqu'au viaduc. Sous quelle forme ? Réouverture de la partie centrale de l'esplanade et couverture partielle du bassin devant la Manu pour favoriser la mise en scène.
- Un port piétons et cyclistes
- > Créer des nouveaux passages piétons entre le Trégor et le Léon
- > Liaisons piétonnes à sécuriser, piste cyclable à créer
- > Comment mettre en scène la façade de la Manu ? Plateau exclusivement piétons / cycles, éclairage.
- > Faciliter les échanges entre les deux rives par un jeu de passerelles (Cf plan)
- > Remise en question du plan de circulation, modifications et conséquences à étudier
- > Idée d'une passerelle routière au niveau de l'écluse (Cf plan de circulation)



- > Modifier le plan de circulation : partie Trégor au piétons et véhicules côté Léon
- > Gestion des parkings à relier vers le bas (St NICOLAS)
- > Passages vers le port
- > Idée d'un parking silo
- Un port utilisé dans sa totalité et qui exploite l'eau
- > Terrains de foot de Kéranroux (commune de Morlaix) transformables pour partie en « port à sec », faisabilité technique à évaluer.
- > Quel avenir pour les chantiers navals et cet espace ? Quel positionnement ?
- > Ancien quai à sable = parc à bateaux. Si Roscoff + Plougasnou = circuit de navigation /multiplication des points d'escales
- > Atelier de déconstruction des bateaux de plaisance, activité complémentaire des chantiers navals. Insertion sociale par l'économie
- > La relance du transport maritime fluvial, augmente le nombre de mouvements des bateaux = met la vase en suspension = favorise la dispersion
- > Site du quai à sable
- > Construction d'un embarcadère dédié au tourisme fluvio-maritime
- > Implantation possible d'une activité artisanale (travail du sel) utilisant le transport par voie d'eau, construction d'un atelier.

MORLAIX ATELIER PORTUAIRE	
03 JUIN 2009	
	VOLET BATIMENTS/FONCTIONS ECONOMIQUES (Bâtiments, services, commerces, bureaux, ...)
	BLEU EQUIPEMENTS PUBLICS (Ecoles, sports, places, jardins, ...)
	ORANGE EQUIPEMENTS CULTURELS
	ORANGE COMMERCE ET SERVICES
	VERT ESPACES VERTS (Jardins, parcs, squares, ...)
	BLANC (L'ATONNEMENT) (Parcs, services, ...)
	MARRON LIEUX PHYSIQUES (Parcs, services, ...)
	NOIR LIEUX PHYSIQUES (Parcs, services, ...)
VISION SUR LE PLAN	IMPLANTATION DU PLAN D'EAU (partir de la commune de Roscoff, ...)



SYNTHÈSE DES GROUPES TEST

L'intérêt ici est d'élargir peu à peu la consultation en restant sur un mode qualitatif et participatif. Il s'agit d'un exercice de critique constructive. Le rôle des «groupes test» est de permettre de :

- recueillir les réactions liées aux aménagements proposés
- identifier les modes d'appropriation futurs en matière de comportement
- adapter les composantes du projet aux besoins d'usage et de vie du site
- compléter les propositions d'aménagement

Observations sur les principes d'aménagement

Il conviendra de bien évaluer le niveau d'ambition du projet d'aménagement. En termes de présentation, un projet de grande envergure serait plutôt à envisager. Il permettrait d'obtenir des participations financières conséquentes. De plus il serait en mesure de donner une véritable impulsion à la ville et de capter l'intérêt d'un cercle plus élargi de partenaires.

L'ouverture de la rivière du bassin vers le centre-ville, devra prendre en considération l'importance du phénomène des inondations. La rivière souterraine est souvent obstruée par les déchets végétaux. Il conviendrait de recréer un canal central de capacité suffisante pour l'écoulement

des eaux en cas de fortes précipitations. Initialement la rivière était à découvert jusqu'au niveau du bâtiment de la Banque de France, la construction de la dalle est intervenue au début des années 60.

L'aménagement futur du square Wegand et de la place Cornic devra être compatible avec les contraintes d'organisation de la course pédestre St-Pol - Morlaix, événement majeur de notoriété nationale qui rassemble environ 10 000 participants.

Afin de limiter l'importance des dépôts sédimentaires dans le bassin, la construction d'un canal latéral côté quai de Tréguier prolongé jusqu'aux écluses serait une des solutions. Le risque à moyen et long terme d'envasement de la rivière en aval du port a-t-il été évalué ?

Il existait à l'emplacement du square Wegand un pont routier tournant, dont les vestiges du pilier central se trouvent toujours sous la place (Voir photos archives).

La capitainerie serait peut-être mieux située dans le bâtiment implanté « bord à l'écluse » pour l'accueil des bateaux de passage ?

Le site de Porz an Trez est idéal pour la manutention des bateaux et tout particulièrement les terrains actuellement occupés par les Chiffonniers de la Joie et l'ancienne usine à gaz, conviendraient à l'implantation d'une activité navale. Néanmoins, cette éventualité est à pondérer par rapport à la réalisation du port de Roscoff. En revanche, l'utilisation de la partie en aval du pont de la RN 12 est grevée par un

problème de stabilité des quais. Cet état résulte de l'activité sablière et de l'importance des quantités de matériaux stockées.

Dans l'espace «chantiers navals» sur la rive gauche (RD769) l'entrée de ville est à requalifier.

Observations sur l'accessibilité

Il serait souhaitable à étudier la possibilité d'un aménagement du chemin de halage en voie piétons et cycles pour rejoindre la Baie.

La question de la liaison entre la gare et le port est à nouveau posée surtout dans la perspective de croissance de la fréquentation liée au programme ferroviaire Bretagne grande Vitesse (BGV). Une participante utilisatrice régulière du train fait remarquer que le trajet piéton gare/manufacture est facile et rapide en empruntant les venelles.

L'idée de la construction d'un pont joignant Locquéholé à Plouézoch au lieu-dit Maison Blanche est évoquée (ce fut également le cas lors de la présentation au bureau municipal de St- Martin des Champs). Cet ouvrage faciliterait les déplacements automobiles entre Carantec et Plougasnou et réduirait dans une proportion qui reste à déterminer les flux de circulation en transit dans l'agglomération morlaisienne.

Les modifications et adaptations du plan de circulation et les modalités de gestion future du stationnement interpellent les

résidents du site. L'absence de panneaux indicateurs des activités professionnelles de la plaisance et des accès au port est préjudiciable aux affaires. La reconfiguration de l'échangeur du Launay avec une sortie mieux aménagée vers les quartiers nord de St-Martin des Champs permettrait par l'utilisation du tronçon de la RN 12 depuis La Boissière comme rocade, le report d'une partie de la circulation de transit empruntant actuellement l'itinéraire par la place Wegand.

Observations sur l'animation du site

Comment attirer de l'activité commerciale «vivante» par opposition aux façades mortes des banques, assurances et administrations par exemple, entre le viaduc et la manufacture ?

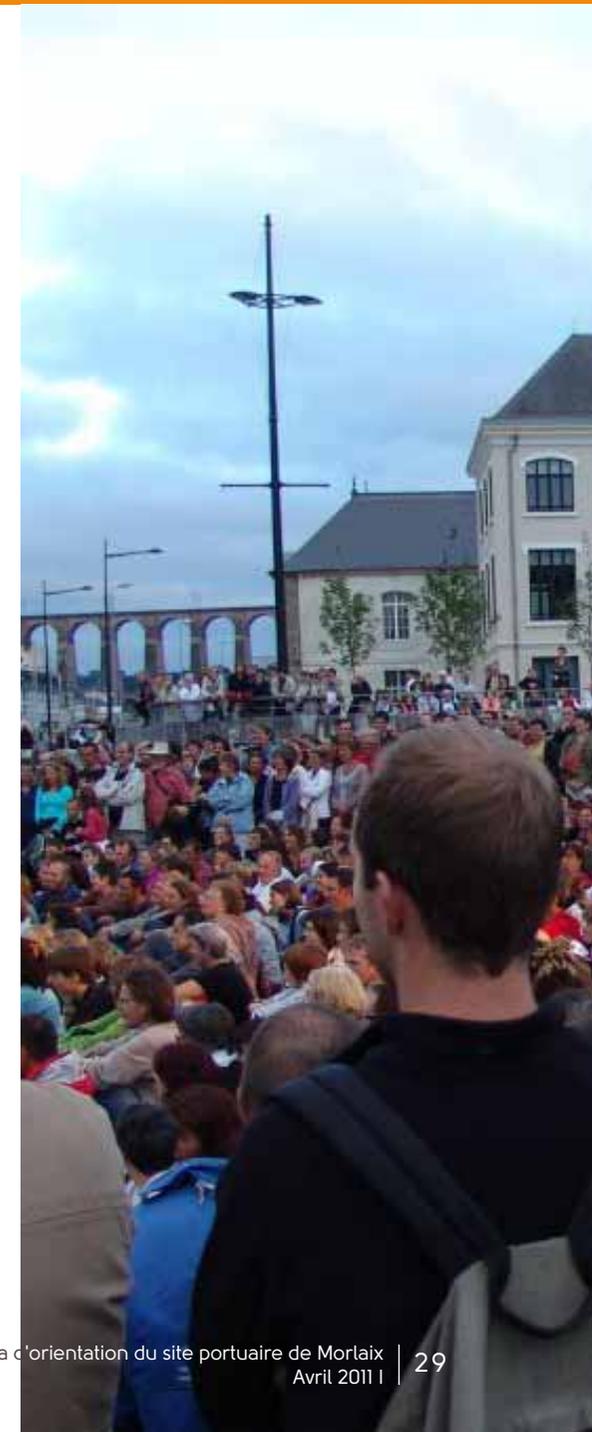
L'implantation et le développement d'activités dans l'ensemble immobilier de la manufacture se poursuivra dans la mesure où les espaces disponibles font l'objet d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande.

Le directeur de l'auberge de jeunesse a fait remarquer que ses clients sont souvent demandeurs des possibilités de visites à pied.

La moyenne de temps d'escale des navires de passage pendant la saison estivale est d'une semaine, ce qui s'apparente à un camping international flottant (c'est-à-dire du 4 étoiles puisque bénéficiant du niveau de services d'un centre-ville).

Dans le domaine de l'animation, l'installation d'un marché le long des quais. Dans le même ordre d'idées la partie du bassin située devant la manufacture pourrait accueillir une péniche - restaurant.

Créer un événement fédérateur ouvert à tous les publics permettrait de dynamiser et de faire connaître le port aux Morlaisiens et aux habitants de la communauté. On pourrait s'inspirer de l'exemple brestois de reconquête du front de mer amorcée à partir de 1989 par le rituel des «Jeudis du Port». Il s'agit de faire sienne la recette maintes fois éprouvée du cocktail urbanisme/culture/cohésion sociale.



ÉVOLUTION DU SCHEMA D'ORIENTATION

L'année 2009 a été consacrée aux phases de diagnostic et de conception du projet. Au cours de l'année 2010 s'est déroulée la phase de validation des options d'aménagement et des principaux éléments de composition. Sur plusieurs d'entre eux il existait une divergence de vue et d'appréciation entre les propositions formulées par le groupe de coproduction, les techniciens et élus. L'instauration d'un dialogue interactif entre les trois groupes a permis d'enclencher sur ces questions particulières une phase de négociation constructive. Les points en discussion directement liés avec le parti d'aménagement du schéma d'orientation étaient les suivants :

- Le nombre de passerelles piétons reliant les deux rives du bassin portuaire, c'est à dire la compatibilité entre franchissement et fonctionnement du port.
- La continuité du chemin de halage selon son tracé d'origine
- La création et la localisation d'une aire de camping-cars dans le secteur dit des chantiers navals
- L'éventualité du retour de l'eau sur l'esplanade du viaduc. (Rapprocher l'eau de la mairie ? Sous quelle forme ? Est-il acceptable de réduire l'accueil événementiel en centre-ville ? Comment gérer l'installation de la « Foire haute » ?)
- L'ouverture des jardins de la propriété du Télégramme (ex-résidence du di-

recteur de la Manu) pour renforcer la présence paysagère sur le site.

- La construction d'un pont routier au niveau des écluses afin de limiter le trafic de transit sur les quais, ce qui permettrait de les libérer pour les piétons et les cyclistes.
- La liaison directe gare/port/centre-ville (Plusieurs options : funiculaire, ascenseur urbain, escalators, transport par câble ...)

Le comité technique

Les membres du comité technique ont surtout insisté sur les points suivants :

- Définition de la partie aval de l'écluse avec vue sur l'ensemble de la baie
- Préserver la mixité bateaux/voitures sur le port
- Préserver la vocation des sites événementiels et culturels
- Valoriser les friches portuaires
- Etudier le positionnement de la capitainerie
- Assurer la bonne fonctionnalité du port (les lieux de vie du port sont des facteurs d'attractivité économiques et touristiques sur l'ensemble du territoire)
- La cohérence à apporter au projet avec d'une part les projets en cours de réflexion et d'autre part les études complémentaires. (Ce dernier point renvoie au rôle de la grille de cohérence territoriale)

Au cours des réunions d'autres remarques ont été formulées sur les options d'aménagement proposées dans chacun des quatre secteurs du site portuaire. Elles portaient plus particulièrement sur :

- Le risque pour les commerçants du centre-ville de voir leur activité concurrencée par le quartier du port et de rompre l'équilibre territorial.
- L'augmentation des déplacements dans le site du fait de l'installation de nouvelles activités dans les bâtiments de la Manu.
- La possibilité de mettre en valeur les jardins de la maison Penanault.
- La construction d'un embarcadère est pertinente, mais pose la question de la navigabilité de la rivière à moyen et long termes.
- La prise en compte de la voie verte Concarneau-Roscoff dans le projet et la traversée de la ville par les piétons et les cyclistes.

Le comité de pilotage

Il est important également de rappeler ici les prises de positions relatives aux ambiances d'aménagement du site portuaire portées par les élus du comité de pilotage.

Le Président de Morlaix Communauté, estime que le port de Morlaix est l'image même de la ville mais qu'il doit dépasser ce statut d'image pour être un port qui vit. Pour cela, il importe de conforter et revivifier les activités qui l'entourent de manière

à lui redonner sa place de carrefour portuaire et maritime. En parallèle, la réalisation d'un quartier urbain à la Manufacture doit permettre d'atteindre ce but. L'échelle d'attractivité du port couvre le territoire communautaire et la baie de Morlaix.

Le Maire de Morlaix, considère le potentiel touristique de cet équipement sous-exploité, notamment envers le tourisme local. Il importe de développer un tourisme « autochtone » en lui faisant découvrir le port avec un autre regard.

Le Président de la CCI de Morlaix, rappelle l'importance de la Manu et estime que le lien entre la ville et le port passera par la réhabilitation de cette dernière, de manière à rapprocher la ville du port. La transformation de la Manu est un enjeu fondamental pour éviter la rupture entre la partie aval et le centre ville. Par ailleurs, il développe le concept de « port intelligent » c'est-à-dire un port offrant une large gamme de services.

Le Maire de St Martin des Champs, développe le besoin de requalification de l'entrée de ville par la rivière de Morlaix, actuellement considérée comme une friche industrielle. La poursuite des études engagées par Morlaix Communauté est primordiale.

Le Président de l'union des commerçants de Morlaix, pointe le besoin d'augmenter les flux à Morlaix pour redynamiser cet espace, complémentaire d'un aménagement portuaire incontournable pour limiter la coupure ville-port actuelle.



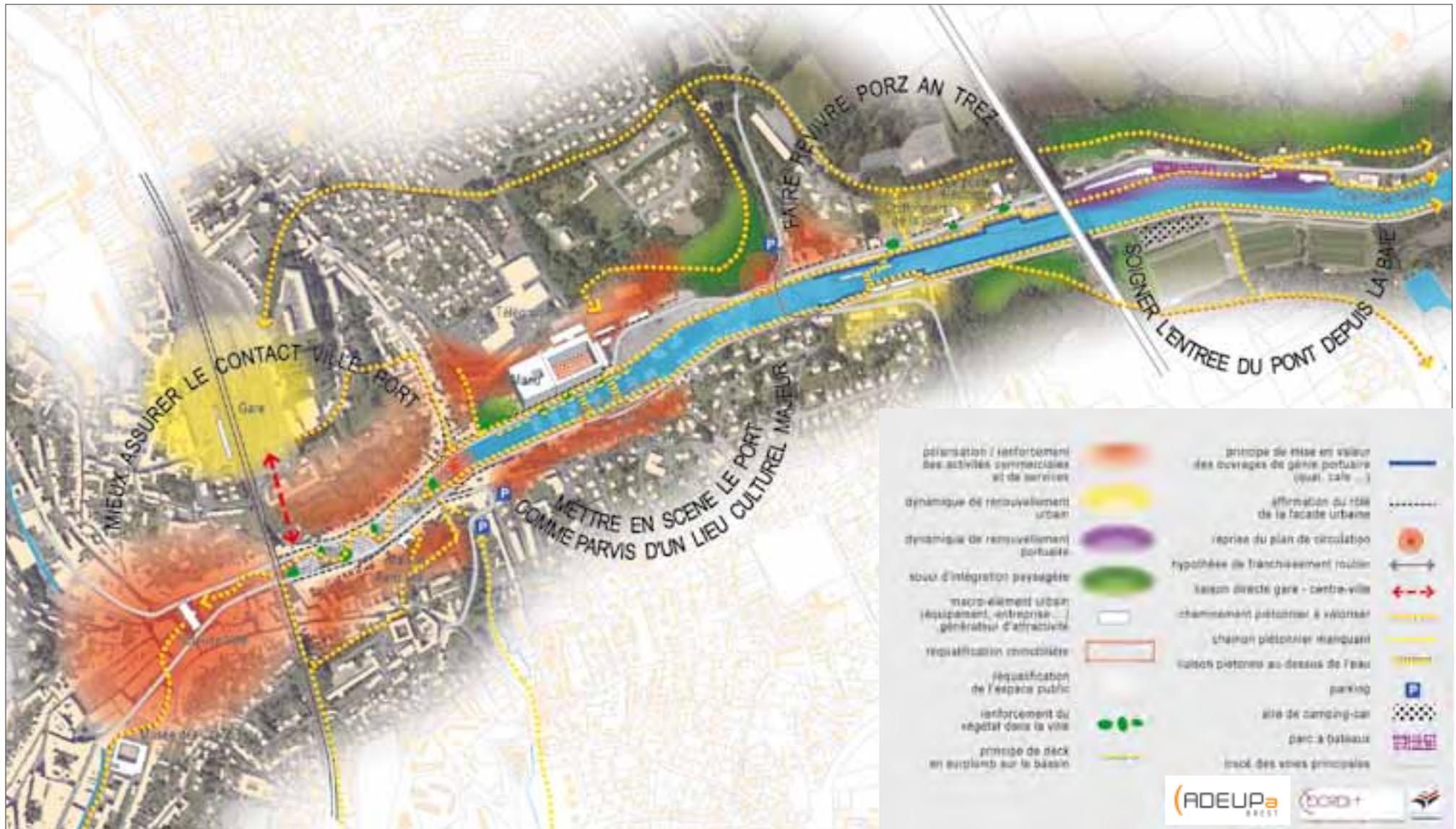
Cependant, il est indispensable de ne pas oublier les autres entrées de ville et de réfléchir de manière globale aux stationnements, en s'appuyant notamment sur le projet de pôle –Gare.

Le Vice-président chargé de la commission équipements communautaires et de la démarche littoral de Morlaix Communauté, rappelle que la fonctionnalité du port s'appuie sur cinq volets techniques en cours de réalisation :

- La restauration des écluses et des vannes
- Le chantier de désenvasage annuel
- La réflexion sur un aménagement technique pérenne du bassin à flot limitant l'envasement
- La limitation de l'arrivée de sédiment en provenance du bassin versant
- L'étude de la rivière de Morlaix et du maintien des conditions de navigabilité

On se reportera au schéma d'orientation décrit au chapitre 5 pour identifier les modifications apportées par les interventions des uns et des autres. On notera que la réouverture de la rivière dans l'avant port n'a pas été retenue par le comité de pilotage pour des raisons fonctionnelles et financières.

5. Le schéma d'orientation





L'interface ville - port est un espace sensible sur lequel les enjeux urbains et portuaires peuvent se compléter mais aussi s'opposer.

Il s'agit conjointement de :

- renforcer et dynamiser l'attractivité du pôle urbain central dont le port est l'une des composantes
- concrétiser un bassin de navigation en baie de Morlaix avec la possibilité de trois escales complémentaires : Roscoff, Plougasnou et Morlaix.

Le travail participatif, incluant la démarche innovante de l'atelier de co-production, a permis d'élaborer un schéma d'orientation qui confirme cette volonté politique et marque l'engagement de la société civile pour inventer un avenir à un site historique où l'osmose ville - port va retrouver toute sa force.

L'objectif poursuivi en élaborant ce schéma

est de rendre cohérentes les différentes actions concernant le site portuaire, afin de faire évoluer efficacement ses activités. Les conditions réussies de cette évolution nécessitent une intervention forte sur les aménagements et sur les programmes, pour créer un impact dynamique sur le terrain susceptible d'entraînement auprès des acteurs économiques, des habitants et des institutions.

Le schéma affirme le rôle de l'outil économique qu'il vise à développer en relation avec les partenaires portuaires. Il prend aussi en compte les évolutions récentes et propose plusieurs mesures pour mieux relier le port à la ville, en gérant en particulier les circulations, l'environnement, le relief et le patrimoine. Il renforce enfin l'offre de services à la population et aux visiteurs.

La vocation des espaces a été définie à grands traits. Il conviendra dans la phase opérationnelle qui suivra ce schéma

d'orientation de vérifier les conditions de faisabilité de ces intentions.

L'ensemble du dispositif garantit donc, d'une part, les grandes vocations et les fonctionnalités essentielles et permet d'autre part, les ajustements nécessaires. Pour perdurer, il suppose une structure de coordination interinstitutionnelle chargée de gérer les nécessaires adaptations et les mises en actions.

Enfin le schéma d'orientation pourrait se transformer en charte de projet signée par les quatre partenaires que sont Morlaix Communauté, Morlaix, Saint-Martin-des-Champs et la CCI. Cette charte afficherait la volonté de s'engager résolument dans une dynamique de valorisation de l'image du port et de la ville. Elle témoignerait de la reconnaissance de l'engagement de la société civile locale au travers de l'atelier portuaire comme elle traduirait l'ambition du territoire pour les acteurs externes (entreprises, investisseurs...).

LES ORIENTATIONS À L'ÉCHELLE DU SITE

La vie maritime

Un projet d'envergure à l'échelle de l'ensemble du site portuaire affirme le rôle du port de Morlaix dans son bassin de navigation et implique l'amélioration globale de la gestion portuaire en termes d'exploitation et de respect de l'environnement. Il conviendra d'améliorer la qualité de l'accueil et l'image de marque du port. N'oublions pas qu'un équipement portuaire performant est la condition nécessaire à l'affirmation du projet urbain.

Pour cela il importe de :

- Définir un positionnement optimal du port de Morlaix dans le cadre du réseau portuaire Nord-Bretagne (spécialisation ou multi-activités ...) et organiser l'exploitation de l'équipement en fonction des secteurs de demandes privilégiés (accueil, mouvements de navires, services aux plaisanciers ...)
- Mettre en place un label « port propre » destiné à garantir la qualité de l'environnement portuaire et à sensibiliser les usagers (gestion des déchets, des eaux de carénage et de ruissellement...).

Services à la population et aux visiteurs

Du fait de son rôle et de sa place dans le centre-ville, le port est susceptible d'ac-

cueillir des entreprises et d'offrir toute une gamme de services conçue ici de façon large (commerces, mais aussi services éducatifs, sportifs, culturels ...).

Certains existent aujourd'hui, d'autres pourront y trouver place dans l'avenir.

Il s'agira d'abord de conforter l'existant puis au fur et à mesure de la montée en puissance du projet de permettre à de nouvelles activités de s'installer.

Sachant qu'il existe un risque de déséquilibre entre le centre-ville et le port, mais que le port est un espace d'animation majeur dans la centralité morlaisienne, l'enjeu est ici de renforcer l'offre de services à condition d'améliorer l'accessibilité au site, sans remettre en cause l'équilibre commercial du centre-ville.

Animation et vie du site grâce à l'évènementiel

L'expérience récente des projets urbains prouve l'importance d'associer l'animation culturelle et festive avec le renouveau des territoires situés au bord de l'eau comme le montrent les diverses expériences de Brest (les Jeudis du Port), de Bordeaux (Bordeaux fête le fleuve) ou de Nantes - St-Nazaire (Estuaire Rencontres du Fleuve).

Morlaix possède un passé riche en contacts avec le monde (Acadie, Indes, Norvège, Espagne, îles britanniques ...) ainsi qu'un tissu culturel et artistique de qualité (Arts de la Rue, culture bretonne, musées, culture scientifique ...). Le site dans son entier serait concerné et mis en scène par

un concept évènementiel d'envergure qui associe économie - science - culture - monde de la mer et qui préfigure l'aménagement et le développement futur du port.

Qualité résidentielle

La mise en valeur du site portuaire se traduira par une revalorisation des berges qui vont à nouveau constituer une vitrine de la ville et un élément privilégié du paysage urbain. Nul doute que la fonction résidentielle -c'est-à-dire ici le désir d'habiter au bord de l'eau- ne retrouve son lustre d'antan.

Le site de Port an Trez constitue aujourd'hui l'espace qui se prête le mieux au renouvellement urbain du fait de l'obsolescence du bâti et de la présence de grandes parcelles mutables. Mais même si tous les lieux ne disposent pas des mêmes potentialités il faudra inciter une réappropriation progressive du site par un habitat résidentiel permettant un apport de population nouvelle, ce qui en favorisera l'animation et le développement.

Une gestion coordonnée des mutations foncières est un préalable à cette redynamisation résidentielle.

Déplacements – Espaces publics

De par son caractère étiré et enclavé le site -alors qu'il se trouve en position centrale dans le dispositif urbain- offre aujourd'hui des possibilités restreintes en termes d'accessibilité, de desserte et de stationnement.

Or le schéma propose de donner plus de place aux piétons qui devraient pouvoir parcourir le site pour profiter au mieux de son agrément et de son animation. Ceci passe par l'amélioration de l'espace public, notamment des quais qui doivent faciliter l'accessibilité piétons et cyclistes vers les commerces et les équipements dans de bonnes conditions de sécurité et de confort. La solution technique qui sera adoptée pour résoudre le phénomène d'envasement est susceptible d'offrir l'occasion de renforcer la valeur d'usage des quais par les travaux d'accompagnement qu'elle impliquera. En conséquence une partie du stationnement devra trouver place en second rang dans le tissu urbain des franges du site.

Cet objectif, devra donc être accompagné de solutions techniques adéquates au plan de la circulation et du stationnement, s'il veut devenir viable.

[NB : une étude déplacements / circulation / stationnement avec modélisation (en fonction de générateurs de trafics existants ou futurs, d'ouvrages existants ou futurs, de reports de trafic à l'échelle de l'aire urbaine) sera nécessaire pour vérifier le réalisme des propositions.]

LE SCHÉMA CONCEPT

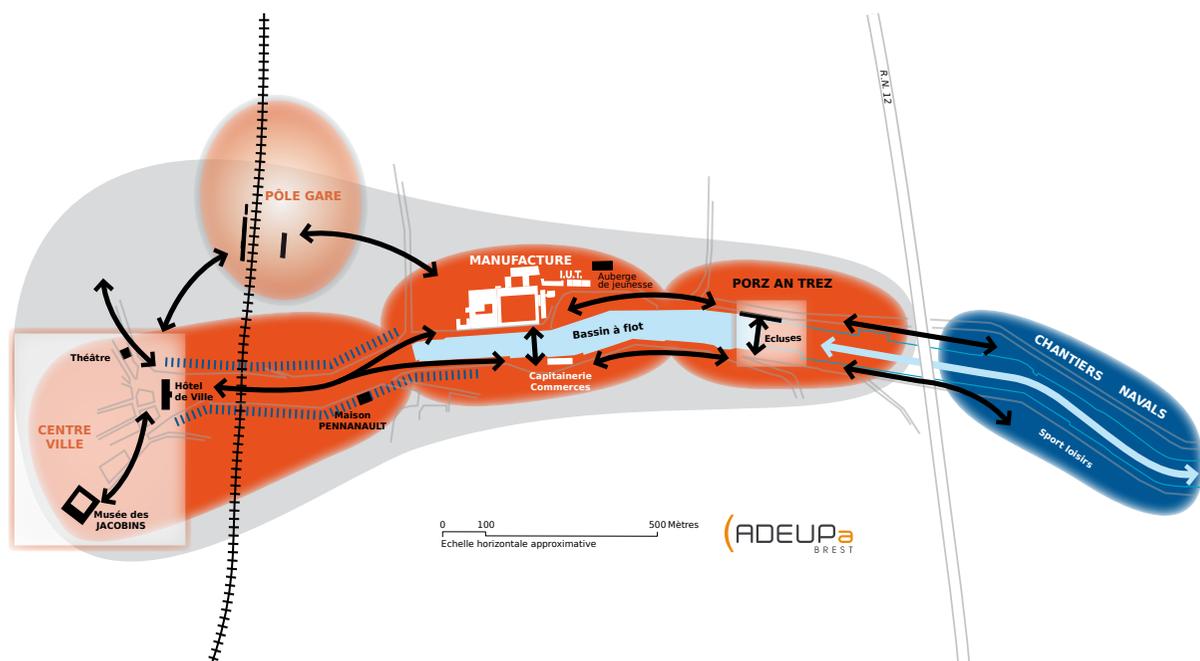
Il s'agit de montrer l'organisation du site par un graphisme simple et volontairement épuré. L'aménagement et les mouvements s'articulent autour du bassin à flot (pièce d'eau permanente) qui symbolise l'âme de la ville portuaire.

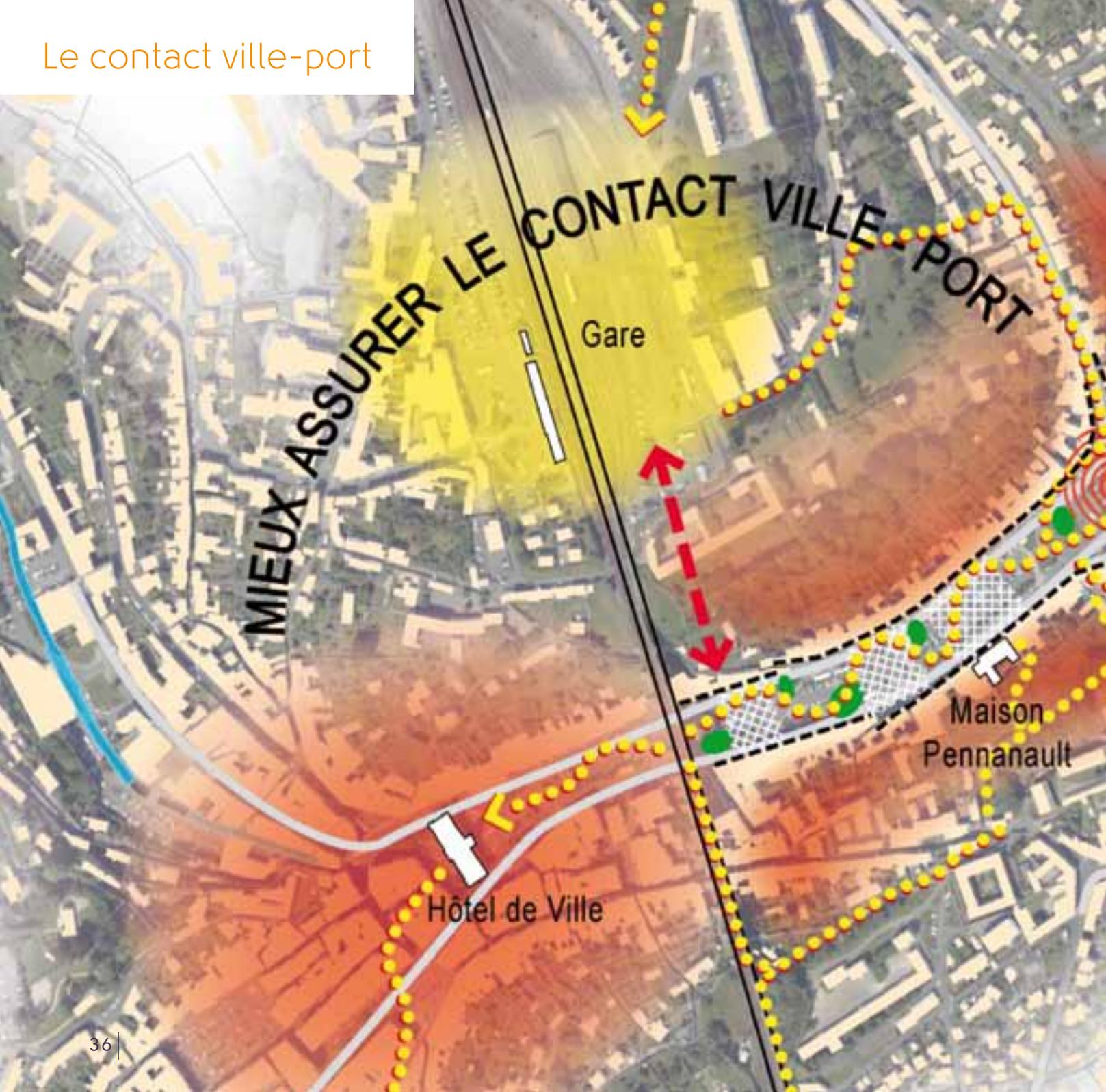
Le positionnement géographique des principaux éléments de composition sont regroupés en trois ensembles :

- Manufacture + capitainerie + ilot TEMPO
- Les écluses + Porz an Trez
- Square Weygand + Pennanault + place Cornic

Ils participent et influencent par leur rayonnement une entité spatiale plus large qui englobe le pôle gare et le centre-ville, générant ainsi des flux d'échanges créateurs d'animation.

Dans la partie aval est implantée la plateforme technique de maintenance navale : les coulisses du port.





DESCRIPTION SPATIALE

Le contact ville-port

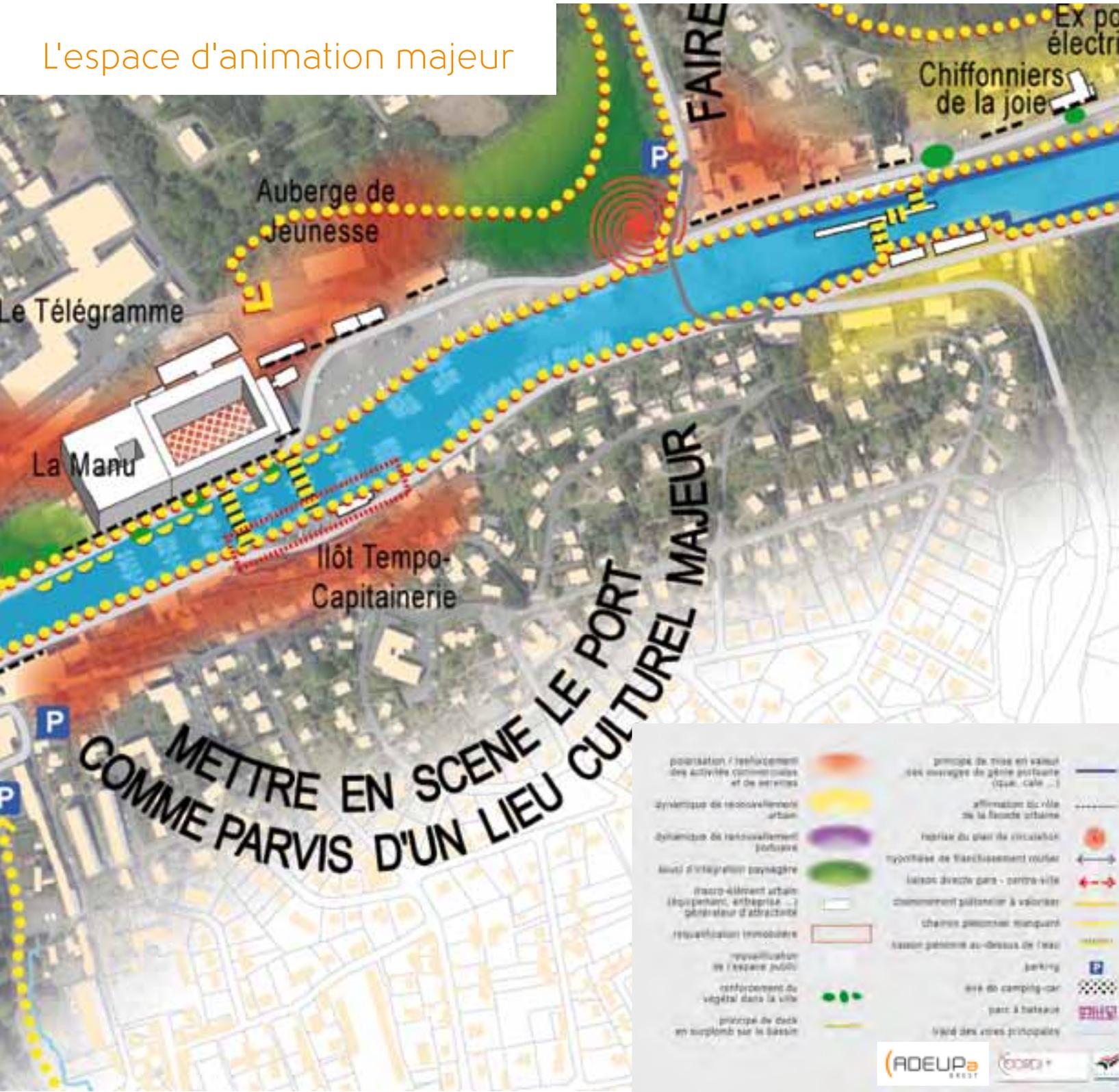
L'idée directrice consiste à rapprocher le port de la ville et rendre sa présence urbaine plus forte. Il importe ici de renforcer la prégnance du caractère maritime de l'espace public : vision des bateaux et de leur mature, mobilier urbain en lien avec la mer, évocation symbolique de l'eau, bref de tous les signes qui font sentir dans la ville l'existence et la proximité du port.

Ce principe entraîne un maintien et un rééquilibrage de l'animation commerciale et urbaine entre les deux rives, c'est-à-dire une plus grande diversité sur la rive droite appuyant le renforcement de la fonction tourisme dans la maison de Pennanault (Maison du Tourisme et Maison du Patrimoine et de la Culture). Celle-ci disposera aussi d'un parvis à la mesure de son rôle dans l'animation du centre-ville.

Ce sera enfin l'occasion de renforcer une liaison piétonne continue dans le centre-ville entre la voie verte en amont et le chemin de halage en aval.

Les conditions d'accessibilité entre la gare le port et le centre-ville devront faire l'objet d'une attention particulière dans la perspective Bretagne Grande Vitesse (BGV). Une liaison directe entre la gare et l'avant-port est souhaitable.

L'espace d'animation majeur



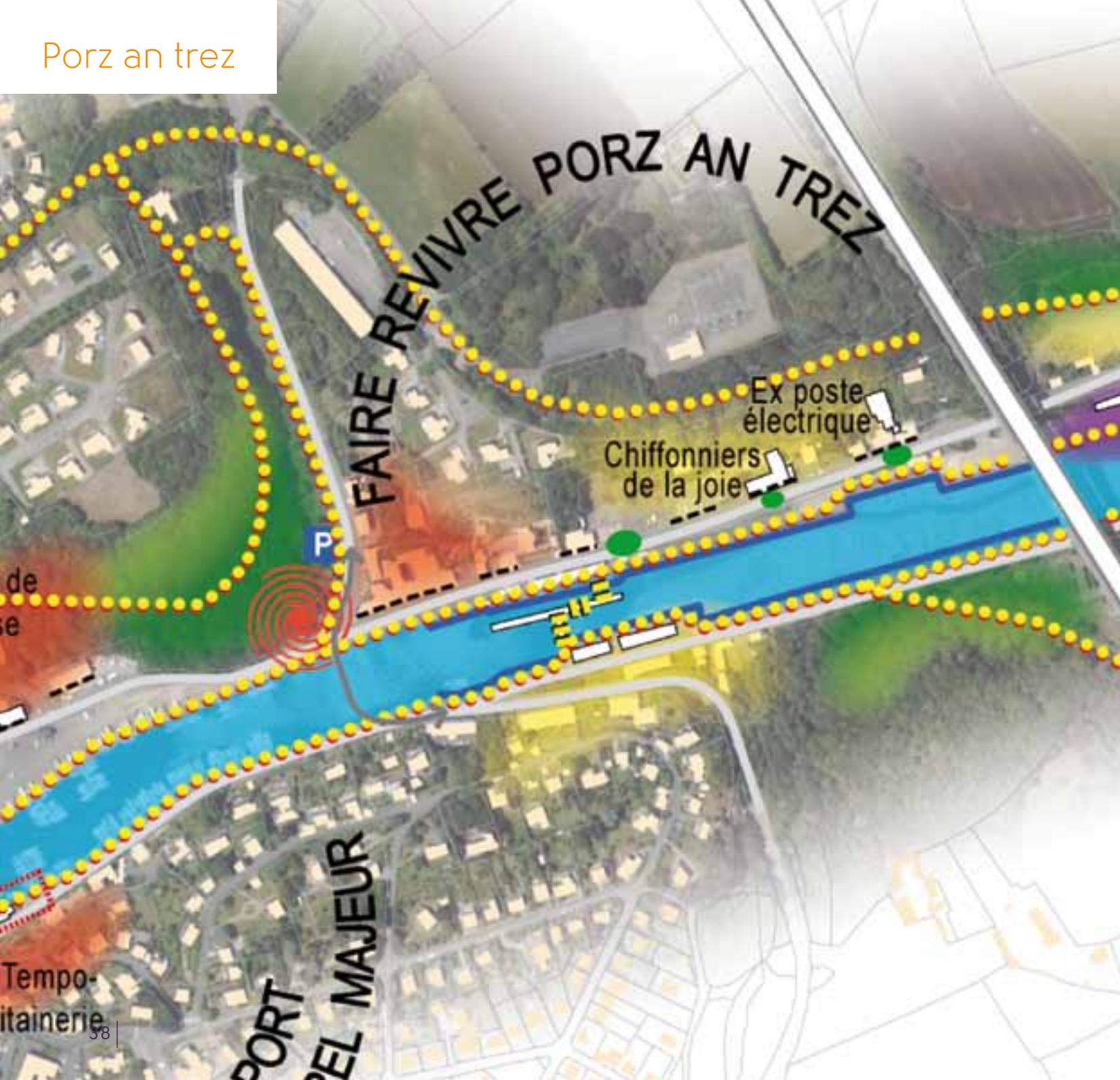
L'espace d'animation majeur

L'espace compris entre le square Weygand et la Manufacture est conçu comme un espace majeur, centré sur le bassin plaisance, pour la mise en scène portuaire. Cet espace est déjà un lieu d'animation important de la ville. Il offre la possibilité de renforcer un pôle autour des thèmes économie - enseignement - culture (IUT, Espace des Sciences ...), un lien avec un itinéraire culturel qui irrigue le centre-ville depuis le musée des Jacobins. Le schéma confirme le rôle de la Manufacture comme générateur d'attractivité. D'où la nécessité de prévoir une plus grande interpénétration fonctionnelle entre les bâtiments et le port comme ce fut le cas dans son histoire.

Il s'agit de donner un «parvis urbain» à la Manufacture en requalifiant les quais de Léon et de Tréguier comme un espace public au profit des piétons, en reliant les deux rives par un jeu de passerelles et en utilisant la cour d'honneur comme support évènementiel.

Le rôle de l'îlot «Tempo» pourrait utilement être renforcé par le développement des fonctions commerciales et portuaires actuelles. Il faudra rechercher à améliorer les conditions d'accueil des plaisanciers (capitainerie, sanitaires...). Ce renforcement est susceptible d'entraîner à terme la requalification immobilière de l'îlot dans sa totalité, ce qui aura pour effet de rééquilibrer le site portuaire au profit de la rive droite.

<ul style="list-style-type: none"> pointatation / renforcement des activités commerciales et de services dynamisme de renouvellement urbain dynamisme de renouvellement portuaire lieux d'intégration paysagère équipement urbain (équipements, entreprises ...) générateur d'attractivité requalification immobilière renouvellement de l'espace public renforcement du végétal dans la ville principe de dock en surplomb sur le bassin 	<ul style="list-style-type: none"> principe de mise en valeur des ouvrages de génie portuaire (quai, cale ...) affirmation du rôle de la façade urbaine renforce du plan de circulation hypothèse de franchissement routier liaison directe gare - centre-ville cheminement piétonnier à valoriser chaussée piétonne temporaire bassin pédestre au-dessus de l'eau parking aire de camping-car port à bateau visuel des zones prioritaires
--	--

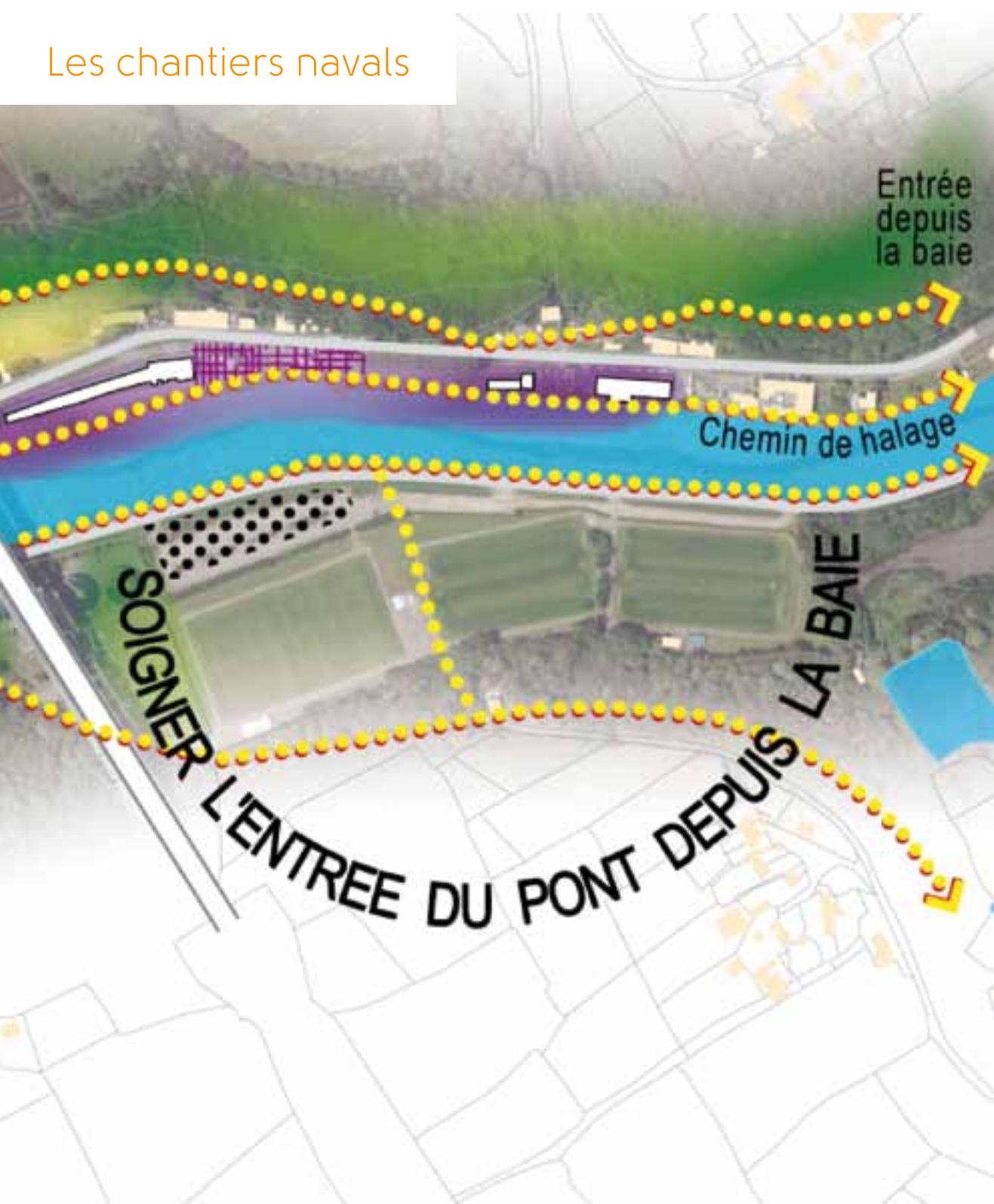


Porz an trez

La partie aval du port jusqu'au niveau des écluses devra faire l'objet d'une «réactualisation». Cet espace, qui a joué un rôle économique majeur, retrouvera un dynamisme à condition de favoriser une logique de renouvellement urbain progressive :

- faire du site de l'écluse un lieu d'accueil et de vie grâce à une traversée piétonne sécurisée, et à l'implantation d'activités commerciales de loisirs
- accueillir une «Maison de la Baie» servant d'écrin à la découverte et à la valorisation des activités artisanales en lien avec la rivière et le littoral
- relocaliser des activités liées à la vie du port (Associations des Plaisanciers)
- permettre le développement d'activités maritimes sur l'ancien quai à sable : embarcadère passagers, activités artisanales
- étudier la valorisation des ouvrages remarquables d'architecture maritime (quais, grill de carénage, rampes, cales ...) porteurs d'un imaginaire portuaire de premier plan
- vérifier l'opportunité d'un ouvrage mobile de franchissement routier de la rivière au droit de la rue de Saint-Germain et du cours Beaumont pour capter le trafic de transit.

La rive gauche (rue Saint-Germain – allée Saint-François) présente un tissu urbain hétérogène où des mutations sont envisageables (immeubles d'habitat ou anciennes activités vétustes comme la parcelle des « Chiffonniers de la joie »). Il importe de profiter de ces mutations pour renforcer l'attractivité résidentielle en développant des programmes d'habitat et en accueillant commerces et services en lien avec le port. L'apport de population nouvelle et l'animation retrouvée demanderont aussi une réponse en termes de stationnement qui pourrait être trouvée en bas de la rue Saint-Germain.



Les chantiers navals

Le site portuaire a la chance de posséder des activités de maintenance, de construction et de réparation navale au service des plaisanciers et des professionnels de la pêche. Il importe de maintenir ces activités et de permettre leur développement y compris par des installations complémentaires.

En tant qu'entrée de ville, la partie aval du port doit être requalifiée. En effet elle montre aujourd'hui un aspect peu engageant (hangars dégradés, épaves, ambiance de friches...) alors que c'est le premier espace qui s'offre à la vue lorsque l'on vient de la côte vers Morlaix. Globalement, il s'agira de embellir le paysage portuaire pour mieux l'insérer dans son environnement urbain et naturel en tenant compte des liaisons piétonnes notamment la continuité du chemin de halage.

Le traitement de la rive droite passe par une meilleure intégration de la station d'épuration et par l'amélioration de l'accessibilité de l'espace sportif de Keranroux.



LA GRILLE DE COHÉRENCE TERRITORIALE

La mise en place d'une dynamique de cohérence territoriale est nécessaire pour faciliter la communication, l'argumentation et la structuration du projet entre les différentes institutions existantes.

L'enjeu est d'associer l'ensemble des forces et ressources potentielles des services autour d'un projet de territoire partagé.

Dans un premier temps, avec les membres du comité technique, un état des lieux des projets existants par rapport aux axes de réflexion du site portuaire a été réalisé. Il se présente au travers d'une « grille de cohérence territoriale » qui définit au préalable :

1 – Les principaux enjeux et objectifs qui caractérisent le projet d'aménagement et de développement portuaire

2 - Les liens possibles entre les différentes études et travaux territoriaux préexistants au projet port

3 – Les relations avec des plans budgétaires ou programmes potentiels.

Il faudra prolonger cette grille par un travail de montage partenarial lorsque la programmation se précisera. La définition de site majeurs d'interventions (cf. infra) en est la préfiguration.

	ENJEUX ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX	ETUDE, RÉFLEXION, PROJETS EXISTANTS OU EN COURS	CADRE INCITATIF
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIE HABITAT	<ul style="list-style-type: none"> Équilibre géographique des activités commerciales port/ centre Potentiel de développement de nouvelles activités économiques Attractivité de l'habitat résidentiel Valorisation des lieux de vie (espaces de loisirs, espaces naturels) 	<ul style="list-style-type: none"> PLU St Martin des Champs PLU Morlaix (révision) SCoT Schéma de développement économique de Morlaix Communauté 	<ul style="list-style-type: none"> Fisac PLH Lois Scellier (selon décret) Ecofaur Contrat de pays Contrat de territoire Contrat de projet régional
DÉPLACEMENTS TRANSPORT STATIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> Réduire les flux de circulation automobile sur le site portuaire Privilégier les modes doux, vélos et marche à pied Faciliter l'accessibilité gare- centre ville- port Développement des transports collectifs Mise en réseau des voies piétonnes Renforcement des liens : ville/port et Manu/port 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement du pôle gare : gare point d'entrée Bretagne Grande Vitesse (BGV) Liaisons gare-centre et ville – port : aménagement du PEM Projet de délégation de service public stationnement Schéma des déplacements urbains et communautaires (SDUC) Schéma régional des voies vertes Schéma départemental des déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> Politiques contractuelles Contrat de pôle
GESTION PORTUAIRE ET VIE MARITIME	<ul style="list-style-type: none"> Gestion de l'équipement, optimisation du potentiel portuaire Propreté des abords Promotion des équipements portuaires Complémentarité avec les autres ports de la baie 	<ul style="list-style-type: none"> Concession des ports de Morlaix et Plougasnou Schéma directeur pour la plaisance en Baie de Morlaix GLZC (Gestion intégrée des zones côtières) 	<ul style="list-style-type: none"> FNADT Contrat de Pays (leader) Label « port propre »

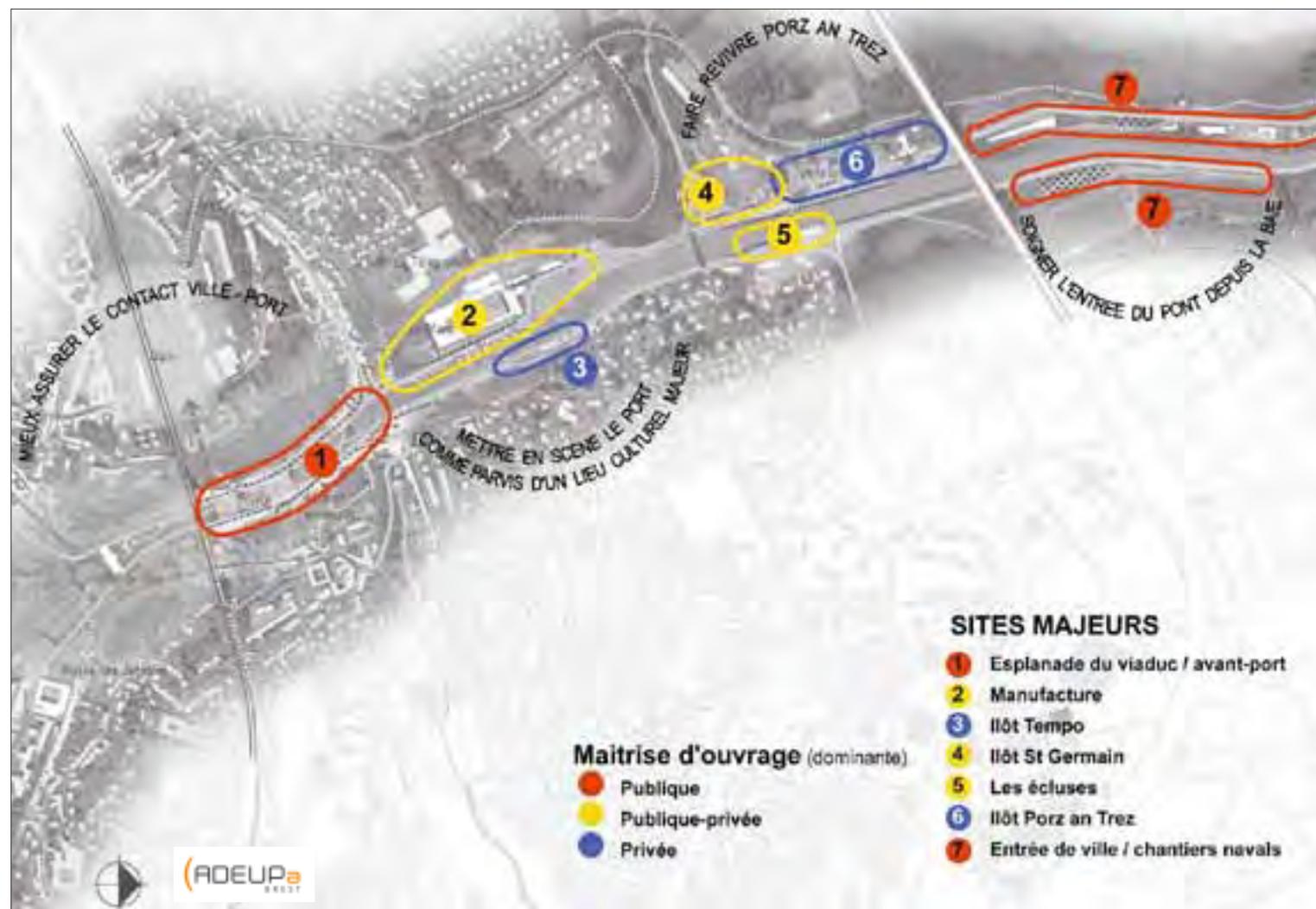
	ENJEUX ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX	ETUDE, RÉFLEXION, PROJETS EXISTANTS OU EN COURS	CADRE INCITATIF
ANIMATION ET VIE DU SITE	Culture - Évènement <ul style="list-style-type: none"> Organisation d'événements Rapprocher économie/enseignement/culture Mise en réseau et développement culturel Positionnement sciences et formation 	<ul style="list-style-type: none"> PLU St Martin des Champs PLU Morlaix (révision) SCoT Schéma de développement économique de Morlaix Communauté 	<ul style="list-style-type: none"> Contrat de territoire Label handicap Pays de Morlaix accessibilité
	Lien social <ul style="list-style-type: none"> Espace de loisir enfance Accueil et animation jeunesse Accessibilité handicap 	<ul style="list-style-type: none"> Université 2 Auberge de jeunesse Café concert 	
TOURISME	<ul style="list-style-type: none"> Le port « entrée majeure » du pays de Morlaix pour la valorisation du patrimoine rural et littoral Le port « lieu de fonctionnalité urbaine » Développement du potentiel d'accueil touristique, dont plein air Renforcement de la fonction d'embarcadère Identification intergénérationnelle Renforcement de l'hébergement hôtelier 	<ul style="list-style-type: none"> Maison Pennanault Tourisme urbain Appel à projet « Ville d'art et d'histoire » Charte de développement touristique Pays touristique de Morlaix, territoire pilote internet web 2.00 Structuration et professionnalisation des acteurs du tourisme (Morlaix modèle d'économie paritaire) Atelier tourisme 2009 Développement de l'axe économique Morlaix-Roscoff Développement touristique secteur Trégor 	<ul style="list-style-type: none"> Charte pays côtiers Pôle touristique de Bretagne projet « ambassadeur du territoire » Tourisme handicap



LES SITES MAJEURS D'INTERVENTION

Le schéma d'orientation représente une vision globale à long terme du site portuaire. Il est cependant utile de montrer comment cette mise en valeur et cette transformation pourra s'opérer concrètement. Il est possible de distinguer les lieux principaux de l'aménagement selon le degré d'engagement de la maîtrise d'ouvrage.

En effet, la puissance publique n'a pas vocation à tout réaliser dans un projet de cette envergure. L'initiative privée a toute sa place dans la dynamique de renouvellement urbain et portuaire, d'autant plus que les procédures de partenariat public – privé définissent les responsabilités et les risques des uns et des autres. L'initiative publique reste néanmoins nécessaire pour encadrer le processus, et notamment pour inciter à l'action et pour produire des effets de levier, comme par exemple l'aménagement de l'espace public qui valorise de facto le tissu urbain proche.



Maîtrise d'ouvrage publique

Esplanade du viaduc /Avant-port / Pennanault

Du fait de son statut, cet espace relève de la maîtrise d'ouvrage publique, d'autant plus que la complexité de l'intervention sur la circulation, le stationnement, l'accès aux commerces, la place respective du minéral / végétal, le mobilier urbain requerra une approche fortement concertée auprès de la population.

> **Chef de file** : Ville de Morlaix

Requalification des quais

Les quais au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant la voirie (chaussée et trottoirs), les espaces intermédiaires entre voirie et bassin à flot, les ouvrages de génie maritime (quai, cale, ...) demanderont une requalification si l'on souhaite qu'ils deviennent un espace public animé et approprié par les habitants, les plaisanciers et les visiteurs. Il faudra profiter pour cela des travaux de réfection du bassin à flot (dispositif technique de lutte contre l'envasement). L'imbrication des emprises publiques rend nécessaire une coordination des interventions.

> **Chef de file** : Morlaix Communauté

Entrée de ville / Chantiers navals

Ce secteur devra faire l'objet d'une requalification d'ensemble (des travaux ont déjà été entrepris dans ce sens sur la rive gauche par la Communauté en 2005-2006) afin d'en faire une entrée de ville et de port convenable, tout en précisant les différentes occupations, et permettant

notamment le maintien voire le développement des chantiers navals.

> **Chef de file** : Morlaix Communauté

Partenariat public - privé

Manufacture

Une programmation ambitieuse associant l'initiative privée est nécessaire pour faire de la Manu un lieu majeur d'animation, et pour réussir une osmose entre l'espace public extérieur, les bâtiments et la cour intérieure.

> **Chef de file** : Morlaix Communauté

Ilot Saint-Germain

Le tissu urbain de cet ancien quartier offre des possibilités réelles de renouvellement urbain qu'il convient d'encadrer. Il faudra veiller à développer une certaine mixité urbaine (commerces, services) en lien avec la revitalisation de l'ensemble de Porz an Trez, et à répondre au besoin de stationnement. Le PLU est l'outil de régulation adapté pour encadrer l'initiative privée dans ce secteur.

> **Chef de file** : Ville de Saint-Martin des Champs

Les écluses

L'ensemble des écluses y compris les bâtiments situés en rive de port et d'autres sur les quais pourront recevoir une requalification lourde. L'affectation des locaux actuels et futurs restent à définir avec le monde associatif et économique dans le respect de l'activité portuaire.

> **Chef de file** : Morlaix Communauté

Maîtrise d'ouvrage privé

Ilot tempo

La CCI est concessionnaire de cet espace. Les fonctions actuelles pourraient trouver place dans un bâtiment neuf ou rénové qui accueillerait d'autres activités.

> **Chef de file** : CCI

Ilot Porz an Trez – Abords RN 12

L'espace compris entre la colline et l'allée Saint-François de part et d'autre du viaduc de la RN 12, en dépit de la forte déclivité et du faible ensoleillement, offre de fortes potentialités de renouvellement urbain (parcelles de large emprise peu ou pas occupées, témoins de l'activité industrielle du port de Morlaix).

Ce secteur peut être propice à de l'habitat et/ou à l'accueil d'activités demandant une certaine emprise et la proximité de la ville.

> **Chef de file** : le privé dans le cadre d'une politique foncière publique

CRÉER UNE COORDINATION INTER-INSTITUTIONNELLE

L'aménagement et le développement du site portuaire selon la logique du schéma d'orientation va mettre en interférence de nombreuses instances politiques et techniques du fait de l'enchevêtrement des compétences, des maîtrises d'ouvrage, des statuts d'occupation des sols.

Au cours de son actualisation, le schéma d'orientation va rencontrer des aléas ou des obstacles que l'on ne peut prévoir et qui peuvent modifier telle ou telle orientation. Il faudra donc le faire vivre et l'enrichir. L'ensemble de ces raisons plaide pour mettre en place une coordination inter-institutionnelle, sous la forme d'une équipe restreinte, souple et réactive.

Mission

Le premier objectif consiste à réunir les conditions optimales de mise en œuvre du schéma d'orientation afin d'assurer la gouvernance et la conduite de projet entre les partenaires et les différents intervenants. Il s'agira aussi de préciser le phasage court, moyen et long terme du schéma. La détermination de la première phase des travaux sera déterminante pour la communication du schéma.

Un tel projet ne peut réussir sans une communication adaptée vis-à-vis de plusieurs publics (local, régional ...). Dans cette logique, la démarche participative pourra trouver de nouvelles modalités en accord avec le caractère plus opérationnel du projet.

Le financement des travaux sera également de la compétence de cette coordination car il faudra rechercher des montages opérationnels et financiers efficaces.

Enfin, la recherche d'investisseurs et la formalisation des partenariats, notamment des partenariats publics – privés, devra être organisée en lien avec le phasage et son calendrier.

En résumé, la mission de la coordination inter-institutionnelle consistera à fédérer les forces et les compétences locales dans une approche de marketing urbain et territorial, de « vendre le port pour vendre la ville et le territoire ».

Composition

La coordination inter-institutionnelle sera composée d'une part des directeurs généraux des services des institutions partenaires soit : Morlaix Communauté, Morlaix (St-Martin des Champs et CCI), et d'autre part d'un chef de projet. Il s'agit d'une structure légère et opérationnelle, sous la responsabilité du comité de pilotage composé des élus des instances partenaires.

L'expérience des villes qui ont engagé des projets de ce type montre l'intérêt d'un chef de projet qui soit à même de réaliser la difficile osmose entre les directives politiques et les composantes techniques du projet. Dans le cas présent, les compétences requises de ce chef de projet procéderont de la programmation architecturale et d'espaces publics, du montage opérationnel et financier et de la communication.

Ce profil pourra être trouvé soit en interne chez le maître d'ouvrage chef de file, soit en externe (SEM, cabinet coordinateur de projet ...).

VERS UNE CHARTE D'ENGAGEMENT DES PARTENAIRES

La démarche initiée sur le site vise à redonner à Morlaix son statut de ville portuaire à l'articulation du grand territoire que constituent la baie de Morlaix et son arrière-pays des Monts d'Arrée : faire du port la porte d'entrée de ce territoire. Il y a là un enjeu d'image pour fixer et attirer entreprises et résidents.

C'est pourquoi, il a paru opportun aux quatre partenaires de conclure et d'acter le travail par un accord moral formalisé, sous la forme d'une charte de projet qui affichera l'engagement de chaque partie devant le public. Ce document sera aussi une manière de reconnaître l'apport de la société civile, au travers de la démarche participative expérimentale.

Ces modalités concernant la teneur et l'importance à donner à cette charte restent à préciser (lieu de signature, conférence de presse, conditions d'officialisation, ...). On peut néanmoins dès à présent, indiquer à grands traits le contenu de ce document qui énoncera les réponses et les règles communes que se donnent les partenaires pour aménager et développer le site portuaire.

Les propositions d'engagement pourraient être les suivantes :

- respecter le parti d'aménagement à l'échelle du site. Il s'agit de grandes options où l'esprit d'ensemble l'emporte sur les détails, d'autant plus que ce parti reste souple et révisable,
- mettre en place une coordination inter-institutionnelle. Cette coordination a pour rôle de préparer, conduire et mettre en œuvre les actions dans la phase opérationnelle (ce point vient d'être développé dans le chapitre précédent),
- poursuivre la démarche participative en l'adaptant à la phase opérationnelle qui s'engage. Le succès de l'atelier portuaire rend souhaitable de prolonger ce type d'approche en l'adaptant aux enjeux et aux contraintes qui ne manqueront pas d'apparaître à ce stade,
- utiliser tous les outils réglementaires et opérationnels (PLU, PLH, OPAH, ...) pour faire avancer le projet. Les documents de planification sont soumis à un certain nombre de révisions. Il est indispensable d'y inscrire les grandes options du schéma d'orientation, que ce soit dans les orientations stratégiques ou dans la réglementation,
- tirer profit de la mise en place de la solution pérenne visant à résoudre l'envasement, pour réorganiser l'espace public des quais entre le square Weygant et la manufacture, en lien avec l'ouverture de la manufacture sur le port,

- se doter d'une stratégie foncière à l'échelle du site en associant le contrôle des DIA (Déclarations d'Intention d'Aliéner) qui permettra aux partenaires de se doter collectivement d'une connaissance partagée des mutations foncières sur le site élargi, avec l'action de l'établissement public foncier régional (Foncier de Bretagne).

6. Bibliographie

- Liste des réunions organisée dans le cadre de la démarche
- Entretiens réalisés auprès des professionnels de la plaisance de la baie de Morlaix
- Portraits et représentation à partir des entretiens avec les membres du groupe de coproduction (Coodi +)
- Sélection des diaporamas présentés pendant la démarche

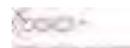
NB : Ces documents sont disponibles sur un support numérique auprès de Morlaix Communauté

Directrice de la publication
Claire GUIHÉNEUF

Réalisation
**Philippe LANNUZEL, Philippe
MAZÉAS, COORDI +**

Maquette et mise en page
ADEUPa

©ADEUPa 2011



Agence d'urbanisme du pays de Brest

24, rue Coat-ar-Gueven - 29200 Brest - Tél.: 02 98 33 51 71

www.adeupa-brest.fr

Thématique 4

« Secteur sauvegardé »



RAPPORT

Évaluation de l'intérêt de mettre en œuvre un secteur sauvegardé sur le centre historique de la Ville de MORLAIX

Anne Cazabat, architecte, Eve Pellat-Page, urbaniste (BE-AUA), Marie-Jeanne Jouveau, architecte (CAPLA), Maï Melacca, paysagiste – juin 2015



RAPPORT

Évaluation de l'intérêt de mettre en œuvre un secteur sauvegardé sur le centre historique de la Ville de MORLAIX

Introduction	5
Chapitre 1 : Le patrimoine Morlaisien - synthèse	6
1.1 Situation de la ville et étapes de développement du centre historique.....	6
1.1.1 Le site initial	6
1.1.2 Le développement de la ville	6
1.2 Les espaces urbains majeurs.....	10
1.2.1 Le site portuaire historique.....	10
1.2.2 Les espaces urbains : les places en relais.....	10
1.3 Des patrimoines identitaires	14
1.3.1 Les grands monuments	14
1.3.2 Les architectures de pans de bois	18
1.3.3 Le patrimoine des pentes.....	20
1.3.4 Les Vues.....	22
Chapitre 2 : Le patrimoine menacé	24
2.1 Les interventions destructrices	24
2.2 Les désordres	24
2.3 Des espaces publics majeurs utilisés comme des stationnements.....	26
2.4 L'altération des venelles	26
2.5 L'altération des jardins et murs de clôtures	28
2.6 Le risque de disparition du dynamisme commercial	28
2.7 La vacance des logements.....	28
Chapitre 3 : Les outils de gestion patrimoniale existants sur le centre ancien et leurs limites	30
3.1 Les monuments historiques et les périmètres d'abords	30
3.2 La ZPPAUP	30
3.3 Le site inscrit	31
3.4 Le volet patrimonial du PLU	31
3.5 Conclusion.....	31
Chapitre 4 : La pertinence de l'outil secteur sauvegardé pour la préservation et l'accompagnement du patrimoine du centre ancien de Morlaix	32
4.1 Portée de l'outil.....	32
4.2 Avantages	33
4.2.1 Pour la Ville	33
4.2.2 Pour le pétitionnaire	33

4.3 Outils financiers	34
4.3.1. Les outils juridiques et fiscaux	34
4.3.2. Les aides financières – Subventions.....	34
4.4 Accompagnements à mettre en place par la collectivité.....	35
Chapitre 5 : Hypothèses de périmètre pour l'étude d'un futur secteur sauvegardé et justifications.....	37
5.1 Rappel des conclusions	37
5.2 Descriptions des deux hypothèses.....	38
5.3 Les phasages possibles de la démarche	43

Les figures, numérotées de 1 à 17, mentionnées dans le texte sont regroupées dans un document annexe en format A3, pour une plus grande lisibilité.

Introduction

La Ville de Morlaix a lancé par délibération du conseil municipal du 26 septembre 2013 la révision de sa ZPPAUP en vue de sa transformation en Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) et engagé en parallèle l'évaluation de l'intérêt de mettre en œuvre un secteur sauvegardé sur le centre historique.

Dans le cadre de ces deux démarches a été effectué un diagnostic des patrimoines sur l'ensemble du territoire qui a conduit à une spatialisation et une hiérarchisation des enjeux.

Pour chaque enjeu ont ensuite été définis les composantes, les facteurs de dégradations et les risques de disparition, ainsi que les outils qui seraient les plus appropriés à la préservation des éléments identitaires de Morlaix.

Cette analyse a conduit à la définition d'un périmètre d'AVAP et la proposition d'hypothèses de périmètre pour l'étude d'un éventuel secteur sauvegardé sur le centre ancien de Morlaix.

Le présent dossier présente la démarche de diagnostic permettant de définir les identités patrimoniales typiquement morlaisiennes du centre historique, les risques et dysfonctionnements qui touchent ces éléments et la pertinence de l'outil de secteur sauvegardé dans la gestion des problématiques spécifiques des patrimoines reconnus.

Le diagnostic patrimonial réalisé sur l'ensemble du territoire communal a permis de définir différents enjeux, et hypothèses de périmètre, trouvant leur traduction à travers la mise en place d'une part d'un secteur sauvegardé sur le centre historique et d'autre part de la servitude AVAP sur le reste du territoire communal.

Chapitre 1 : Le patrimoine Morlaisien - synthèse

1.1 Situation de la ville et étapes de développement du centre historique

1.1.1 Le site initial

(Figure 1)

Morlaix s'est implanté sur un site stratégique, au fond de la ria du Dossen, à la confluence du Queffleuth et du Jarlot. Ces deux cours d'eau forment la rivière du Dossen, qui se jette dans la baie de Morlaix.

La Rivière de Morlaix (ou rivière du Dossen) reçoit sur sa rive gauche la Pennelé et sur sa rive droite le Dourduff. Son port est situé en fond d'estuaire accessible par un chenal à marée haute.

Morlaix est situé dans une vallée très encaissée, aux pentes marquées, sur lesquelles s'est construite la ville.

1.1.2 Le développement de la ville

(Figures 2 et 3)

Les premières implantations se sont faites au niveau du passage à gué, à la confluence du Jarlot et du Queffleuth. La disposition particulièrement favorable du site explique la confluence de huit voies romaines qui conduisent aux différents points majeurs du territoire breton.

Sur un promontoire permettant la surveillance de la confluence et l'accès depuis la mer, s'est implantée la première forteresse. A ses pieds s'est développée la ville close, protégée à la fois par le château et les douves naturelles constituées par les deux rivières.

Les supports de cette mémoire se situent à différentes échelles de lecture : l'échelle géographique, l'échelle parcellaire et l'échelle des vestiges architecturaux.

1.1.2.1 La mémoire du site fortifié

Le promontoire sur lequel s'élevait l'ancien château est un repère patrimonial en lui-même. Il marque le paysage et l'histoire et se trouve en surplomb du centre ancien.

Un château aujourd'hui disparu

C'est sur ce site stratégique que s'implante **une première forteresse au XI^e** sous l'impulsion des vicomtes de Léon. Puis en 1180, suite au rattachement de Morlaix au domaine ducal à l'issue de la révolte des vicomtes de Léon contre les Plantagenêts, le château devient **une place forte avancée face au Léon**.

Citadelle en 1594 avec l'adjonction de bastions pour l'artillerie, le château devait déjà être ruiné en 1598 puisqu'il est fait état de sa démolition (ou du démantèlement), après les guerres de la Ligue.

En 1636, Dubuisson-Aubenay, fait état « *d'un donjon constitué d'un corps de logis flanqué de quatre tours...De ce Château une galerie menait à la chapelle Notre-Dame du Mur. Le château neuf avait une forme pentagonale constituée de cinq bastions joints ensemble.* »

La récupération des pierres permet la construction de l'hôtel de ville en 1610 et de l'hôpital vers 1733, seule subsiste aujourd'hui **un reste de tourelle en partie arasée**.

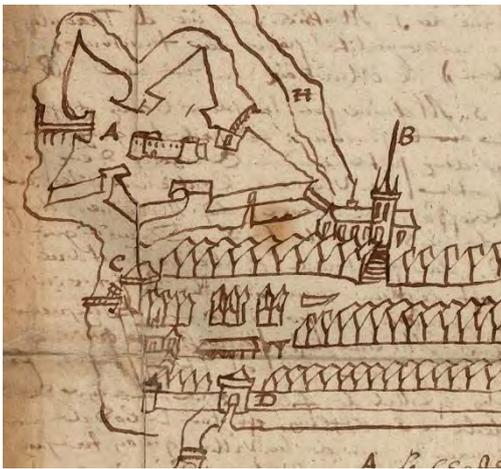
Un square est aujourd'hui aménagé sur le site de l'ancien château, ainsi qu'un petit belvédère pour profiter de la vue.

Les remparts de la ville

Les remparts de la ville close datant du XV^e se retrouvent dans la toponymie : rue du Mur et rue des Vieilles Murailles. La partie la mieux conservée de l'enceinte urbaine du centre ancien, et protégée au titre des Monuments Historiques, se trouve rue de l'Hospice. Au-dessus de cette partie se trouvait autrefois la Collégiale du Mur.

Les portes des anciens faubourgs

Certaines parties des faubourgs possédaient des portes qui venaient contrôler le passage d'une voie. Seuls restent visibles aujourd'hui une partie de la muraille entre deux portes du faubourg Saint Mathieu, la porte du Parc au Duc et la porte du Marc'Hallach.



Extrait « Croquis de la ville de Morlaix »
BNF cote OF-TOL-15000299



Extrait du panneau d'information du Square du
Château. Source du document : « Morlaix bourg castral



Rue de l'Hospice et site de la Collégiale



Partie de la muraille / Place de la Fontaine au Lait



Place du Marc'Hallach

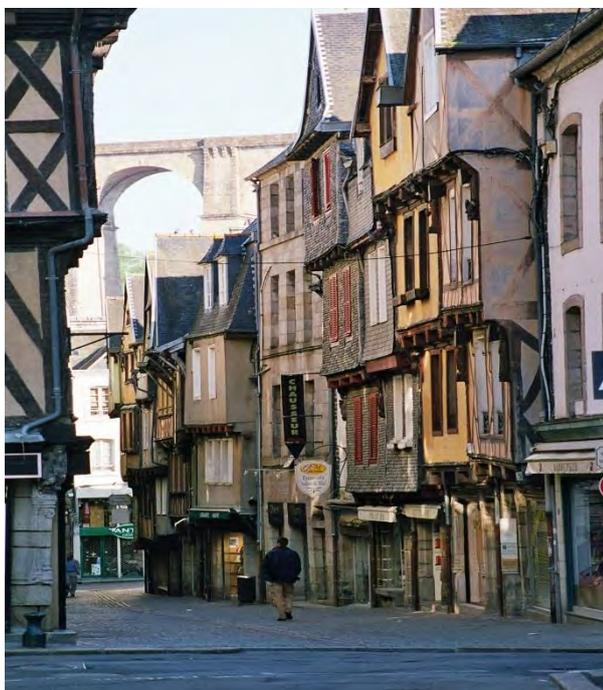
1.1.2.2. La mémoire du parcellaire

Nous avons vu dans la description du site initial la contrainte topographique forte de ce site entre confluence et vallées encaissées. La ville close s'est implantée dans un premier temps sur une langue de terre entre les vallées du Jarlot et du Queffleuth qui servaient ainsi en partie de douves naturelles.

Ces doubles contraintes ont entraîné une densification intense de la ville, avec un parcellaire en lanière étroite. Grâce aux développements des faubourgs et à la contrainte topographique, la structure de la ville médiévale, n'ayant pas eu la nécessité de se reconstruire sur elle-même, reste en grande partie préservée. Morlaix est aujourd'hui la seule ville du Trégor et du Léon à conserver des immeubles médiévaux en vis-à-vis, formant l'identité de la rue médiévale.

On rencontre ainsi des îlots entièrement bâtis, sans espaces libres. Ils sont souvent composés de parcelles en lanières serrées, très profondes, permettant aux bâtiments d'avoir des façades sur deux rues.

De manière générale, l'îlot de l'ancien périmètre intra-muros est toujours constitué d'un parcellaire laniéré dense. Il peut se trouver entre deux rues, ou adossé aux fortifications. Les rares espaces libres sont des cours intérieures.





Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé :

Au regard des enjeux spécifiques liés au site d'implantation et au développement de la ville, il convient tout d'abord de maintenir les caractéristiques paysagères et topographiques du site sur le promontoire portant anciennement le château dans de futurs aménagements et de maintenir la lisibilité de la délimitation de l'ancien site d'implantation visible dans les tracés de la rue Edouard Corbières et rue du Château.

Une Orientation d'Aménagement et de Programmation, outil spécifique du document d'urbanisme qu'est le secteur sauvegardé, pourrait par exemple permettre d'encadrer les futures interventions avec un objectif patrimonial affiché.

Il convient ensuite de préserver tous les vestiges des différentes fortifications encore en place et ne faisant pas l'objet d'une protection au titre des Monuments Historiques. Certains éléments non identifiés, situés dans l'intérieur des îlots ou des bâtiments, pourront être repérés lors des relevés à l'immeuble mis en place dans le cadre d'un secteur sauvegardé.

Enfin, le parcellaire historique encore en place devrait être préservé dans son tracé et sa lecture en façade, et les particularités qui en découlent comme les relations des bâtiments en mitoyenneté qui s'interpénètrent parfois dans leurs volumes intérieurs et leurs couvertures. Seul l'outil secteur sauvegardé permettra de gérer ces particularités.

Le gabarit des rues médiévales serait ainsi maintenu dans sa lisibilité notamment en élévation en encadrant par exemple les interventions qui entraîneraient la modification des encorbellements des pans de bois.

1.2 Les espaces urbains majeurs

1.2.1 Le site portuaire historique

(Figure 4)

Morlaix s'est développé autour de son port au travers des siècles. L'ancien port de commerce se développa dès la fin du XII^e siècle avec une ouverture du négoce vers l'Angleterre, le Portugal ou l'Espagne.

Cet espace est composé d'éléments d'identités et de natures différentes.

D'une part les éléments liés exclusivement au patrimoine maritime comme le bassin à flots, le port de plaisance, l'écluse, les quais de Tréguier et du Léon. D'autre part les éléments paysagers liés aux espaces publics comme le cours et le square Beaumont et les alignements d'arbres ou ceux liés à la topographie et aux surplombs comme les vues sur la ville et les coteaux boisés.

Enfin un cadre architectural différent sur les deux rives de part et d'autre du port de plaisance. Sur la rive gauche, des bâtiments de grande qualité comme l'ancienne Manufacture de Tabacs et quelques implantations de villa en milieu de coteau, et sur la rive droite, des constructions d'époques et de styles variés.

Aujourd'hui ce port devenu de plaisance est en lien direct avec le centre ancien par une succession de places publiques (construites suite au recouvrement des cours d'eau, fin XIX^e : 1^{er} comblement du bassin pour construire la place Cornic inaugurée en 1897 et 1961 : 2nd comblement du bassin à flots et construction de la Place de Gaulle), qui mériteraient un véritable programme de mise en valeur. Les quais sont des espaces publics majeurs de la ville, ils donnent accès à l'eau et avaient anciennement également une vocation de promenade (Cours Beaumont). Les quais de Tréguier et du Léon témoignent de cette proximité avec l'eau, et matérialisent la limite historique entre le Léon et le Trégor séparés par la rivière de Morlaix.

La proximité entre le port et le centre-ville rend perceptible l'identité maritime de Morlaix et rappelle l'importance de son port de commerce dans le développement économique de la Ville.

Il s'agit aujourd'hui d'un espace majeur car il relie les lieux importants de la vie publique et touristique de Morlaix, à savoir l'Hôtel de Ville, la maison Penanault (nouvel Office du Tourisme et Centre d'interprétation de l'Architecture et du Patrimoine), la Manufacture et le port de Morlaix.

1.2.2 Les espaces urbains : les places en relais

(Figures 5 et 6)

Le centre ancien est composé d'une succession d'espaces publics, places, placettes de qualité, majoritairement situés dans la partie plane de la ville qui mettent en scène le bâti. Notamment un bel ensemble linéaire d'espaces publics le long de l'axe du Dossen souterrain et des places de part et d'autre du Jarlot.

Ce maillage d'espaces publics se compose de places fonctionnant en relais ou de manière plus individuelle :

- L'ensemble urbain portuaire de Morlaix est composé d'une succession de places publiques (La Place des Otages, la Place Cornic et la Place Charles de Gaulle), encadrées par des édifices de qualité, qui offrent des perceptions intéressantes du front bâti sur un grand linéaire de part et d'autre du viaduc.
- L'ensemble des places le long du Jarlot : Place de Viarmes, Place des Jacobins, Place du Dossen, Place Allende, Allée du Poan Ben.
- Les Places plus isolées : la place du Marc'hallach et la Place Traoulen,
- Les espaces publics liés spécifiquement à la présence d'un édifice religieux : La Place du Calvaire, les Parvis de St Mélaïne, St Martin et St Mathieu, La Place des Jacobins.

Ces différents espaces publics, à travers les façades urbaines qui les encadrent, les éléments de mobilier urbain, les revêtements de sols, les alignements d'arbres et les perspectives sur la ville dévoilent l'histoire de la ville et la richesse de son patrimoine.



Le bassin vu du viaduc de Morlaix (Source : <http://www.pouliquen.me/>)



Le port hier : commerces, promenade sur le Cours Beaumont

Le port aujourd'hui : plaisance et parking

Place de Viarmes



Place des Jacobins



Place des Halles (place Allende)



Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé :

L'aménagement de ces différents espaces et notamment le travail de relais et de parcours, est le lieu de mise en place privilégié d'Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique à fort enjeu patrimonial et permettant une réflexion d'ensemble, notamment sur la problématique des circulations et des stationnements.

En parallèle de ce parcours, chaque place définie par un bâtiment dont elle est en quelque sorte le « parvis », pourrait faire l'objet d'une OAP spécifique, chacun de ces espaces publics devant être travaillé de manière particulière, en cohérence avec l'ensemble.

Pour le site portuaire historique, il apparaît souhaitable de préciser les attentes concernant les séquences de part et d'autre du viaduc : la séquence Hôtel de Ville/Viaduc et la séquence Viaduc/Port avec son patrimoine maritime encore préservé.

Afin de mieux ajuster les encadrements qui seraient souhaitables pour les architectures encadrant ces espaces publics et d'en compléter la compréhension, des repérages sur l'ensemble de la profondeur de la parcelle pourraient s'avérer précieux afin d'acquérir une connaissance fine des patrimoines cachés, également sur les arrières.

Cela afin d'accompagner au mieux les interventions et de permettre une réappropriation de ces richesses patrimoniales par les propriétaires.

Au regard des enjeux spécifiques et de l'objectif opérationnel et de connaissance approfondie des bâtis, seul l'outil secteur sauvegardé est à même de répondre à ces attentes.

1.3 Des patrimoines identitaires

1.3.1 Les grands monuments

Les églises :

Les trois églises de Morlaix Saint-Mélaine, Saint-Mathieu et Saint Martin correspondent aux différents quartiers historiques qui se sont développés autour et dans le centre fortifié dont ils sont à la fois l'emblème et le lieu de centralité. Les deux premières, classées Monuments historiques sont implantées à proximité immédiate du fond de vallée dont Saint Mathieu dans la ville close, alors que Saint-Martin est située sur le haut d'une colline. Cette situation un peu à l'écart s'explique puisqu'il s'agit de l'ancienne église paroissiale de Saint-Martin des champs dont le bourg initial est aujourd'hui le quartier Saint-Martin, rattaché depuis à la commune de Morlaix. Cette église reconstruite de 1775 à 1788 ne fait l'objet d'aucune protection.

Les couvents (Figure 7)

L'arrivée des congrégations religieuses sur le territoire commence dès le XII^e siècle, avec un couvent de Dominicains fondé grâce aux libéralités du duc de Bretagne, le couvent des Dominicains est repris au XV^e siècle par les moines jacobins, dont l'église, fondée en 1230, est la plus ancienne de la ville.

A partir du XVII^e siècle commence une seconde période d'implantation de communautés religieuses qui s'implantent sur le haut du coteau Est du Dossen : Capucins 1612, Carmélites 1624, Bénédictines du Calvaire 1625, Ursulines 1638.

Tous les couvents déclinent une organisation similaire : un ensemble de bâtiments conventuels (cloître, chapelle...) un jardin, un parc entouré de murs, dont certains faisaient l'objet d'un tracé et de parterres. Trois d'entre eux font l'objet d'une protection au titre des Monuments historiques : Les restes de la chapelle ND de la Fontaine au niveau du couvent des carmélites classés le 14.04.1909 ; L'ancienne abbaye des jacobins (façades et toitures des bâtiments conventuels, ancienne église) classée le 04.11.1983 et le couvent des Ursulines (ensemble du décor du chœur des religieuses et de sa tribune, étage au-dessus du chœur classé le 13.03.2004, et corps de bâtiments, cloître, église, cours, jardins, murs de clôture inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques le 05.07.2002.

Parmi ces couvents, beaucoup ont perdu leur destination première. C'est notamment le cas de l'ancien couvent des Dominicains (puis des Jacobins) aujourd'hui transformé en musée, après avoir été utilisé un temps comme caserne. C'est également le cas du couvent des Calvairiennes, transformé en caserne au XIX^e (caserne d'Aumont), et réinvesti par des logements construits par le Foyer Moderne en 1980.

Les couvents, ayant encore préservés leur fonctionnement religieux sont le couvent des Carmélites et le couvent des Ursulines (en cours de mutation car les bâtiments conventuels sont inoccupés depuis 2009, la chapelle est quant à elle gérée par l'Association des amis de la chapelle des Ursulines de Morlaix (AACUM).

L'hôtel de ville

Construit en 1838, ce bâtiment de type néoclassique est implanté à l'emplacement du premier port de Morlaix et constitue aujourd'hui le décor de fond de la Place des Otages bordée de l'autre côté par le viaduc. Il marque en quelque sorte la limite entre les grands espaces d'identité principale XIX^e et le centre d'identité médiévale qui s'étend à l'arrière.

Le viaduc : Projet impérial et monument emblème de la ville

Cet édifice monumental marque fortement la vallée du Dossen. Grand chantier de la mise en place de la ligne ferroviaire du centre de la Bretagne lancée sous l'impulsion de Napoléon III, il est inauguré en 1865. Il sera inscrit au titre des monuments historiques par arrêté du 29 octobre 1975.

Il offre aujourd'hui deux points de vue de découverte du site et du noyau urbain : le regard du piéton, sur le premier niveau, et le regard du voyageur ferroviaire depuis le second niveau.

Il agit également comme un filtre entre les places implantées sur la rivière, en rattachant la place des Otages à l'Hôtel de Ville, et l'ensemble Place Charles Cornic-Place Charles de Gaulle au Port de Plaisance.



Saint-Mélaine



Saint-Mathieu



Saint-Martin (source Observatoire du Patrimoine Religieux)



Couvent des Carmélites



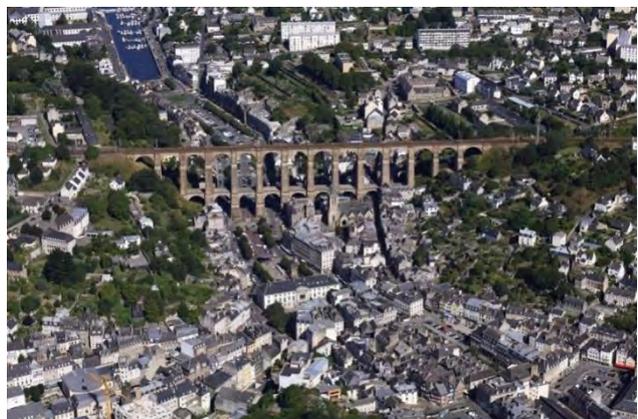
Couvent des Ursulines



Couvent des Calvairiennes



L'Hôtel de Ville



Le Viaduc

Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé :

Ces édifices sont des signaux forts dans l'espace urbain. Comme nous l'avons vu précédemment, plusieurs d'entre eux font l'objet de protection au titre des monuments historiques.

La question de la préservation de l'encadrement de certains projets à venir dans les domaines des couvents, dont celui des Ursulines aujourd'hui vacant nécessiterait un accompagnement et un cadrage adapté comme une Orientation d'Aménagement et de Programmation repérant par exemple les supports de mémoire du fonctionnement du site et les besoins de maintien de vues sur les édifices protégés.

De même, l'accompagnement des interventions sur les édifices majeurs non protégés comme l'hôtel de ville, monument de fond de place, Saint-Martin, édifice identitaire d'un quartier en mutation et les trois couvents aujourd'hui occupés par des équipements et du logement, permettrait de maintenir les caractéristiques patrimoniales encore préservées et d'intervenir si besoin en amont des projets, notamment dans les réaménagements intérieurs avec une connaissance approfondie du bâtiment d'origine.

Dans les différents cas, une AVAP se trouverait limitée dans l'aspect opérationnel et ne pourrait proposer un accompagnement et une expertise sur les aménagements intérieurs, contrairement au secteur sauvegardé, qui déclinerait également des accompagnements financiers permettant d'accompagner certains travaux de restauration.

1.3.2 Les architectures de pans de bois

(Figures 8 et 9)

Morlaix compte de nombreuses maisons à pan de bois, 150 ont été recensées environ. Par comparaison, Quimper en possède encore 73. Parmi ces pans de bois, il existe un modèle typiquement morlaisien : la maison à Pondalez, autrefois appelée « maison à lanterne » (quelques rares exemples peuvent être apparentés à Tréguier et à Guingamp, d'après Daniel LELOUP).

L'origine des maisons à Pondalez serait noble, selon l'hypothèse émise par Daniel LELOUP dans ses ouvrages. En effet, Les nobles ne pouvaient pas faire de commerce sans suspendre leurs privilèges. Ils ont donc construit des maisons pour le commerce, mais avec les codes de l'architecture rurale noble (manoirs) de l'époque.

La maison à Pondalez est une maison à pan de bois, construite sur un parcellaire en lanière médiéval, avec pignon sur rue. Les pignons sont en bois et les murs gouttereaux en pierre. Ce type apparaît à la fin du XVème siècle et perdure jusqu'au début du XVIIème siècle. Le modèle évolue au cours des années, les techniques de construction se complexifient et les motifs de décoration évoluent.

Elle se compose d'un plan divisé en trois parties : un corps de bâtiment sur rue dont le rez-de-chaussée sert de commerce; un autre sur le jardin ou le rempart, avec une façade de même type donnant sur l'extérieur et, entre les deux, un espace comportant un escalier en bois à vis couvert. Éclairé par le toit, cet espace constitue ce qu'on appelle la lanterne, lieu privilégié de la maison où sont traitées les affaires importantes et où se trouvent une vaste cheminée et un évier.

Les chambres, situées aux étages sont desservies depuis l'escalier par des galeries appelées ponts d'allée (ou pondalez).

Il ne reste malheureusement aujourd'hui que très peu d'exemples présentant un dispositif complet.

En plus des maisons à Pondalez, il existe à Morlaix d'autres types de maisons à pans de bois. Ces typologies ne sont pas lisibles en façade, mais en plan. On remarque notamment les maisons à plan à pièce unique, qui ne possèdent qu'une pièce par niveau, les maisons à cour ouverte, qui sont organisées autour d'une cour extérieure.



Vitrine filante



meneaux et traverses



vitrine isolée

En façade, se distinguent différents types de menuiseries qui rythment les élévations : les vitrines filantes, les vitrines isolées et les menuiseries à meneaux et traverses. Beaucoup de ces menuiseries ont été remplacées au cours des siècles par des menuiseries à la française. Cependant lors de restaurations, les dispositions antérieures sont souvent lisibles dans la structure des pans de bois et peuvent permettre une restitution des dispositions d'origine.



rue longue - Détail de baie



rue Ange - détail d'un corbeau



rue longue - détail des rez-de-chaussées

Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé :

L'architecture de pans de bois dans sa globalité et dans la spécificité du Pondalez est une richesse historique propre à Morlaix et un enjeu identitaire majeur. Ce patrimoine nécessite une gestion particulière en raison d'une relation structurelle entre la façade et l'intérieur du bâtiment.

Leur fonctionnement structurel, implique une connaissance de l'ensemble du bâtiment pour permettre des interventions qualitatives et efficaces. Il est donc primordial d'appréhender l'extérieur et l'intérieur dans la même réflexion.

De plus, les pans de bois Morlaisiens disposent encore d'éléments de décors notamment intérieurs exceptionnels qui constituent un héritage inestimable.

Enfin, les arrières des bâtiments et leurs accroches au terrain possèdent encore des détails de mises en œuvre et des éléments de décors préservés qui font partie de ce patrimoine exceptionnel et mériteraient de pouvoir être repérés et maintenus.

La gestion des extérieurs et des intérieurs propre au secteur sauvegardé, ainsi que les fiches de repérage sur chaque élément bâti, offre un support de connaissance exceptionnel pour le propriétaire, et permet d'accompagner au mieux les demandes de travaux et nécessités de restauration.

1.3.3 Le patrimoine des pentes

Les venelles et les escaliers

(Figures 10 et 11)

Le centre historique de Morlaix est caractérisé par une trame viaire composée d'escaliers, venelles, hauts murs (de clôture ou de soutènement), et des jardins en terrasses, offrant des vues sur le centre ancien et sur certaines parcelles privées, qui relient les principaux espaces publics, et les différents faubourgs de Morlaix. En effet, la topographie du site a contraint l'urbanisation à gravir la pente, et donc à aménager des accès pour ses habitants à l'arrière de certaines parcelles.

Les rues et venelles pittoresques, cadrées par des murs hauts, créent des mises en scène du paysage urbain. Ce réseau de cheminements labyrinthique constitue un patrimoine lié aux contraintes du relief, il crée des cadrages et des perspectives au sein du paysage urbain, et constitue une typicité de Morlaix.

Les combots : jardins des coteaux

(Figures 12 et 13)

Définition : jardins spécifiques en terrasse sur plusieurs niveaux.

Morlaix comporte de nombreux jardins dont les terrasses gravissent les pentes, afin de s'adapter au relief, et de construire contre la roche. Ces jardins soulignent la topographie marquée du site, et permettent de faire entrer le paysage des coteaux dans la ville. Ils forment un ensemble cohérent, indissociables des maisons desquelles ils dépendent.

L'ensemble de ces jardins perchés vient compléter la trame verte des espaces plantés existants au cœur de la ville dans la partie plane, et contribue donc à l'écrin végétal de Morlaix. En effet, ils sont perceptibles depuis le fond de vallée, les coteaux en face, ainsi que depuis les deux niveaux du viaduc.



Rue Courte



Goulotte en pierre



Venelle aux prêtres



Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé :

Les spécificités du paysage urbain de Morlaix sont liées aux contraintes du relief. Les enjeux spécifiques sont la préservation :

* de la trame viaire, composée d'un réseau dense de rues, ruelles, venelles, escaliers, ainsi que les hauts murs et murets qui les encadrent. Elles créent des cadrages et des perspectives au sein du paysage urbain et mettent en valeur le bâti remarquable de Morlaix, et ses monuments. Ce sont autant d'axes de découverte de la ville.

* des jardins en terrasse sur les coteaux, très perceptibles depuis le centre, les hauteurs et depuis le viaduc.

La préservation des venelles intègre d'une part la protection des sols à travers les pavages, les mises en œuvre spécifiques pour l'écoulement des eaux et la gestion de la pente. Elle encadre d'autre part les murs et murets de pierre anciens qui les bordent.

Les jardins en terrasse, appelés localement « combots » sont un **enjeu patrimonial spécifique de Morlaix**. Ce réseau de jardins perchés révèle les coteaux et les murs et murets des anciennes terrasses. Ces jardins s'enchevêtrent dans la pente en croisant des terrasses de propriétés différentes. Parfois non perçus depuis l'espace public, ces espaces, accessibles par des passerelles depuis les arrières, nécessiteraient un repérage minutieux ainsi qu'un encadrement et un accompagnement spécifique. Seul un secteur sauvegardé permettra d'avoir une connaissance fine de ces éléments, de gérer l'occupation du sol et la mise en place d'outils d'encadrement adaptés afin de préserver cette richesse historique. En accompagnement d'un aspect réglementaire, une Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique pourrait encadrer l'ensemble des venelles et des jardins de combots attenants.

1.3.4 Les Vues

(Figure 14)

Le relief marqué de Morlaix (les trois collines de Saint-Martin, Saint-Mathieu et Saint-Mélaine) crée de nombreuses vues sur le paysage urbain, depuis les hauteurs vers le centre ancien en contrebas et réciproquement.

Les plus remarquables sont les vues panoramiques depuis le belvédère du site de l'ancien château de Morlaix et les deux niveaux du viaduc :

- Au premier plan : les constructions, les murs, les rues,
- Au second plan : les jardins, les parcs
- et à l'arrière-plan : l'écrin boisé, la rivière de Morlaix et sa vallée, les vallées du Queffleuth et du Jarlot

et depuis les hauteurs, vers le centre et la rivière de Morlaix.

Ces points de vue permettent une lecture d'ensemble du paysage complexe de Morlaix, son relief, les toitures et cheminées, les jardins en terrasses, le réseau de murs et de venelles, l'écrin boisé...



Belvédère du site de l'ancien château



Vue depuis le belvédère de l'ancienne Caserne, rue de Ploujean



Vue depuis le haut de la rue des Vignes



Vue depuis l'escalier Ste Marthe

Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé :

Les jeux de surplombs et de vues de coteau à coteau s'interpénètrent étroitement. Ces points de vue regroupent dans un même panorama majeur, les façades des espaces publics emblématiques, les monuments repères, les toitures, les étagements de jardins dans la pente et les arrières de parcelles.

Ces parties, souvent non visibles de l'espace public bas ou en pied de façade, sont entièrement découvertes depuis les surplombs. Elles nécessitent donc un repérage exhaustif à la parcelle avec visite systématique des arrières.

Ces points de vue permettent d'appréhender la totalité du paysage urbain de Morlaix d'un seul regard, et d'en comprendre la diversité et la complexité.

La majorité de ces points de vue est située au sein du réseau de venelles et ruelles du centre ancien et sur les hauts des coteaux.

Cette complémentarité est à prendre en compte, afin de préserver au mieux les réseaux de découverte touristique du patrimoine morlaisien, et les vues qui y sont liées.

La question des vues offertes depuis les itinéraires de promenade qui constituent aujourd'hui un fort enjeu touristique (réseau de venelles, circuit rail entre Morlaix et Roscoff, vues depuis le viaduc) nécessite, parallèlement à l'objectif d'accompagnement des propriétaires, une prise en compte importante de ces éléments perçus.

Le secteur sauvegardé permet de construire une cohérence entre espaces à dominante végétale ou minérale, à l'échelle du paysage global.

Chapitre 2 : Le patrimoine menacé

2.1 Les interventions destructrices

Les interventions qui détruisent, par méconnaissance, la valeur patrimoniale d'un élément architectural, par exemple :

- La suppression de l'escalier à Pondalez pour le remplacer par un escalier droit, plus confortable.
- Le remplacement des huisseries d'origine (filantes, à vitrine...) par des fenêtres à la française.
- Le remplacement d'enduits respirants par un enduit ciment sur des bâtiments en bois ou en pierre.
- Les mauvaises mise en œuvre des enduits : surépaisseur, surface d'enduit inappropriée (enduit à très fort relief, comme l'enduit tyrolien...), baguettes plastiques sur les angles...
- Les percements excessifs en toiture, entraînant des risques d'infiltration et dommageables pour l'intégrité des couvertures anciennes perçues depuis les espaces publics, même sur les façades arrières.
- La mise en œuvre de fenêtres et portes en PVC et de volets roulants avec caissons extérieurs sur les bâtiments patrimoniaux.
- La suppression des volets intérieurs et extérieurs entraînant un appauvrissement de la façade et une perte de régulation thermique.
- La présence importante de câbles électriques sur les façades.
- Les protections contre les pigeons particulièrement inesthétiques et inefficaces.

Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé:

Les interventions destructrices sont généralement issues d'un problème de méconnaissance du fonctionnement du bâti et du patrimoine. Les fiches à l'immeuble propres au secteur sauvegardé sont un outil de connaissance et d'accompagnement des projets.

2.2 Les désordres

Plusieurs types de désordres affectent le bâti :

- Les problèmes structurels (fissures, tassements...)
- Les infiltrations et les remontées capillaires
- Le développement de la végétation sur les corniches, bandeaux, cheminées... liée à une présence anormale de l'eau (stagnation)
- Le problème des balcons avec infiltrations d'eau et larmiers inadaptés
- Le problème structurel des cheminées avec risque de chute
- Le problème des ruissellements non gérés qui courent en pied de murs et les creusent
- Le manque d'entretien du bâti

De plus, les pans de bois sont des bâtiments à la fois très résistants dans le temps, mais également très fragiles s'ils ne sont pas entretenus.

Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé:

Les désordres apparents en façades traduisent souvent en profondeur de bâtiments des désordres plus importants, c'est notamment le cas pour les pans de bois pour lesquels il y a un lien direct avec la structure intérieure. Un dégât qui peut paraître superficiel en façade peut avoir des effets très importants à l'intérieur du bâti ; le secteur sauvegardé permet d'assurer une veille et des interventions raisonnées dans les intérieurs d'immeuble.

Exemple d'interventions destructrices : suppression des volets extérieurs



Place Cornic et place des Otages

Exemples de désordres



Rue Longue



Square St Martin



2.3 Des espaces publics majeurs utilisés comme des stationnements

Les principales places publiques de Morlaix ne sont pas aménagées à la hauteur de la qualité du patrimoine qui les accompagne. La plupart d'entre elles sont occupées par de nombreux stationnements qui obstruent ces espaces ouverts, et empêchent la perception des façades des immeubles (la Place des Jacobins, la Place de Viarmes, la Place du Marc'hallach et la Place Allende).

L'espace central des places « de rivière » :

La continuité entre l'Hôtel de ville et le port n'est pas assez perceptible, elle n'est pas engageante pour les piétons. En effet, le viaduc joue le rôle de barrière physique, les piétons sont obligés de marcher sur les parkings, ce qui ne donne pas envie d'aller à pied jusqu'au port.

De plus, la présence d'un giratoire imposant obstruant la vue sur le port, donne un aspect routier peu esthétique à l'ensemble.

Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé:

Les contraintes de circulation et de stationnement sont à prendre en compte, une étude générale des circulations et des aménagements de ces espaces centraux paraît primordiale et constitue un enjeu majeur pour le développement de la commune et la mise en valeur de son patrimoine.

2.4 L'altération des venelles

Les venelles sont aujourd'hui mises en valeur par un circuit touristique de découverte, le Circuit des venelles, et une signalétique spécifique. Cependant, la qualité de l'aménagement et de l'entretien de ces différentes venelles est hétérogène, et certaines mériteraient d'être mieux mises en valeur.

Des systèmes de gestion de l'écoulement de l'eau existent également avec un traitement spécifique des marches, formant ainsi des rigoles. Cette particularité, historique et utile doit être maintenue lorsqu'elle existe.

D'autre part, les venelles existent par les murs qui les encadrent, ces murs sont des murs privés, qu'il convient de protéger de la démolition. Certains font par ailleurs l'objet de surélévations disgracieuses en matériaux plastiques ou en parpaings non enduits.

Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé:

Il paraît essentiel de continuer à préserver, restaurer ces venelles, et de veiller à l'entretien et à la mise en valeur de celles-ci. Certaines aujourd'hui difficiles d'accès se dégradent, deviennent insalubres et impactent directement les bâtis qui les bordent. Il convient donc de les entretenir et de permettre une gestion adaptée à la topographie et au fonctionnement des bâtis.

Place de Viarmes



Place des otages



Place des Jacobins



Place du Marc'hallach



Place Allende



Place des Jacobins



Impasse de la Roche



Impasse de la Roche



Surélévation des murets par des rangs de parpaings



Retouche en parpaings

2.5 L'altération des jardins et murs de clôtures

Les menaces qui pèsent sur les jardins en combats sont les suivantes :

- Disparition des tracés et de la structure d'origine de ces jardins.
- Destruction et disparition des ouvrages d'origine qui les structurent : escaliers, murs de clôture, de soutènement, murets, pierres d'origine, plaques de schistes, dallage... (vol de matériaux).
- Altération des murs et portails (perçement d'ouvertures dans les murs, travaux d'extension pouvant abîmer les clôtures, en raison de l'accès difficile pour apport de matériaux et le passage de certains camions ou engins de chantier).
- Disparition du végétal au sein de ces jardins, enfrichement.
- Altération des vues vers et depuis ces jardins.
- Problèmes de ruissellement, et d'effondrement liés à l'imperméabilisation des sols, pouvant ensuite menacer le bâti. (Glissement de terrain menace l'état sanitaire du bâti en contrebas).
- Construction d'annexes peu qualitatives au sein de ces jardins qui posent généralement des problèmes d'accès et de forte visibilité depuis les points hauts et secteurs de vues remarquables.

Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé:

Il paraît essentiel de continuer à préserver ces jardins en terrasses et leurs murs et la cohérence du parcellaire maisons/jardins. L'étude du secteur sauvegardé permettra un recensement à la parcelle afin de faire un état des lieux complet et envisager par la suite les mesures et accompagnements à mettre en place.

2.6 Le risque de disparition du dynamisme commercial

Un des principaux problèmes limitant l'implantation des commerces dans le centre ancien, source d'activité et d'attractivité pour la vie de ce dernier est la taille des cellules commerciales à RDC. Les grandes enseignes commerciales et les franchises ont plus de difficultés à s'implanter, conservant ainsi au centre de Morlaix son identité.

La problématique des commerces implique la visite et la connaissance structurelle des bâtiments.

2.7 La vacance des logements

La vacance des logements est assez importante en centre-ville.

Elle peut être liée à différents facteurs :

- à l'absence d'accès indépendant aux étages, en cas de commerces en rez-de-chaussée, de ce fait les étages demeurent inoccupés.
- aux difficultés d'accès, de confort et de mise aux normes du bâti ancien.
- aux coûts de remise en état de bâtiments dégradés.
- aux successions non réglées (immeubles en déshérence).
- aux stratégies immobilières de certains propriétaires...

Les abords du Jarlot présentent ce type de problématique et nécessiteraient une étude globale de requalification.

Conclusion d'étape sur l'intérêt d'un secteur sauvegardé:

Une connaissance fine du bâtiment, de ses spécificités et de ses capacités d'évolution, permet de faciliter la remise aux normes et l'accessibilité des logements, et donc leur remise sur le marché dans de meilleures conditions. Elle favorise également la sécurité contre l'incendie. Il existe de plus des aides spécifiques : OPAH copropriété, énergétique ... Le secteur sauvegardé est également un document d'urbanisme.

Préserver les matériaux d'origine (pierres, plaques de schiste...)



Gérer la constructibilité, encadrer les vues



Chapitre 3 : Les outils de gestion patrimoniale existants sur le centre ancien et leurs limites

3.1 Les monuments historiques et les périmètres d'abords

Monuments Historiques classés du centre ancien :

- Chapelle ND de la Fontaine (restes) : 14.04.1909
- St Matthieu : 27.03.1914
- Eglise Ste Melaine : 27.03.1914
- Maison de la reine Anne : 28.05.1983
- Musée municipal de la place des Jacobins (ancienne abbaye des jacobins, façades et toitures des bâtiments conventuels, ancienne église) : 04.11.1983
- Maison du 9 Grand Rue (maison dite à la lanterne) : 13.03.1987
- Théâtre municipal (salle + espace scénique + machinerie) : 13.08.1998
- Manufacture des Tabacs de Morlaix (les bâtiments du XVIIIe siècle en totalité, l'installation de râpage du bâtiment H, les cases de râpé du bâtiment J, la cathédrale) : 03.09.2001
- Le couvent des Ursulines (ensemble du décor du chœur des religieuses et de sa tribune, étage au-dessus du chœur) : 13.03.2004

Monuments Historiques inscrits du centre ancien :

- 15 place des Otages (maison dite de François du Parc) : 04.12.1968
- 13 rue Ange de Guernisac (façades et toitures + escalier de bois intérieur) : 18.10.1971
- 29 rue Ange de Guernisac (escalier bois) : 27.04.1972
- Viaduc : 29.10.1975
- Remparts rue de l'Hospice (3bis rue des vieilles murailles) : 21.05.1996
- Théâtre municipal : 22.10.1996
- Manufacture des Tabacs (façades et toitures des bâtiments autres que A, P, I, B, J, H et jardins) : 07.08.1997
- Maison du 14 Grand Rue : 04.02.1998
- Le couvent des Ursulines : 05.07.2002
- Maison dite Penanault, 10 place Charles de Gaulle (demeure en totalité, cour postérieure, jardins en terrasse, murs de soutènement, escaliers et murs) : 21.06.2006

3.2 La ZPPAUP

(Figure 15)

Elle a été approuvée le 27.06.2003 et comprend des ensembles urbanisés et des ensembles paysagers. Ces derniers sont inconstructibles. Le centre ancien est classé en zone rose « secteurs urbains ou agglomérés » (sites urbanisés et sites paysagers). La ZPPAUP est en cours de révision et transformation en AVAP.

Une partie des périmètres d'abords de la Manufacture de Tabacs et du domaine de Kéranroux, ont été maintenus à l'extérieur de la ZPPAUP, en sortant le bâtiment protégé du périmètre de la ZPPAUP afin de maintenir le régime des abords sur les communes limitrophes. Ces parties figurent en jaune sur le plan de la ZPPAUP, avec pour légende « secteur de la ZPPAUP soumis aux dispositions de la loi du 31 décembre 1913 ».

3.3 Le site inscrit

(Figure 16)

Le seul site inscrit compris dans le territoire urbanisé du centre de Morlaix est le site « Ensemble urbain à Morlaix : 17.06.1965 ».

Compris intégralement dans l'actuelle ZPPAUP, ses effets sont suspendus, le règlement de la ZPPAUP s'applique à tout projet.

3.4 Le volet patrimonial du PLU

La partie urbaine étant déjà prise en compte par la servitude de ZPPAUP, aucune protection complémentaire n'a été proposée dans le cadre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme (actuellement article L-123-1-5 III 2° du Code de l'Urbanisme).

3.5 Conclusion

En dehors des Monuments historiques dont la gestion répond à une législation propre, la servitude actuelle de ZPPAUP présente certaines limites quant à la gestion du patrimoine concerné, au regard des enjeux patrimoniaux et des menaces recensés.

Elle ne peut pas prendre en compte les intérieurs de bâtiments, ce qui ne permet pas de gérer l'enjeu majeur de la préservation des maisons à pans de bois, en général, et des maisons à Pondalez, en particulier et d'intervention structurelle sur les pans de bois.

La ZPPAUP n'est pas un outil d'urbanisme et présente donc une capacité de gestion du sol limité, et une possibilité d'accompagnement opérationnel restreint. Les OAP ne sont par exemple pas du ressort de l'application de la servitude, ce qui peut limiter l'accompagnement nécessaire des programmes de mise en valeur des espaces publics, par exemple.

Enfin, seuls les extérieurs sont considérés, la ZPPAUP ne permet pas une connaissance fine et approfondie de l'ensemble du bâti.

Les fiches à l'immeuble, spécifiques aux secteurs sauvegardés, sont un support de connaissance et d'ajustement des techniques nécessaire pour préserver le bâti, impliquant une meilleure prise en compte des normes de confort et d'accessibilité.

Chapitre 4 : La pertinence de l'outil secteur sauvegardé pour la préservation et l'accompagnement du patrimoine du centre ancien de Morlaix

4.1 Portée de l'outil

Le secteur sauvegardé, introduit par la loi du 4 août 1962, dite « loi Malraux » concerne des centres de ville présentant un caractère historique ou esthétique justifiant leur conservation, leur restauration et leur mise en valeur. L'arrêté préfectoral qui crée le secteur sauvegardé prescrit l'élaboration d'un plan de sauvegarde et de mise en valeur qui a valeur de document d'urbanisme.

Le secteur sauvegardé est une **démarche d'urbanisme qualitatif** dont l'objectif est autant de conserver le cadre urbain et l'architecture ancienne que d'en permettre l'évolution harmonieuse au regard des fonctions urbaines contemporaines et en relation avec l'ensemble de la ville. Il s'agit, à l'aide de règles et prescriptions spéciales, d'inscrire tout acte d'aménagement, de transformation ou de construction dans le respect de l'existant, ce qui ne signifie pas copier le patrimoine ancien, mais le prendre en compte sans porter atteinte à ses qualités historiques, morphologiques, architecturales.

L'objectif premier du plan de sauvegarde et de mise en valeur est bien un **objectif patrimonial**. Mais, le plan de sauvegarde et de mise en valeur est un **document d'urbanisme à part entière**, qui se substitue au Plan Local d'Urbanisme sur le périmètre du secteur sauvegardé. À ce titre, il est également investi de l'ensemble des objectifs d'un document d'urbanisme. Il doit en particulier prendre en compte l'ensemble des besoins de la population du secteur sauvegardé en matière d'habitat, d'emploi, de services, de transport...

Cette spécificité permet qu'à travers l'élaboration du plan de sauvegarde et de mise en valeur, **la question du patrimoine urbain soit posée non seulement en termes d'image et d'identité mais également et simultanément en termes de fonctionnalité et d'usage**. En cela, on peut dire que le plan de sauvegarde et de mise en valeur est porteur d'un projet urbain spécifique fondé sur la protection et la mise en valeur du patrimoine urbain.

Le secteur sauvegardé est **un document d'urbanisme** avec un article 11 (aspect des constructions) beaucoup plus développé permettant de prendre en compte l'ensemble des caractéristiques patrimoniales, intérieurs compris.

Le Plan de Sauvegarde constitue tout à la fois un instrument de connaissance du tissu urbain, une proposition d'évolution de la ville, et un guide pour la restauration et la mise en valeur du patrimoine urbain.

Il a le même PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) que le PLU s'appliquant sur le reste du territoire. Sur le périmètre défini, le secteur sauvegardé se substitue au PLU.

4.2 Avantages

4.2.1 Pour la Ville

Il existe 5 secteurs sauvegardés en Bretagne: Dinan, Tréguier, Rennes, Vitré et Vannes, mais aucun en Finistère. Morlaix est potentiellement la seule **ville du Finistère éligible à un secteur sauvegardé**.

Cette reconnaissance au niveau national est un véritable atout au service de l'image de la Ville, de son développement économique et touristique (réseau des villes à secteur sauvegardé).

Parallèlement, la mise en place du secteur sauvegardé et les outils financiers qui l'accompagnent devrait inciter les investisseurs privés ou publics à lancer des opérations de restauration immobilière permettant la revitalisation du centre-ville et la diminution de la vacance.

De plus, la préservation et la mise en valeur du bâti nécessitent l'intervention d'artisans et d'entreprises qualifiés mettant en pratique les savoir-faire locaux. Il y a donc un véritable enjeu et impact économique au service du développement durable.

4.2.2 Pour le pétitionnaire

Des fiches pour une meilleure connaissance et compréhension du patrimoine

Lors de l'élaboration du secteur sauvegardé, une étude fine par parcelle (bâtiments intérieurs et extérieurs, espaces libres, espaces de jardins) (fichier immeuble) sera réalisée notamment pour les enjeux patrimoniaux majeurs (pans de bois, combots ...), ce qui permet à la fois pour le propriétaire d'avoir :

- une **connaissance approfondie de son patrimoine**.
- **la mise en place d'une réglementation plus fine** tenant compte dans la mesure du possible des contraintes d'habitabilité, de confort et d'accessibilité, ainsi que des besoins commerciaux.
- **et un accompagnement financier adapté**.

Un accompagnement du projet

Les fiches à l'immeuble permettent d'étudier avec l'Architecte des Bâtiments de France les mises en œuvre techniques qui permettent une meilleure adaptabilité aux besoins et aux usages.

Cette connaissance fine est donc à la fois, un outil de valorisation, mais également une aide au diagnostic qui facilite la compréhension du maître d'ouvrage et l'intervention de l'Architecte des Bâtiments de France.

La mise en place par la collectivité d'un *espace de rencontre pour l'architecte conseil, les propriétaires, les artisans et l'Architecte des Bâtiments de France* permet d'apporter toute la connaissance sur le dossier et émettre un avis en corrélation avec les éléments connus : c'est un véritable gain de temps et de pédagogie pour les pétitionnaires et les artisans.

4.3 Outils financiers

4.3.1. Les outils juridiques et fiscaux

Dispositifs Loi Malraux 2015 - avantages fiscaux pour les propriétaires bailleurs

Des avantages fiscaux peuvent être obtenus au titre de la fiscalité relative à la restauration immobilière portant sur des locaux d'habitation ou de commerce.

Une réduction d'impôts de 40% du montant des dépenses éligibles, dans la limite annuelle de 100 000 € pendant 3 ou 4 ans.

L'obligation de louer pendant 9 ans.

Il est prévu une réduction d'impôts de 30% (22% en AVAP).

Le montant de travaux pris en compte ne peut excéder 100 000 € par an.

Comme en AVAP, les différentes autorisations d'urbanisme (permis de construire, déclaration préalable, permis d'aménager...) doivent recevoir l'accord de l'ABF (Architecte des Bâtiments de France), relevant de la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles). L'ABF accompagne également les travaux intérieurs.

4.3.2. Les aides financières – Subventions

4.3.2.1. Les OPAH peuvent se cumuler à une défiscalisation Malraux. Ainsi, l'OPAH « copropriété et développement durable » en cours sur Morlaix Communauté pourrait compléter les dispositifs de la loi Malraux.

4.3.2.2. Les subventions de l'ANAH (Agence Nationale de l'Habitat)

Les aides aux travaux s'articulent autour de deux grandes catégories :

- les projets de travaux lourds pour réhabiliter un logement indigne ou très dégradé
- les projets de travaux d'amélioration.

Les subventions de l'ANAH s'appliquent selon un barème fiscal précis. Renseignements : www.anah.fr

Subventions pour les propriétaires occupants :

- Pour les projets de travaux lourds pour réhabiliter un logement indigne ou très dégradé, **le plafond de travaux subventionnables est de 50 000 € HT. 50% du montant des travaux peut être pris en charge.**
- Pour les projets de travaux d'amélioration, **le plafond de travaux subventionnables est de 20 000 € HT. Entre 20% et 50% du montant des travaux peut être pris en charge.**

Subventions pour les propriétaires bailleurs :

- Pour les projets de travaux lourds pour réhabiliter un logement indigne ou très dégradé, **le plafond de travaux subventionnables est de 1 000 € HT/m² dans la limite de 80 000 € par logement. 35% du montant des travaux peut être pris en charge.**
- Pour les projets de travaux d'amélioration, **le plafond de travaux subventionnables est de 750 € HT/m² dans la limite de 60 000 € par logement. Entre 25% et 35% du montant des travaux peut être pris en charge.**

4.3.2.3. Les subventions de la DRAC Bretagne

La DRAC attribue des subventions au cas par cas pour des travaux importants après avis de l'ABF – fond dédié de la DRAC Bretagne.

4.3.2.4. Les subventions de la Ville de Morlaix :

- Pour la préservation et la mise en valeur des façades : 20% des travaux de ravalement, des travaux de réfection ou de pose de menuiseries en bois et de ferronnerie, et des honoraires d'architecte, dans la limite de 20 000 € de dépenses. Cette aide est portée à 30% dans la limite de 25 000 € de dépenses lorsqu'elle concerne une intervention sur la structure des façades des immeubles à pans de bois.

- Pour la modernisation des enseignes et façades commerciales : 25% des travaux extérieurs, dans la limite de 10 000 € de travaux.

- Pour l'entretien et la réfection des murs de soutènement : 10% des travaux, dans la limite de 30 000 € de travaux.

4.4 Accompagnements à mettre en place par la collectivité

- La création d'un poste d'architecte de la Ville (Architecte du Patrimoine par exemple), aide au montage des dossiers pour les pétitionnaires, permettant l'accompagnement des particuliers lorsqu'ils souhaitent engager des travaux dans le secteur sauvegardé et en secteur protégé : conseil technique, assistance à la constitution des demandes d'autorisation et au montage des dossiers loi Malraux (DUP), pré-instruction des demandes, recherche de financements... Cet architecte aurait vocation à développer des actions pédagogiques, de communication et de promotion, ainsi que prendre en charge les problématiques d'attractivité du centre-ville en matière d'habitat et de commerce. Il pourrait également initier des actions de formation des artisans.
- L'aménagement d'un espace de rencontre à prévoir pour l'architecte conseil, les propriétaires, les artisans et l'Architecte des Bâtiments de France lors des permanences. Mise en place de commissions régulières avec le technicien du STAP ou l'ABF pour la pré-instruction des dossiers. Cela permet d'apporter toute la connaissance sur le dossier et émettre un avis en corrélation avec les éléments connus : gain de temps et pédagogie.
- Une aide spécifique à prévoir pour des travaux à définir : huisserie, façade, etc. / mise en place de subventions complémentaires au FIH octroyées par la collectivité (exemple de Vitré), qui permettent d'accompagner certaines prestations qui peuvent se trouver un peu plus onéreuses dans le secteur sauvegardé (dépend des enjeux retenus sur le territoire : maintien des types d'ouverture spécifique des pans de bois/maintien ou remise des persiennes sur les espaces publics majeurs...).

Secteur sauvegardé	AVAP
<p>Démarche d'urbanisme qualitatif ; outil d'urbanisme lié à la question de l'habitat et du cadre de vie, proposant des solutions opérationnelles pour résoudre les problèmes inhérents aux centres anciens : habitabilité, insalubrité structurelle, vacance, qualification des espaces publics, résorption de l'habitat indigne, rénovation énergétique ...</p> <p>Document d'urbanisme qui doit être compatible avec le PADD du PLU</p>	<p>Servitude du PLU qui s'impose au PLU (plan de zonage et règlement du PLU)</p> <p>Elle doit être compatible avec le PADD du PLU</p>
<p>Support de l'identification et de la protection du patrimoine architectural, urbain, paysager et environnemental.</p>	<p>Support de l'identification et de la protection du patrimoine architectural, urbain, paysager et environnemental</p>
<p>La délimitation du secteur sauvegardé est essentiellement définie autour de centralités urbaines historiques à forte valeur patrimoniale</p>	<p>La délimitation de l'AVAP peut englober les différentes identités bâties, les grandes entités paysagères et les vues et perspectives majeurs sur l'ensemble du territoire couvert par la servitude.</p>
<p>Encadrement pour la restauration et la mise en valeur du patrimoine urbain, pour les éléments tant extérieurs qu'<u>intérieurs</u>, et la construction neuve</p>	<p>Encadrement pour la restauration et la mise en valeur du patrimoine urbain, pour les éléments extérieurs et la construction neuve</p> <p>L'AVAP <u>n'a pas vocation à réglementer les intérieurs ni les parties souterraines</u></p>
<p>Dès la création du secteur sauvegardé (avant même l'approbation du PSMV), l'ABF émet un <u>avis conforme</u> sur toutes les autorisations d'urbanisme</p>	<p>L'ABF émet un <u>avis conforme</u> dès la création de l'AVAP</p>
<p>Recensement patrimonial et établissement de fiches qui relèvent et consignent, immeuble par immeuble, tous les éléments d'intérêt contenus dans les édifices, explicitent et justifient les dispositions de protection adoptées et proposent les interventions de mise en valeur des bâtiments</p> <p>Le document graphique, opposable aux tiers comporte des prescriptions complémentaires au règlement.</p> <p>La légende du document graphique est nationale (fiches non opposables aux tiers)</p>	<p>Recensement patrimonial et établissement de typologies, pas de fiches à l'immeuble. Protection et réglementation par types de bâtiments et selon la gradation définie sur la carte des qualités architecturales et paysagères opposables aux tiers</p> <p>La carte des qualités architecturales et paysagères (appellation non réglementée) comporte des prescriptions reprises dans le document réglementaire.</p> <p>La légende n'est pas fixée.</p>
<p>Articulation avec les OPAH</p>	<p>Articulation avec les OPAH</p>
<p>CONCLUSION :</p> <p>Sur un territoire comme celui de Morlaix alliant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un centre ancien dense avec des identités bâties et urbaines exceptionnelles auxquelles s'ajoutent des problèmes de vacance, de dégradation et de perte de patrimoine, notamment les structures intérieures (Maisons à Pondalez). Morlaix est la seule ville du Trégor qui a gardé une structure médiévale complète (ville médiévale lisible dans le tracé viaire, dans le parcellaire, dans la structure des ilots, gabarit de rue médiévale avec des immeubles médiévaux en vis-à-vis ...) - Un paysage remarquable d'échelles multiples : écrin boisé du centre, « les combots », l'entité paysagère de la rivière de Morlaix, le territoire agricole de Ploujean avec sa multitude de domaines, et les perceptions que l'on a sur le centre ancien depuis les pentes et le viaduc, et sur la vallée de la rivière de Morlaix et la baie depuis les points hauts du territoire de Ploujean... - Des domaines historiques répartis sur l'ensemble du territoire - La forte identité rurale de Ploujean et ses supports de patrimoine bâtis et paysagers <p>La pertinence de proposer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un outil de gestion adapté à la spécificité du centre historique et de ces problématiques comme peut l'être un secteur sauvegardé, - et un outil de gestion en relais sur le territoire afin de prendre en compte les autres enjeux majeurs du territoire de Morlaix qui portent des problématiques et des besoins de gestions différents comme peut l'être l'AVAP, <p>rend particulièrement intéressante la démarche engagée par la commune et l'éventuelle mise en place de ses deux outils complémentaires.</p>	

Chapitre 5 : Hypothèses de périmètre pour l'étude d'un futur secteur sauvegardé et justifications

Le périmètre du secteur sauvegardé est délimité de façon à ce que, à la fois :

- il contienne tout ce qui constitue réellement le patrimoine urbain de la ville, sans se limiter nécessairement à son noyau historique. Le périmètre du futur secteur sauvegardé intègre ainsi les abords immédiats du centre ou du quartier ancien lorsqu'ils participent de façon indubitable à sa présentation et à sa mise en valeur ;
- il constitue un territoire pertinent en termes de fonctions urbaines.

5.1 Rappel des conclusions

(Figure 17)

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 surplombant la ville médiévale fortifiée restent aujourd'hui un promontoire paysager offrant des vues exceptionnelles sur le centre ancien et les coteaux paysagers, des vestiges de remparts et portes de faubourg dont la plupart sont aujourd'hui non repérés, et une structure urbaine et parcellaire spécifique à la ville ceinte encore majoritairement préservée mais restant fragile en raison des difficultés d'entretien et de l'étroitesse de certains bâtiments.

L'une des richesses patrimoniales majeures pour le centre historique est la préservation des quelques **150 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 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 **« combots »**. Les terrains et bâtis implantés en profondeurs d'îlots dans les pentes sont desservis par un **réseau de venelles** remarquablement bien préservé et support de circuit touristique. Ce patrimoine de pente, spécifique au site encaissé de Morlaix constitue également **un enjeu identitaire important**.

Le centre historique **est jalonné d'espaces publics historiques** organisés généralement autour d'un monument et qui sont aujourd'hui banalisés par les stationnements qui font perdre le rapport aux façades et au monument.

Dans une morphologie différente, **le site portuaire historique** se distingue des autres espaces majeurs par son ampleur et son mode de constitution par comblements successifs de la rivière de Morlaix, par la présence forte du **Viaduc et par le patrimoine maritime** qui accompagne le port de plaisance, bordé **par la Manufacture des Tabacs**. Dans le cadre de l'actuelle réflexion sur la valorisation du port, une étude globale intégrant les places aujourd'hui dédiées au parking et au fonctionnement routier apparaît comme un enjeu majeur pour cet espace historique.

Le centre de Morlaix est également marqué par la présence de **monuments emblématiques** comme **les églises** à l'origine des trois faubourgs, **les couvents implantés** sur les pentes Est et leurs parcs, **l'hôtel de ville** et bien évidemment **le viaduc**, emblème choisi par la Ville de Morlaix. La plupart de ces monuments font l'objet d'une protection au titre des Monuments Historiques, mais le devenir des autres et des projets dans les domaines de couvents méritent une attention particulière dans un document de mise en valeur patrimoniale.

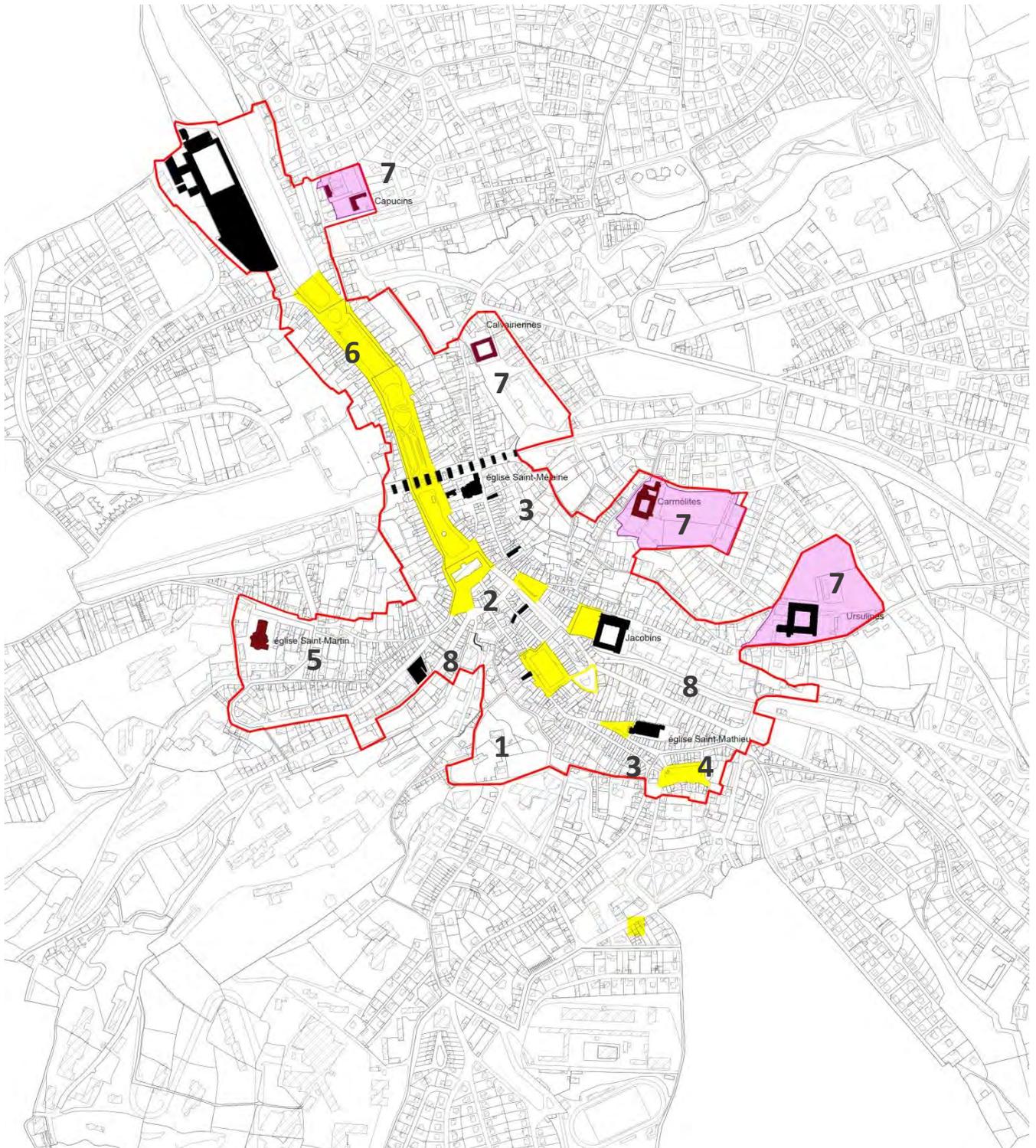
Le diagnostic a mis en lumière les grands enjeux du centre de Morlaix, ainsi que les risques auxquels les supports de ces enjeux sont soumis.

C'est dans l'objectif de cette double prise en compte que les hypothèses de périmètres d'études ci-après ont été définies.

5.2 Descriptions des deux hypothèses

L'hypothèse 1 (48 hectares environ)

La première délimitation proposée pour le périmètre d'étude d'un futur secteur sauvegardé sur Morlaix tient compte de l'ensemble des spécificités patrimoniales mises en lumière dans le diagnostic ci-avant.



1 – Le site de l'ancien château

Lieu historique d'implantation du château de Morlaix, aujourd'hui occupé par un square, des bâtiments annexes et un parking en enrobé.

Afin de pouvoir encadrer le devenir de ce site majeur et de maintenir l'intégrité du site d'implantation originel, l'espace compris entre la rue Edouard Corbière et la rue du château, qui délimite la motte castrale dont la topographie est encore partiellement lisible est intégré dans le périmètre proposé.

2 – Le noyau historique

Compris entre l'emplacement de l'ancienne confluence entre Jarlot et Queffleuh située sous l'hôtel de ville, la Place Allende, la Place du Dossen, la Place des Jacobins et la Place de Viarmes. Il s'agit d'un noyau présentant un parcellaire médiéval en partie préservé avec des occupations d'îlot dense, voire très dense avec une occupation totale sur les îlots traversant et qui est le support d'un nombre important de bâtis à pans de bois de grande qualité. Ce secteur regroupe les espaces publics historiques dont l'échelle et la délimitation est encore majoritairement préservée. Le parcellaire fait l'objet d'un enjeu de préservation important, qu'il s'agisse de la partie en vallée, anciennement en bord de rivière comme la rue d'Aiguillon ou des jardins en terrasse qui se développent à l'arrière de la rue des Vignes qui gravit le coteau à l'arrière du couvent des Jacobins. Au regard de la topographie importante et des points de vues majeurs sur le centre historique, la délimitation du périmètre intègre également la rue Créac'h Joly.

3 – La structure des anciens faubourgs Saint-Mathieu et Saint-Mélaine

L'identité médiévale de ces deux faubourgs historiques est encore majoritairement préservée et limitée à quelques rues.

Le faubourg Saint-Mélaine est structuré autour de la rue Ange de Guernisac se continuant par la rue de Ploujean jusqu'au carrefour avec la venelle du Calvaire. Cette succession de deux rues dans le prolongement l'une de l'autre marque la colonne vertébrale du faubourg. Implanté dans la pente, ce faubourg se développe également en profondeur le long de la pente avec des espaces de jardins en terrasse qui se développent à l'arrière des bâtiments du front de rue jusqu'aux venelles du Calvaire et du Créou. L'entité de fonctionnement historique de ce faubourg intègre donc à la fois le linéaire sur l'axe principal, mais également le développement sur la pente marqué par les combots, la venelle aux prêtres et la rampe du Créou.

La délimitation du faubourg Saint-Mathieu intègre sa centralité historique composée du passage Saint Mathieu montant de la rue de Paris, de la rue Basse et de son prolongement rue des Bouchers jusqu'à la Place Traoulen, de la venelle aux Archers, et de la rue Haute entre la Place Allende et la Place au Lait. Ce faubourg possède encore aujourd'hui un parcellaire médiéval et un ensemble de bâtis à pans de bois qui lui confère une identité spécifique. En plus de cette spécificité urbaine et architecturale, la délimitation de ce faubourg intègre les jardins en terrasse se développant à l'arrière des bâtis se trouvant rue Haute et qui remontent jusqu'à la rue du Château et se développe jusqu'à l'escalier du Château.

4 – La place du Marc'hallach et les restes de la porte de la place au Lait

Ce secteur est regroupé autour de l'ancienne place du marché aux chevaux, en belvédère sur le faubourg Saint-Mathieu. Il est bordé au sud par un bâti plutôt hétérogène appuyé sur la muraille reliant l'ancienne Porte du Parc au Duc et la Porte de la Place au Lait, ou du Marc'hallach. Outre l'espace public historique, les vestiges de ces anciennes murailles et portes de faubourg, directement liés à l'histoire de Morlaix justifie de l'intégration de l'ensemble dans le périmètre proposé.

5 – Le faubourg historique de Saint Martin

Même si son développement est différent de celui des deux autres faubourgs de Saint-Mélaine et de Saint-Mathieu, ce faubourg possède aujourd'hui un intérêt patrimonial majeur d'une part en raison de l'ancienneté du site d'implantation de l'église Saint-Martin aujourd'hui intégré partiellement dans le secteur de projet sur la

requalification de la gare, mais aussi en raison d'un ensemble important de bâtiments à pans de bois le long des rue Longue et rue Courte. Ces deux rues gravissent la pente et ont conservé le gabarit des voies originelles et leurs tracés sinueux. Il s'agit d'un secteur avec une sensibilité médiévale fortement marquée. Les bâtiments sont pour certains en déshérence avec des problématiques structurelles qui justifient entièrement leur prise en charge par l'outil secteur sauvegardé.

6 – Le site portuaire historique

Ce secteur intègre l'ensemble de l'espace public central de fond de vallée composé de la Place des Otages avec l'Hôtel de Ville, de la Place Cornic de l'autre côté du Viaduc, et de la Place du Général de Gaule jusqu'au port de Plaisance compris. Il s'agit du site de développement historique majeur de la ville de Morlaix dont le premier port prenait place approximativement au niveau de l'Hôtel de Ville, puis fut couvert au niveau de la Place des Otages dans un premier temps pour des questions de salubrité. Cette place porte aujourd'hui des bâtiments à pans de bois qui correspondent à la période de création de ce nouvel espace. La construction du Viaduc a entraîné la couverture de l'espace aujourd'hui occupé par la Place Cornic qui porte un ensemble d'immeubles urbains XIX^e et début du XX^e siècle. La dernière partie couverte a créé la Place Charles de Gaulle, coupée du port de plaisance par un rond-point, et qui porte une partie de bâti XIX^e de qualité et quelques opérations plus récentes. Il faut noter que la maison Penanault est antérieure à cette période de couverture et donnait donc sur le quai encore en activité.

Au regard de l'enjeu historique et urbain majeur et de la position emblématique de ces différents espaces dans l'histoire locale et le développement maritime, il apparaît comme primordial d'intégrer l'ensemble de ces espaces au périmètre d'étude proposé.

7 – Les couvents

Le diagnostic a démontré l'importance des implantations monastiques sur le territoire de Morlaix dès le XII^e siècle. Implantés sur les pentes et pour certains encore entourés de leur domaine boisé, parc et murs de clôture, ils composent dans leur ensemble un pan entier de l'histoire du territoire de Morlaix et de son fonctionnement religieux et social. Il est donc apparu comme une cohérence historique évidente d'intégrer l'ensemble des bâtiments de ces anciens couvents encore préservés. Cela permet également de pouvoir accompagner les projets à venir sur certains de ces ensembles et de pouvoir encadrer les interventions sur les bâtiments dont certains contiennent un équipement ou des logements.

La délimitation intègre donc,

- Pour le couvent des Calvairiennes la venelle du Calvaire, la Place du Calvaire et la rue du Hent Coz en intégrant également les bâtiments de l'équipement scolaire à l'emplacement de l'ancien domaine du couvent
- Pour le couvent des Capucins (sous-préfecture), la délimitation de l'ancien couvent entre la rue de la République et la rue Jean-Yves Guillard
- Pour le couvent des Carmélites, la venelle des Carmélites qui longe le domaine clos de murs et la rue Sainte-Marthe.
- Pour le couvent des Ursulines, les rues qui font le tour du domaine : venelle des Ursulines, rue des Ursulines, rue Laennec et rue de Brehat.

Le couvent des Jacobins est intégré dans le noyau historique.

8 – Les abords du Jarlot et du Queffleuth dans le centre historique

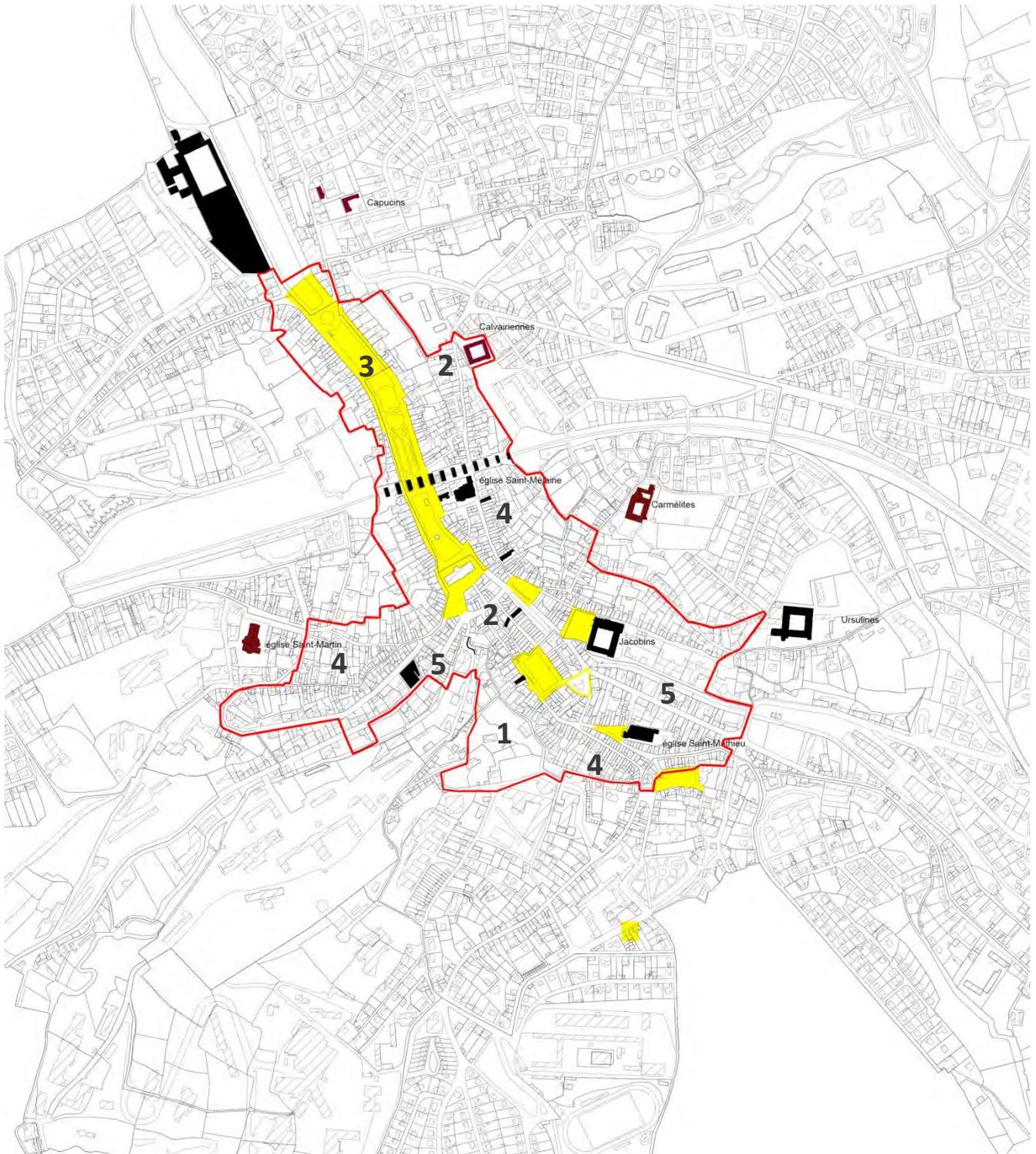
Nous avons vu l'importance de la présence de ces deux rivières dans le développement historique de Morlaix. Une partie de ces rivières est encore à ciel ouvert et porte un patrimoine souvent hétérogène avec quelques bâtiments de qualité. Il s'agit d'un enjeu identitaire de mémoire d'un fonctionnement social et d'une constitution historique. Afin de prendre en compte les problématiques de mise en valeur des bords de ces rivières, leur

franchissement et leur encadrement technique, le périmètre intègre les parties limitrophes sur lesquelles une attention devra être portée.

Pour le Jarlot, ont été intégrés l'allée du Poan Ben et les équipements qui s'y trouvent, et tous les îlots donnant sur la rue de Paris en remontant légèrement sur la route de Paris dans la partie qui surplombe une partie de la place du Pouliet et qui porte un bâti de qualité.

Pour le Queffleuth ont été intégrés l'avenue de Brest en fond de vallée et l'Avenue Gambetta qui est en surplomb sur la vallée du Queffleuth, les deux voies étant reliées par des venelles également intégrées. Le périmètre rejoint la rue de l'Hospice en passant à l'arrière du cinéma.

Hypothèse 2 (41,5 hectares environ)



L'hypothèse 2 est centrée sur les espaces publics majeurs et les secteurs de pans de bois.

Elle intègre :

1 – Le site de l'ancien château – site historique majeur

2 – Le noyau historique – secteurs de pans bois et espaces publics centraux

3 – le site portuaire historique

4 – La structure des anciens faubourgs Saint-Mathieu, Saint-Martin (partie basse) et Saint-Mélaine (avec le couvent des Calvairiennes).

Le couvent a été intégré au périmètre du faubourg Saint-Mélaine puisque le périmètre spécifique de celui-ci remonte jusqu'à la venelle du Calvaire qui est bordée par le mur de clôture de l'ancien domaine conventuel et qui participe de manière qualitative à l'arrivée en haut du coteau (lieu de carrefour entre la venelle du Calvaire et la rue de Ploujean qui monte du faubourg Saint-Mélaine).

5 – Les abords du Jarlot, jusqu'à la route de Paris sans intégrer les bâtiments donnant sur le carrefour de la Place Traoulen.

Les abords du Queffleuth correspondent à la délimitation de l'hypothèse 1.

Sont donc enlevés de l'hypothèse 1 : le port de Plaisance, les couvents des Capucins, des Ursulines, des Carmélites, la place du Marc'Hallach et le faubourg Saint-Martin.

Il apparaît comme évident que, malgré le relais de l'AVAP, l'abandon de ces espaces majeurs ne semble pas cohérent avec la richesse des patrimoines identitaires spécifiques au centre historique de Morlaix qui méritent un outil opérationnel permettant un accompagnement fin des différents projets de la commune dans le respect de ce patrimoine, support de valorisation et de reconnaissance.

La définition du périmètre du secteur sauvegardé affecte la relation du quartier délimité par le secteur sauvegardé avec le reste de la ville. Se pose en particulier la question des franges du futur secteur sauvegardé qui ne présentent pas les mêmes enjeux patrimoniaux.

La gestion de ces franges est traitée dans un esprit de continuité, non par le secteur sauvegardé dont ce n'est pas la vocation, mais par le Plan Local d'Urbanisme, complété par une Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine.

L'AVAP prendrait le relais sur les parties faisant l'objet d'un enjeu patrimonial, mais ne nécessitant pas la mise en place d'un document d'urbanisme patrimonial au regard des enjeux, des risques et des secteurs en cours de mutations.

5.3 Les phasages possibles de la démarche

L'hypothèse 1 permettrait d'envisager un phasage dans les études avec dans un premier temps un diagnostic sur l'ensemble du secteur sauvegardé et des fiches à l'immeuble sur certains patrimoines majeurs dont les maisons à pans de bois.

Thématique 5

« Politique locale du commerce »

Morlaix Communauté

Stratégie d'urbanisme commercial et
définition d'une politique locale du
commerce



Un nouvel urbanisme
commercial

Croissance
des m²
Croissance des
loyers
Nouvelles
Périphéries

De nouveaux modes
de consommation

Senior economy
Circuits courts
e-commerce
Nouvelle proximité

Un nouveau contexte
réglementaire

LME
Loi « Grenelle II »
Loi Alur
Loi Pinel

Un nouveau contexte
financier

La réforme des
finances publiques



Un changement de modèle commercial

Envoyé en préfecture le 12/02/2018
Reçu en préfecture le 12/02/2018
Affiché le -
ID : 029-242900835-20180205-D18_017-DE

O > D



Partie I

Les indicateurs d'évolution du commerce et le bilan d'attractivité

Réunion du 19 septembre



- 0,9 %

L'agglomération de Morlaix voit sa population décroître plus fortement que celle de la zone de chalandise (respectivement -0,9% et - 0,2%) entre 2009 et 2014. Sur la même période, le département connaît une croissance de + 1,3 %. Toutefois le nombre de ménages progresse de + 0,6% sur l'agglomération.

+ 2,9 pts

Le territoire connaît un vieillissement de sa population avec une augmentation de 2,9 pts des plus de 60 ans entre 2009 et 2014. Cette évolution progresse légèrement plus vite qu'à l'échelle de la zone de chalandise (+2,5 pts) et du département (+2,4 pts).

28,5 %

Même si le **renouvellement de la population** est plutôt **faible** que la moyenne départementale (avec seulement 28,5% des ménages qui se sont installés depuis moins de 5 ans dans leur logement) la population de modifie fortement.

19 831 €

La médiane des revenus disponibles par UC en 2013 à l'échelle de l'agglomération est supérieure d'environ 520 € à la médiane de la zone de chalandise mais inférieure d'environ 430€ au niveau départemental.

- 0,9 %

La baisse du nombre d'emplois entre 2009 et 2014 est plus importante sur l'agglomération et la zone de chalandise que sur le département (- 0,3%).

	Agglomération de Morlaix		Zone de chalandise		Finistère	
Population 2014 (INSEE 2017)	64 397		118 716		905 855	
Tx évolution pop° 2009-2014	- 0,9 %		- 0,2 %		+ 1,3 %	
Nb de ménages 2014 (Evol° 2009-14)	29 876 (+ 0,6 %)		53 785 (+ 1,5 %)		417 380 (+ 3,8 %)	
	2009	2014	2009	2014	2009	2014
% personnes 60 ans et +	28,4%	31,3%	27,4	29,9%	25,4%	27,8%
% personnes Moins de 15 ans	16,8%	16,9%	17,5%	17,6%	17,6%	17,2%
% ménages d'une personne	37,6%	39,1%	35,9%	37,3%	37,2%	38,9%
% ménages avec enfant	31,4%	29,6%	32,9%	31,3%	33,2%	31,6%
% ménages emménagés commune < 5 ans en 2013	28,5%		28%		31,2%	
Médiane des revenus par UC 2013*	19 831 €		19 305 €		20 267 €	
Nombre d'emplois (Evol° annuel moyen 2009-14)	24 803 (- 0,9 %)		47 595 (- 0,9 %)		352 752 (- 0,3 %)	
% d'actifs travaillant dans une autre commune que celle de résidence 2014	66,2%		65,7%		60,7%	
Indicateur concentration d'emplois (emplois/actifs occupés) 2014	101,8		103		98,7	

Source : INSEE

* Unité de Consommation : Système de pondération attribuant un coefficient à chaque membre du ménage et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes. Avec cette pondération, le nombre de personnes est ramené à un nombre d'unités de consommation (UC)

2 / Les indicateurs sociologiques : l'influence touristique

84 M€

L'analyse théorique de l'influence touristique s'appuie sur deux principales informations :

- Le nombre de **lits touristiques** en hébergement marchand, estimé 4,7% de la capacité d'accueil du Finistère.
- Le nombre de **résidences secondaires** : 5388 soit 13,7% des logements.

Ces données sont converties en dépenses commercialisable et comparées à la population permanente.

En moyenne, l'activité touristique en hébergements marchand et en résidence secondaire est estimée à un chiffre d'affaires de 83,9 M€ pour les commerces et les services de la zone d'influence.

Cet apport est significatif, il représente 12,5 % de l'activité totale. Il ne tient pas compte de la clientèle de passage qui ne séjourne pas sur le territoire.

12,5 %

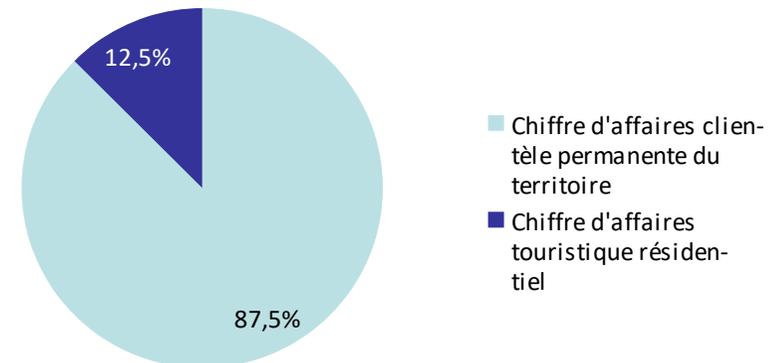
+ 9 200

Le marché touristique correspond à une activité générée par près de 9 200 habitants supplémentaires à l'année.

Marché touristique sur le territoire de l'agglomération de Morlaix

	Marché touristique
Alimentaire	26 780 826 €
Équipement de la personne	4 148 399 €
Équipement de la maison	8 458 023 €
Culture-loisirs	6 244 097 €
Autres	38 344 966 €
Total	83 976 311 €

Poids de la clientèle touristique sur le territoire de l'agglomération de Morlaix



26%

Morlaix Agglomération regroupe **1007 commerces et services** de moins de 300 m² de surface commerciale. La filière Café-hôtel-Restaurant (CHR) domine largement avec 26% des établissements qui illustre l'influence touristique du territoire.

40%

Avec 40% des établissements, **Morlaix** conforte sa position de pôle centre du territoire avec plus de 380 établissements. Avec Morlaix, seule la commune de Saint Martin-des-Champs compte plus de 150 établissements. **Trois autres communes** structurent le territoire avec près de 50 commerces :

- Carantec (63)
- Plougasnou (59)
- Plouigneau (49)

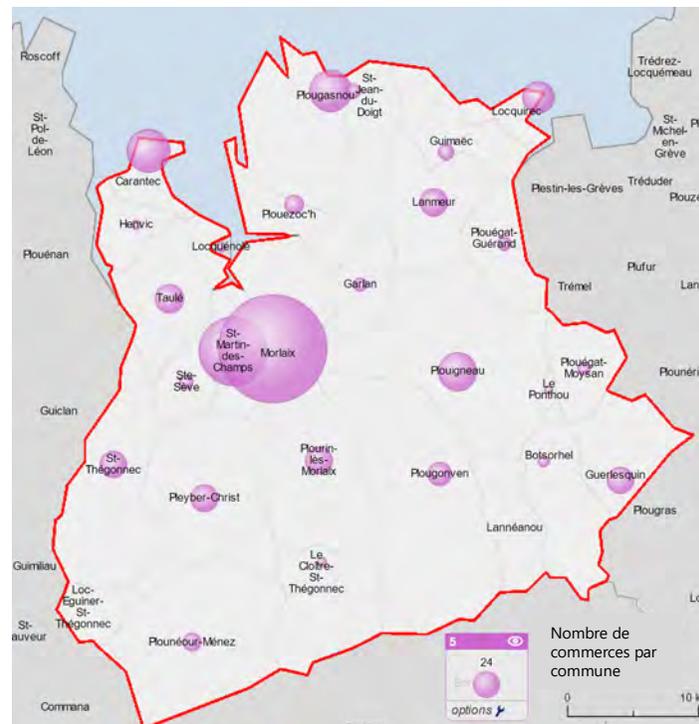
23%

Le **taux de diversité**** moyen sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération de Morlaix s'élève à 23%. Ce chiffre est plutôt élevé et atteint **33%** pour la commune de Morlaix, signe d'une forte influence en commerces anomaux.

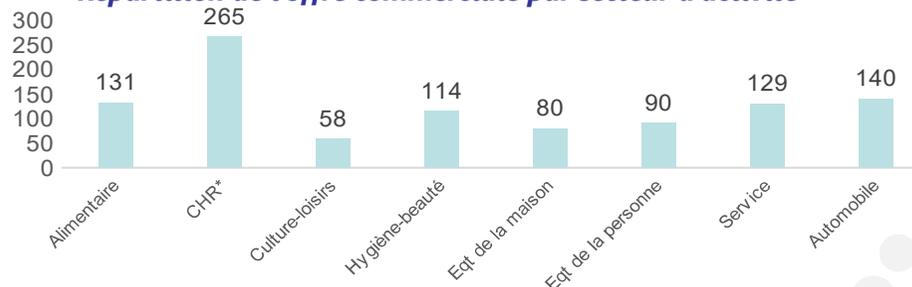
*CHR : Cafés, hôtels, restaurants,

**Le taux de diversité commerciale est la part de l'offre en équipement de la maison et de la personne sur l'ensemble de l'offre commerciale hors garages et services

Localisation de l'offre commerciale traditionnelle



Répartition de l'offre commerciale par secteur d'activité



Source : fichier CCI/ CMA – Aout 2017

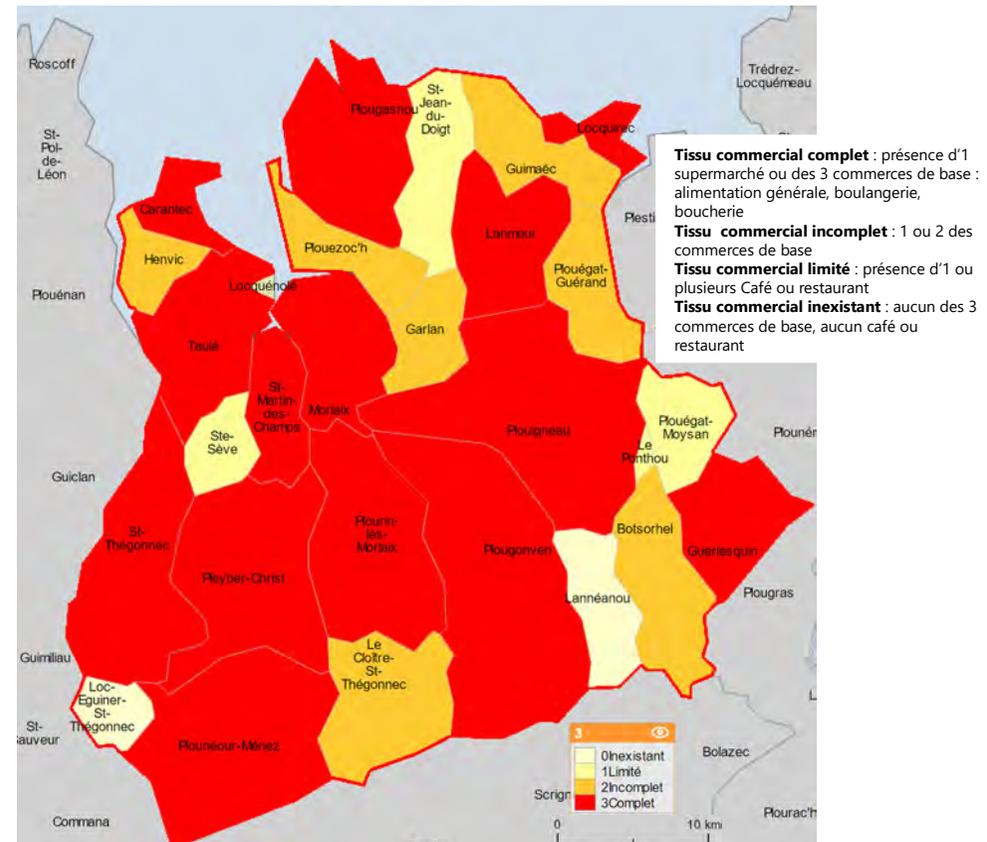
84%

14 communes représentant 84% de la population du territoire disposent d'un tissu commercial de 1^{ère} nécessité **complet**, soit une situation particulièrement favorable au regard des moyennes habituellement observées (50% à 55% de la population disposant d'un tissu complet). 7 autres communes disposent d'un ou deux commerces alimentaires qui les placent en tissu commercial incomplet.

94%

Au total ce sont **94% des habitants de Morlaix Agglomération qui bénéficient d'au moins un commerce alimentaire** sur leur commune. Pour autant le maillage alimentaire est sensiblement moins favorable sur la frange Est qui regroupe les communes les moins peuplées.

Carte du tissu commercial alimentaire de base



Source : fichier CCI/CMA – Aout 2017

2,09

Le nombre de commerces traditionnels alimentaires pour 1000 habitants. Cet indicateur permet notamment de mesurer la dynamique des centralités. Cette densité est sensiblement supérieure aux moyennes observées sur nos études (2,03 commerces alim. pour 1 000 hab. selon notre référentiel). Le territoire est ainsi particulièrement bien équipé en alimentation spécialisée (poissonnerie, épicerie fine, cave à vin...). A l'inverse l'offre en boucherie et en boulangerie est tout juste conforme aux moyennes habituelles malgré l'influence touristique du territoire. Reste que cette densité alimentaire s'est détériorée puisque l'étude ODESCA de 2004 sur le Pays de Morlaix annonçait une densité de 2,32 pour l'agglomération de Morlaix.

>

En non alimentaire, les densités sont importantes sur toutes les filières, signe du rayonnement du territoire sur les communes environnantes notamment en équipement de la personne et de la maison.

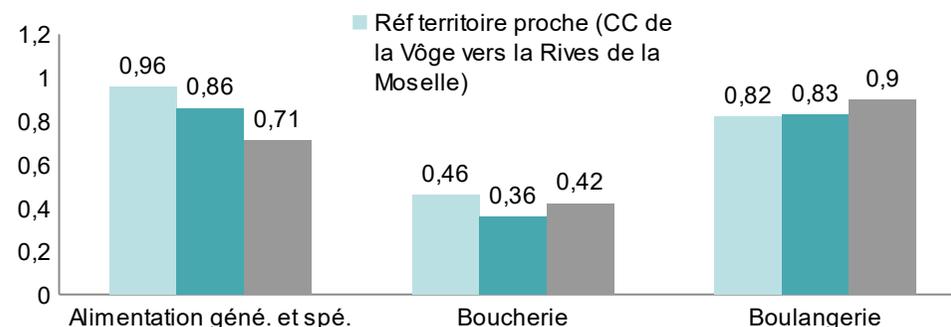
1,48

Le secteur hygiène-santé, pourtant lié à la proximité est particulièrement bien présent

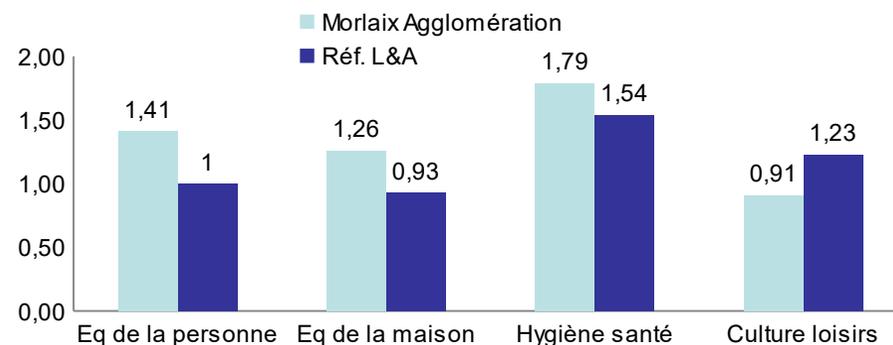
0,91

Seul le secteur culture-loisirs est moins bien représenté mais désormais préempté par le secteur des grandes surfaces alimentaires et spécialisées.

Densité de l'offre alimentaire traditionnelle de proximité (hors GSA >300 m²)



Les densités en commerces traditionnels non alimentaires



Source : fichier CCI/CMA Aout 2017

69%

Avec plus de 280 commerces, le centre-ville de Morlaix concentre **69% des établissements de la commune** (405), mettant en évidence la bonne densité de l'offre sur l'axe historique du cœur de ville.

33%

Sur le périmètre de centre-ville, **33% des commerces se sont installés depuis moins de 5 ans**, signe d'un fort renouvellement de l'offre commerciale et d'une instabilité de l'offre du centre-ville.

Pour autant ce taux d'installation est encore plus élevé **hors du centre-ville** de Morlaix puisqu'il **atteint 40%**. Il est ainsi possible de percevoir des installations éparpillées sur une large partie du tissu urbain (point vert sur la carte), signe d'un phénomène d'éclatement de l'offre. Ce phénomène est notamment visible sur l'échangeur de la Boissière et sur les axes d'entrée Nord.

Ainsi 41% des commerces traditionnels hors du centre-ville de Morlaix sont installés depuis moins de 5 ans.

Géocodage des commerces suivant l'ancienneté d'installation



Source : fichier CCI/ CMA – Aout 2017

117 000
m²

Le **plancher commercial** des grandes et moyennes surfaces (>300 m²) représente plus de 117 104 m².

+37%

Le **plancher commercial** a augmenté de 37% depuis 2005, soit 31 729 m² de surfaces supplémentaires. Cette croissance de surfaces a principalement concerné le secteur du bricolage/jardinage, (+68%), culture-loisirs (+55%) et équipement de la personne (+79%).

48%

La moitié de ces créations s'est concentrée sur la commune de **Saint Martin des Champs** (+15 000 m²) confortant son poids en terme d'accueil des grandes et moyennes surfaces à l'échelle de l'agglomération (48%), soit plus de 56 000 m².

Morlaix reste le second pôle de l'agglomération avec 22 000 m² en croissance de 20%.

x2,6

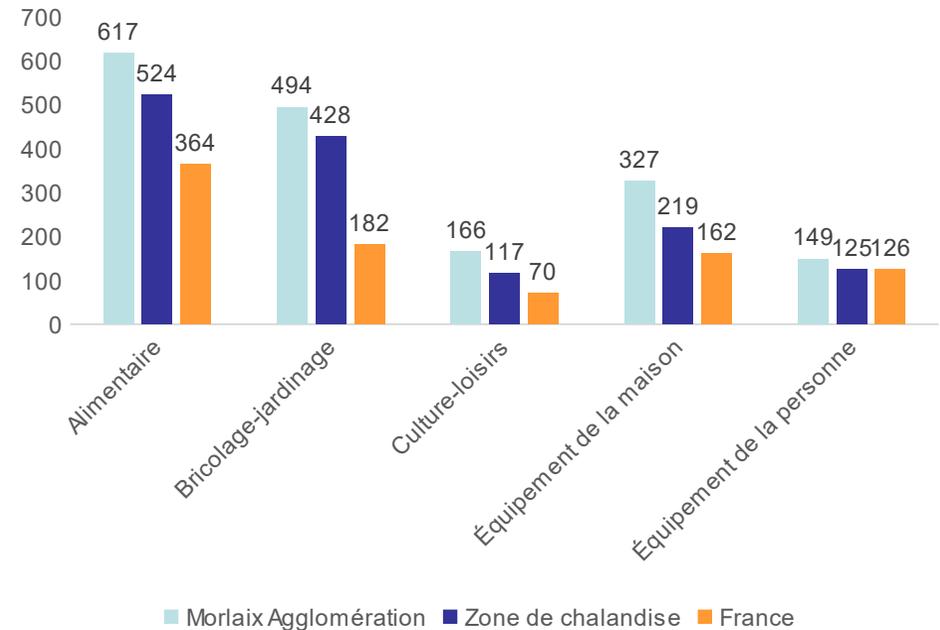
Avec un plancher qui été multiplié par 2,6 entre 2005 et 2017, **Plouigneau** s'affirme comme le troisième pôle de GMS de l'agglomération avec plus de 13 700 m² de GMS.

35%

Avec un **taux de diversité commerciale* de 35%**, l'agglomération de Morlaix affirme son rayonnement sur une zone de chalandise de plus de 110 000 habitants. Ce taux de a progressé de seulement 2 points depuis 2005.

* taux de diversité GMS : part du plancher des GMS en équipement de la personne, de la maison et culture loisirs / plancher total

Densités en grandes et moyennes surfaces par secteur d'activité



Source : fichier DGCCRF mise à jours avec LSA Expert et décision CDAC (aout 2017)

8/ Bilan de la structuration commerciale sur l'emploi

Envoyé en préfecture le 12/02/2018

Reçu en préfecture le 12/02/2018

Affiché le

ID : 029-242900835-20180205-D18_017-DE

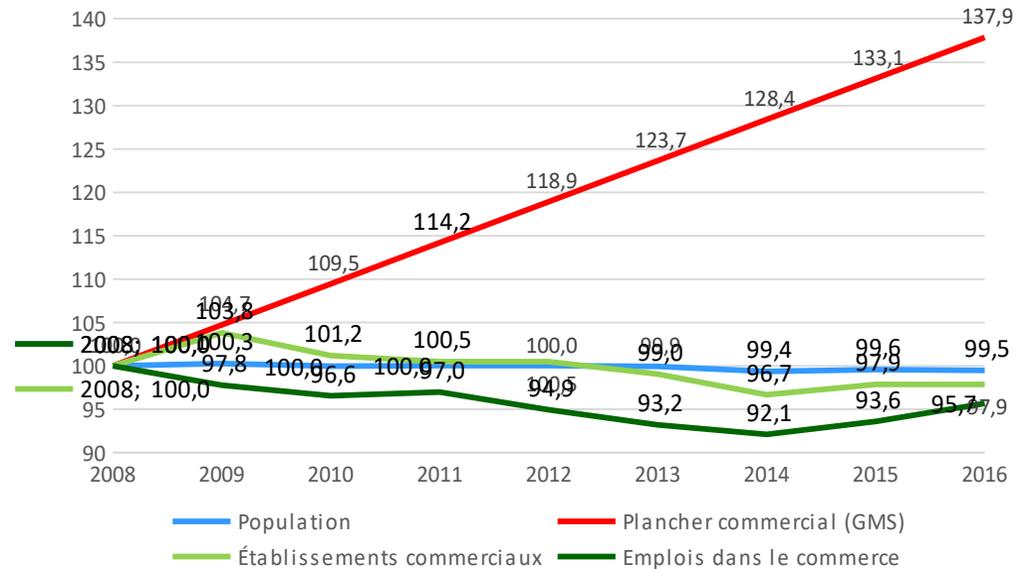
Décon-
nexion

La croissance du plancher des grandes et moyennes surfaces a évolué significativement alors que le territoire de Morlaix Agglomération n'a pas accueilli de nouveaux habitants.

Stable

Si le nombre d'établissements commerciaux est resté globalement stable entre 2008 et 2016 (-0,5%), l'emploi dans le commerce a connu une baisse jusqu'en 2014 pour repartir à la hausse depuis, sans néanmoins retrouver le niveau de 2008 malgré la création de 30 000 m² de plancher supplémentaire.

Évolution des surfaces GMS par rapport à la population et à l'emploi dans la filière commerce (Agglomération de Morlaix, indice 100 en 2008)



Source : ACOSS emploi, Insee, décisions CDAC

13%

Avec seulement 13% de parts de marché, le **circuit traditionnel alimentaire** continu à perdre des positions face à la grande distribution (81%). Contrairement à d'autres territoires les circuits alternatifs (vente directe notamment) n'évoluent pas.

50%

Ce phénomène d'érosion du circuit traditionnel est inverse dans le **secteur de l'équipement de la personne**. Les grandes surfaces alimentaire (15%) perdent du terrain face aux grandes surfaces spécialisées (+ 7 points) et aux commerces traditionnels (+ 4 points). Ainsi contrairement aux évolutions constatées sur d'autres territoires, le circuit traditionnel reste majoritaire (50%). A l'inverse, la vente à distance n'a pas évolué (5%) et apparait faible par rapport aux moyennes habituelles (10 % à 12%).

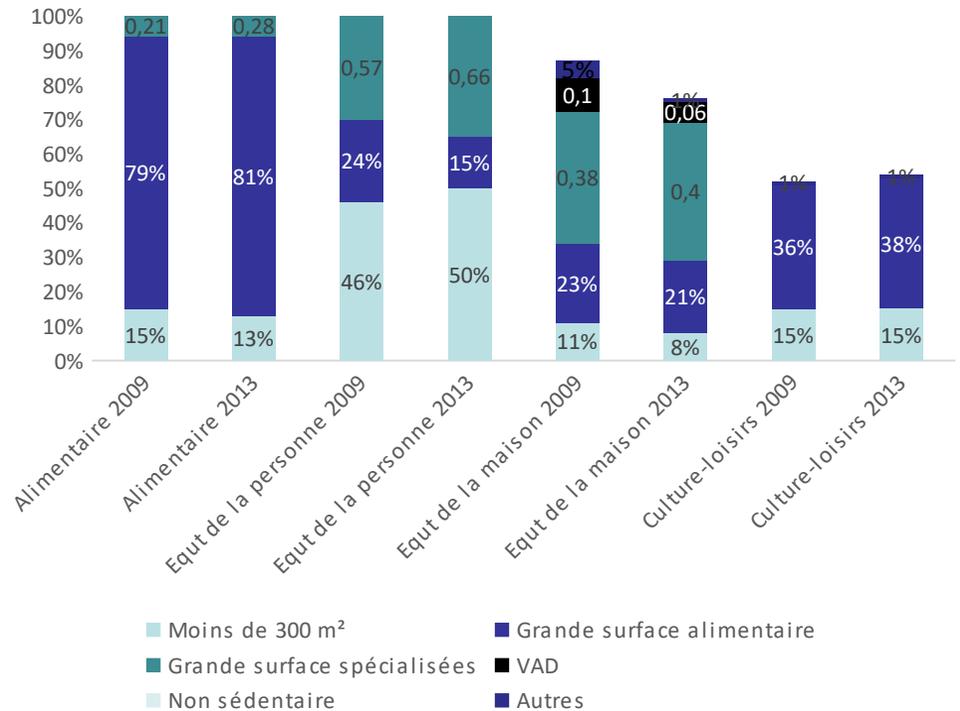
66%

Les grandes surfaces spécialisées poursuivent leur progressions sur le marché de **l'équipement de maison** en captant désormais les deux tiers des dépenses. Le rôle du commerce traditionnel est désormais passé sous la barre des 10% (à 8%, moins 3 points).

40%

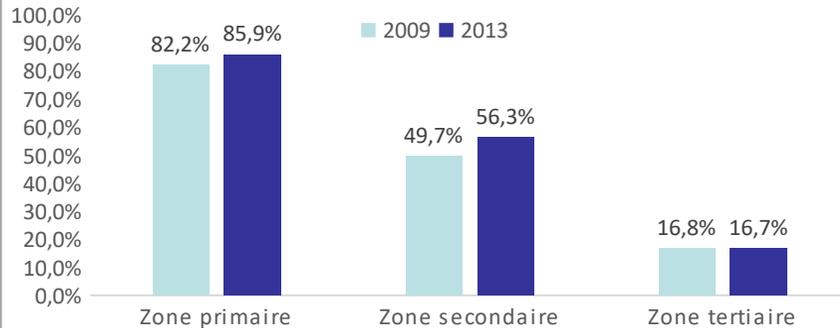
Sur le marché **culture-loisirs**, les grandes surfaces alimentaire perdent également des parts de marché au profit des grandes surfaces spécialisées (40%) mais pas de la vente à distance (6%).

Comparaison de la répartition des achats des ménages de l'Agglomération de Morlaix par circuit de distribution entre 2009 et 2013



Source : CCI Morlaix / OECC

Evolution de l'emprise des commerces de l'agglomération de Morlaix sur la zone de chalandise



+ 6,6 pts

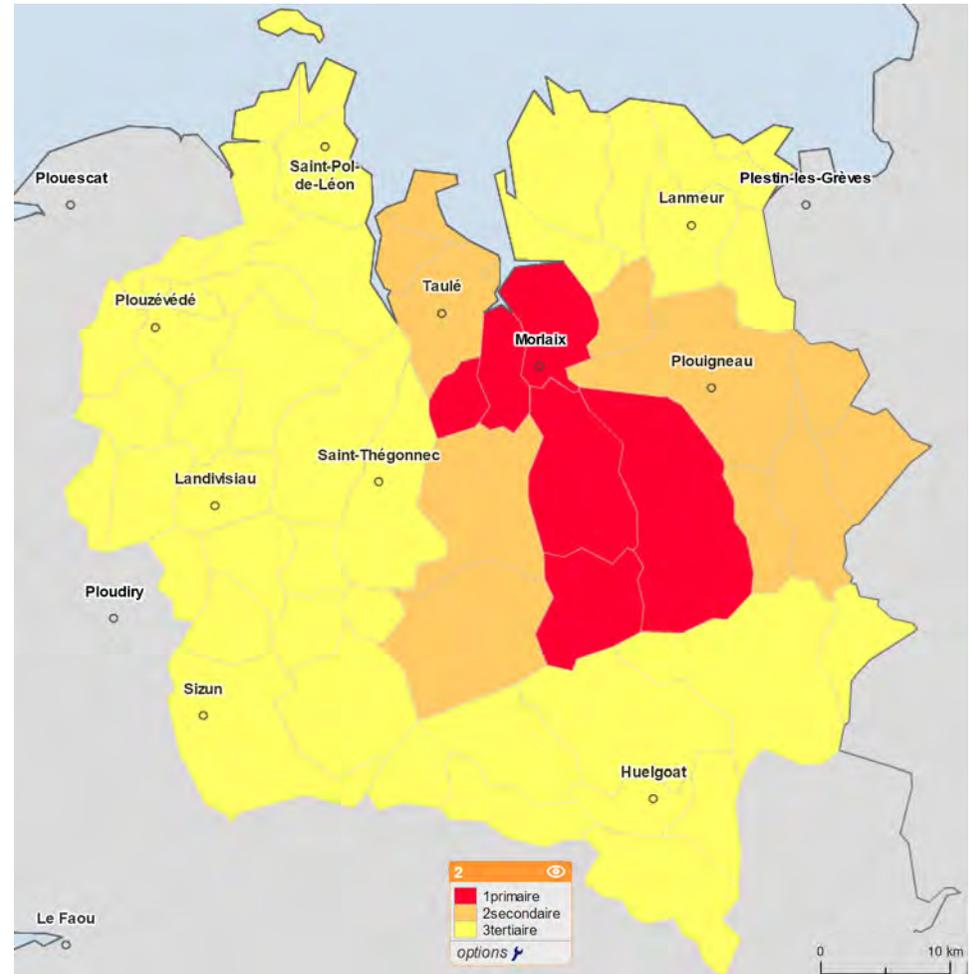
Les commerces de l'agglomération de Morlaix tendent à conforter leur position sur les ménages de la zone primaire (+3,7 points) et surtout secondaire (+6,6 points).

17%

Avec moins de 17% d'emprise sur la zone tertiaire, les commerces de l'agglomération exerce une influence mitigée, en baisse de 0,1 points entre 2009 et 2013.

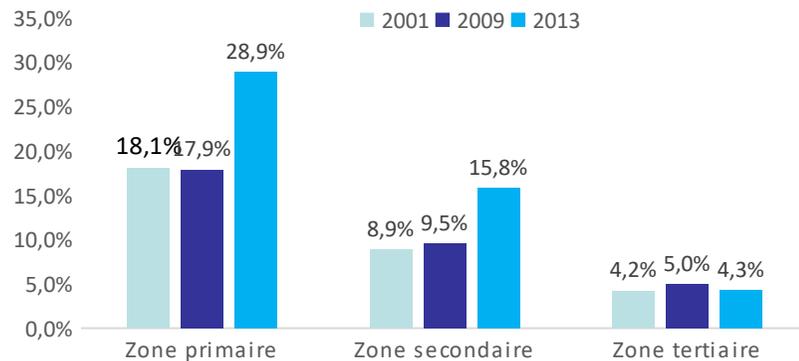
Rappelons que la zone tertiaire représente **58% du potentiel démographique** de l'ensemble de la zone de chalandise.

Zone de chalandise de l'agglomération de Morlaix (118 716 habitants)



Source : CCI Morlaix – Novembre 2014

Evolution de l'emprise des commerces du centre-ville de Morlaix sur la zone de chalandise



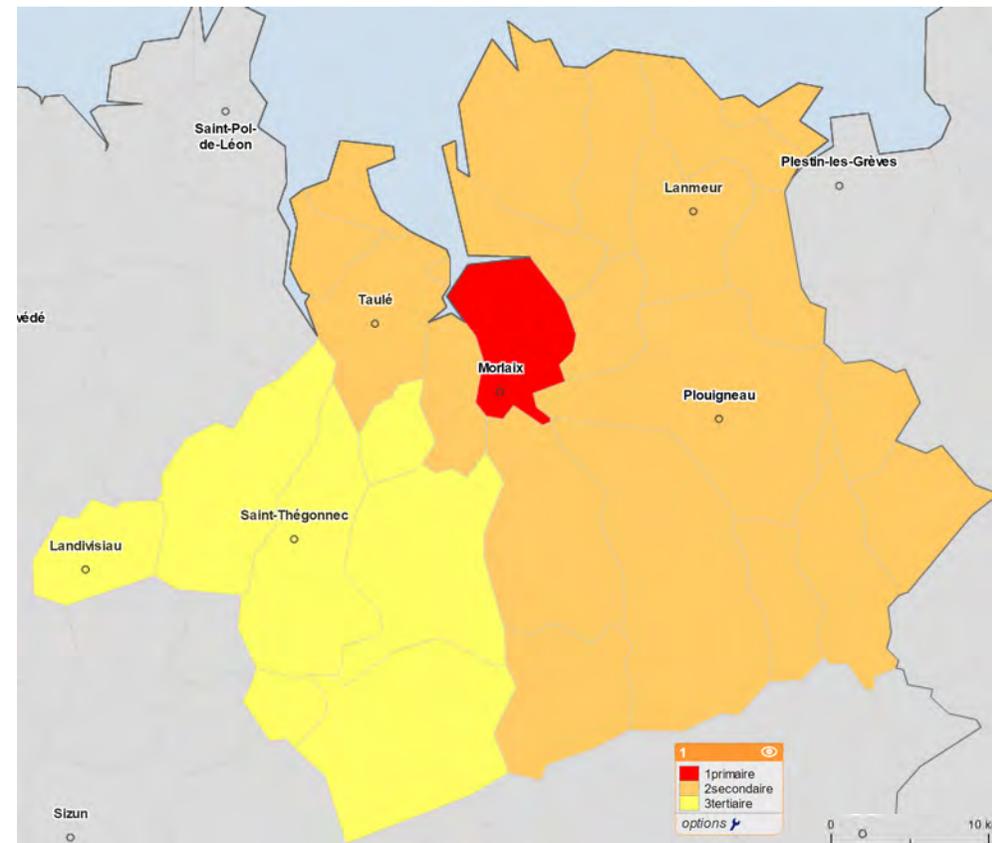
+ 11 pts

Alors que la part de marché des commerces du centre-ville de Morlaix est restée globalement stable durant l'ensemble de la décennie 2000, les données 2013 montrent une croissance significative tant sur la zone primaire (+11 points) que sur la zone secondaire (+6,3 points).

4,3%

L'attractivité du centre-ville est **très faible sur la zone tertiaire** en se limitant à seulement 4,3%, en baisse de 0,7 points par rapport à 2009.

Zone de chalandise du centre-ville de Morlaix (75 945 habitants)



Source : CCI Morlaix – Novembre 2014

Forces

- / Un bon maillage alimentaire avec 94% des habitants bénéficiant au moins d'un commerce alimentaire sur leur commune.
- / Morlaix confirme sa position de pôle référent avec une forte légitimité non alimentaire.
- / Maintien du poids du centre-ville de Morlaix.
- / Croissance du circuit traditionnel en équipement de la personne au regard des données de comportement d'achat.
- / Maintien voire croissance des parts de marché des commerces de l'agglomération et du centre-ville de Morlaix sur leur zone de chalandise respective.
- / Territoire apparemment faiblement impacté par la vente à distance.

Faiblesses

- / Stabilisation de la population à l'échelle de la l'agglomération et de la zone de chalandise.
- / Vieillesse de la population.
- / Légère baisse du nombre d'emplois.
- / Installation nombreuses de nouveaux commerces sur les axes de flux.
- / Forte structuration du plancher des GMS (+30% en 10 ans) avec aucun impact sur l'emploi.
- / De très fortes densités en grandes et moyennes surfaces.
- / Tassement du poids du circuit traditionnel en alimentaire dans les comportements d'achat face à la grande distribution.
- / Forte instabilité de l'offre commerciale du centre-ville de Morlaix avec un turn over élevé.
- / Faible emprise des commerces de l'agglomération de Morlaix et du centre-ville de Morlaix sur leur zone tertiaire.

Socio-démographie	Notation	Commerce traditionnel	Notation	Grande et moyenne surface	Notation	Comportement d'achat	Notation
Taux de croissance de la population	●	Taux de diversité commerciale	●	Croissance des m ² comparativement à la croissance de population	●	Poids du circuit traditionnel en alimentaire	●
Taux de renouvellement de la population	●	Part de population disposant d'un commerce alimentaire sur sa commune	●	Taux de diversité commerciale	●	Poids du circuit traditionnel en équipement de la personne	●
Médiane des revenus	●	Densité commerciale alimentaire traditionnelle	●	Evolution de la diversité commerciale	●	Emprise sur la zone tertiaire	●
Indicateur de concentration d'emploi	●	Taux d'installation en dehors des centres-villes	●	Densité commerciale en grande surface alimentaire	●	Poids du hors magasin	●
Influence touristique	●	Phénomène de tertiarisation	●	Taux de friche commerciale en périphérie	○		
		Taux de présence des cafés & restaurants	●				
		Turn over en centre-ville de Morlaix	●				
		Taux de vacance commerciale en centralité					



Avenir du commerce communal

Inquiétude face aux nouvelles formes et évolution du commerce (e-commerce, vente directe, circuit-court, drive/livraison...)

Demande de transport collectifs transversaux et modulables

Interrogation sur la pérennité du commerce malgré son rôle de lien social

Pratiques commerciales en 2025

Prééminence des « grandes surfaces » et zones commerciales intégrées

Besoin d'organisation et de lisibilité des ZAE

Evolutions qui pèsent sur le commerce

Cumul e-commerce / circuit court / drive

Difficulté de transmission

Reprise et installation

Dynamique commerciale communale

Arbitrer la typologie les interventions publiques entre les communes et l'Agglomération de Morlaix

Définition de groupes de communes en fonction de la taille des zones de chalandise

Action de la PLC à territorialiser et à moduler

Source : Agglomération de Morlaix – mai 2017

L'attractivité des centralités

Importance de travailler sur une montée en gamme et de favoriser « l'expérience shopping » avec un cadre animé, entretenu, proposant des services, des espaces/animations en faveur de enfants.

Maintenir et installer les équipements majeurs créant du flux (ex : les maisons médicales, services publics, les emplois tertiaires...).

Commerce en centre-ville doit être un loisir : miser sur le lien social qui est le nœud du commerce (habitat/loisirs/transport...).

La gestion des implantations commerciales

Inciter au regroupement des petites cellules commerciales et aux commerces vacants (moyen incitatifs/coercitifs ?) afin de proposer des cellules d'au moins 300 à 400 m².

Dilemme entre la demande exprimée par les UC de réguler les installations selon le dimensionnement des projets d'enseignes (ex : seuil de surface commerciale), le type de commerce (ex : différenciation par code APE) et leur demande de souplesse pour leur propre commerce

La rénovation des commerces

Proposer des aides spécifiques pour l'habitat et les commerces dans les centralités pour contrecarrer le développement du commerce sur les lieux de flux

Demande d'avoir un interlocuteur clair

La dynamique des unions commerciales

Faire évoluer les UCA et leurs objectifs pour mieux s'adapter aux attentes des commerçants/artisans

Développer le commerce physique et l'e-commerce de concert sans les opposer

Partie II

Les priorités de réflexion

Réunion du 11 octobre

(à partir des priorités dégagées lors de la réunion du 19 septembre)



Le travail de hiérarchisation basé sur une technique de speed creating fait émerger par ordre de priorité 10 thématiques. La traduction de ces thématiques en orientations et règles constituera l'objet central des prochaines réunions.

Trois priorités majeures

/ **Innovation / Services / Horaires**

16 post-it pour cette thématique qui fixe comme priorité l'enjeu d'accompagner les commerçants dans l'adaptation des points de vente et des services (horaires, livraison, click & collect).

/ **Centre-ville / Centre-bourg**

11 post-it pour cette thématique qui fixe comme priorité l'attractivité des centralités en agissant à la fois sur l'attractivité marchande (les commerces) et l'attractivité non marchande (les services publics, médicaux...).

/ **Règles de périphérisation**

8 post-it pour cette thématique qui souligne l'enjeu de sécuriser la stratégie par des règles qui trouveront leur place dans le Pluic en particulier pour freiner la périphérisation des commerces en dehors des centralités.

Le travail de hiérarchisation basé sur une technique de speed creating fait émerger par ordre de priorité 10 thématiques.

La traduction de ces thématiques en orientations et règles constituera l'objet central des prochaines réunions.

Cinq priorités complémentaires

/ **Commerce rural / Proximité**

6 post-it pour cette thématique qui souligne l'enjeu de penser à la desserte alimentaire de base dans les plus petites communes en agissant sur les derniers commerces mais en imaginant aussi des formes non sédentaires de commerce.

/ **Centre-ville de Morlaix**

6 post-it pour cette thématique qui souligne un besoin d'action sur le centre-ville de la ville centre pour enrayer les points de fragilité identifiés.

/ **Friches / Immobilier commercial**

6 post-it pour cette thématique qui fixe un besoin de repenser l'action sur l'immobilier commercial en agissant vers les propriétaires et anticipant le risque de friches commerciales.

/ **Attractivité des zones**

4 post-it pour cette thématique qui souligne (en lien avec la précédente) le défi de maintenir l'attractivité des espaces de périphérie face au commerce digital.

/ **Diversité**

4 post-it pour cette thématique qui fixe comme objectif de développement de conditionner la croissance des surfaces à un principe d'accueil d'activité non présente sur les territoires.

Innovation / Services / Horaires

16 post-it pour cette thématique qui fixe comme priorité l'enjeu d'accompagner les commerçants dans l'adaptation des points de vente et des services (horaires, livraison, click & collect).

> **Définition de l'intérêt communautaire :**

Actions destinées à soutenir l'innovation dans le commerce pour s'adapter aux nouveaux usages.

Illustrations / actions à porter :

- / **Dispositif d'aide directe** pour soutenir l'innovation dans le commerce sous condition que l'investissement permettent de s'adapter aux nouveaux modes de consommation.

- / **Dispositif de coaching individualisé** des commerçants pour identifier les leviers à actionner pour enchanter le consommateur.

- / **Soutien à la mise en place de services de livraison à domicile individuels ou mutualisés** par les commerçants ainsi que des équipements de type « click & Collect » : soutien à l'étude de faisabilité, aide à l'acquisition d'équipements.

Centres-villes / Centres-bourgs

11 post-it pour cette thématique qui fixe comme priorité l'attractivité des centralités en agissant à la fois sur l'attractivité marchande (les commerces) et l'attractivité non marchande (les services publics, médicaux...).

> Définition de l'intérêt communautaire :

Actions destinées à accompagner la restructuration des centres-villes et centres-bourgs

Illustrations / Action à mener :

- / **Observatoire permanent des dynamiques de centres-bourgs** avec mise en place d'une matrice de suivi commerce/habitat/services/aménagement urbain.
- / **Contractualisation avec l'EPF, la Région, La CDC ...** sur un dispositif de soutien aux communes pour la restructuration des centres-bourgs.
- / **Comité de gouvernance des centres-bourgs** pour une réflexion/apport en expertise permanent destiné à apporter des clés de développement aux élus et services des communes.
- / **Création d'un poste de revitalisateur** de centre-ville/centre-bourg mutualisé.

Règles de non périphérisation

8 post-it pour cette thématique qui souligne l'enjeu de sécuriser la stratégie par des règles qui trouveront leur place dans le Pluih en particulier pour freiner la périphérisation des commerces en dehors des centralités.

> Définition de l'intérêt communautaire :

Actions destinées à protéger les centres-villes et les centres-bourgs en rationalisant les implantations du commerce

Illustrations :

- / **Définition de périmètres de centralités** (centres-villes, centres-bourgs, pôles de quartier) dans le cadre du PLUih.
- / **Instauration de règles de non périphérisation et de non-implantation** des commerces de moins de XXX m² en dehors des périmètres définis.
- / **Définition en lien avec l'ARS d'une stratégie de spatialisation des activités médicales** dans les centralités comme moteur de fréquentation des commerces.

Commerce rural

6 post-it pour cette thématique qui souligne l'enjeu de penser à la desserte alimentaire de base dans les plus petites communes en agissant sur les derniers commerces mais en imaginant aussi des formes non sédentaires de commerce.

> Définition de l'intérêt communautaire :

Actions destinées à accompagner les communes dans la préservation des derniers commerces alimentaires

Illustrations :

- / **Soutien à l'acquisition des fonds et murs commerciaux** pour permettre la transmission ou la ré-implantation des derniers commerces alimentaires.

Centre-ville de Morlaix

6 post-it pour cette thématique qui souligne un besoin d'action sur le centre-ville de la ville centre pour enrayer les points de fragilité identifiés.

> Définition de l'intérêt communautaire :

Actions destinées à accompagner les évolutions du centre-ville de Morlaix comme moteur du rayonnement commercial de l'agglomération.

Illustrations :

- / **Soutien à la mise en place de type Boutiques Starters ou Boutiques à l'Essai** pour résorber la vacance commerciale.
- / **Soutien aux actions de gouvernance de centre-ville :** installation d'un office de commerce, recrutement d'un manager du commerce.

Friches / restructuration des zones commerciales

6 post-it pour cette thématique qui fixe un besoin de repenser l'action sur l'immobilier commercial en agissant vers les propriétaires et anticipant le risque de friches commerciales complétée par 4 post-it pour cette thématique qui souligne (en lien avec la précédente) le défi de maintenir l'attractivité des espaces de périphérie face au commerce digital.

> **Définition de l'intérêt communautaire :**

Actions de restructuration des espaces commerciaux de périphérie

Illustrations :

- / **Programme de réhabilitation urbaine** des zones commerciales.
- / **Instauration de règles de densification, d'amélioration architecturales, de performance énergétique** dans le PLUih.

Diversité commerciale

4 post-it pour cette thématique qui fixe comme objectif de développement de conditionner la croissance des surfaces à un principe d'accueil d'activité non présente sur les territoires.

> Définition de l'intérêt communautaire :

Actions de développement l'attractivité du territoire auprès des enseignes commerciales pour améliorer la diversité commerciale

Illustrations :

- / **Gestion d'une base de données des locaux commerciaux et Gestion prévisionnelle du bâti commercial** en lien avec les propriétaires de locaux commerciaux.
- / **Actions de marketing territorial et de prospection d'enseignes** : présence sur les salons, visites in situ, communication.

- > **Actions destinées à soutenir l'innovation** dans le commerce pour s'adapter aux nouveaux usages.
- > **Actions destinées à accompagner la restructuration** des centres-villes et centres-bourgs.
- > **Actions destinées à protéger les centres-villes et les centres-bourgs** en rationalisant les implantations du commerce.
- > **Actions destinées à accompagner les communes** dans la préservation des derniers commerces alimentaires.
- > **Actions destinées à accompagner les évolutions du centre-ville** de Morlaix comme moteur du rayonnement commercial de l'agglomération.
- > **Actions de restructuration** des espaces commerciaux de périphérie.
- > **Actions de développement l'attractivité du territoire** auprès des enseignes commerciales pour améliorer la diversité commerciale

Partie III

La définition de la PLC et
des actions d'intérêt
communautaire

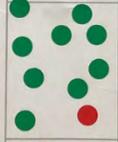
Réunion du 25 octobre

(à partir des priorités dégagées lors de la réunion du 11 octobre)



Suite à l'exposé des actions possibles par thématique issues de la réflexion, les participants se sont positionnés sur les priorités d'action à intégrer à la PLC. Les vignettes vertes indiquant les actions prioritaires, les vignettes rouges, les actions secondaires.

LAI Vos priorités 1

- > **Actions destinées à soutenir l'innovation** dans le commerce pour s'adapter aux nouveaux usages. 
- > **Actions destinées à accompagner la restructuration** des centres-villes et centres-bourgs. 
- > **Actions destinées à protéger les centres-villes et les centres-bourgs** en rationalisant les implantations du commerce. 
- > **Actions destinées à accompagner les communes** dans la préservation des derniers commerces alimentaires. 
- > **Actions destinées à accompagner les évolutions du centre-ville** de Morlaix comme moteur du rayonnement commercial de l'agglomération. 
- > **Actions de restructuration** des espaces commerciaux de périphérie. 
- > **Actions de développement l'attractivité du territoire** auprès des enseignes commerciales pour améliorer la diversité commerciale 

Agglomération de Morlaix – Stratégie d'urbanisme commercial et politique locale du commerce | Août 2017

Le débat fait ressortir 3 thématiques fortes accompagnées par une quatrième que nous qualifierons de thématique socle destinée à traduire ces priorités axées sur les centralités dans le PLUih.



Les actions de soutien à l'innovation dans le commerce pour s'adapter aux nouveaux usages

Elle fixe comme étant d'intérêt communautaire (donc à soutenir par l'agglomération) les actions qui vont contribuer à accompagner les investissements innovants dans les commerces qu'ils soient réalisés de manière collective ou individuelle. L'intégration comme action d'intérêt communautaire ne signifie pas que l'action devra être portée par Morlaix Communauté mais que Morlaix Communauté pourra porter ou soutenir (même si elle est portée par un tiers – CCI, CMA ...) les actions qui concernent cette thématique. La liste ci contre n'est pas exhaustive mais comporte les actions incontournables au regard du diagnostic.

Actions d'accompagnement

- / **Dispositif d'aide directe** pour soutenir l'innovation dans le commerce sous condition que l'investissement permette de s'adapter aux nouveaux modes de consommation.
- / **Dispositif de coaching individualisé** des commerçants pour identifier les leviers à actionner pour **séduire/enchanter** le consommateur.
- / **Soutien à la mise en place de services de livraison à domicile individuels ou mutualisés** par les commerçants ainsi que des équipements de type « click & Collect » : soutien à l'étude de faisabilité, aide à l'acquisition d'équipements.

Actions d'animation

- / **Soutien à la mise en place de plateformes marchandes de e.commerce**, de sites mobiles de géolocalisation des commerces... à l'échelle des associations de commerçant.
- / **Soutien aux démarches de formation**, de voyages d'études pour s'ouvrir aux nouveaux modes marchands
- / **Soutien au réseau des commerces de proximité** : formation, identité commune, groupement d'achat, contractualisation avec les producteurs locaux.

Actions règlementaires :

- / Néant

Les actions destinées à accompagner la restructuration des centres-villes et centres-bourgs

Elle fixe comme étant d'intérêt communautaire (donc à soutenir par l'agglomération) les actions qui vont contribuer à conforter l'attractivité des centres-villes, centre de quartier et centres-bourg. Il s'agit de travailler ici sur le commerce mais surtout sur les facteurs de commercialités. Il s'agira d'agir pour développer une vision globale des centralités et de travailler sur les 4 fonctions :



Actions d'accompagnement

- / **Observatoire des dynamiques de centres-bourgs** avec mise en place d'une matrice de suivi commerce/habitat/services/aménagement urbain.
- / **Contractualisation avec l'EPF, la Région, La CDC ...** sur un dispositif de restructuration des centres-bourgs intégrant les maisons médicales en cœur de bourg.
- / **Soutien aux communes** pour la mise en place de chartes d'enseignes, de façades et de terrasse et aux commerçants pour la transposition de ces chartes
- / **Soutien aux communes** pour l'installation de wifi dans les centralités

Actions d'animation

- / **Comité de gouvernance des centres-bourgs** pour une réflexion/apport en expertise permanent destiné à apporter des clés de développement aux élus et services des communes.
- / **Création d'un poste de revitalisateur** de centre-ville/centre-bourg mutualisé.

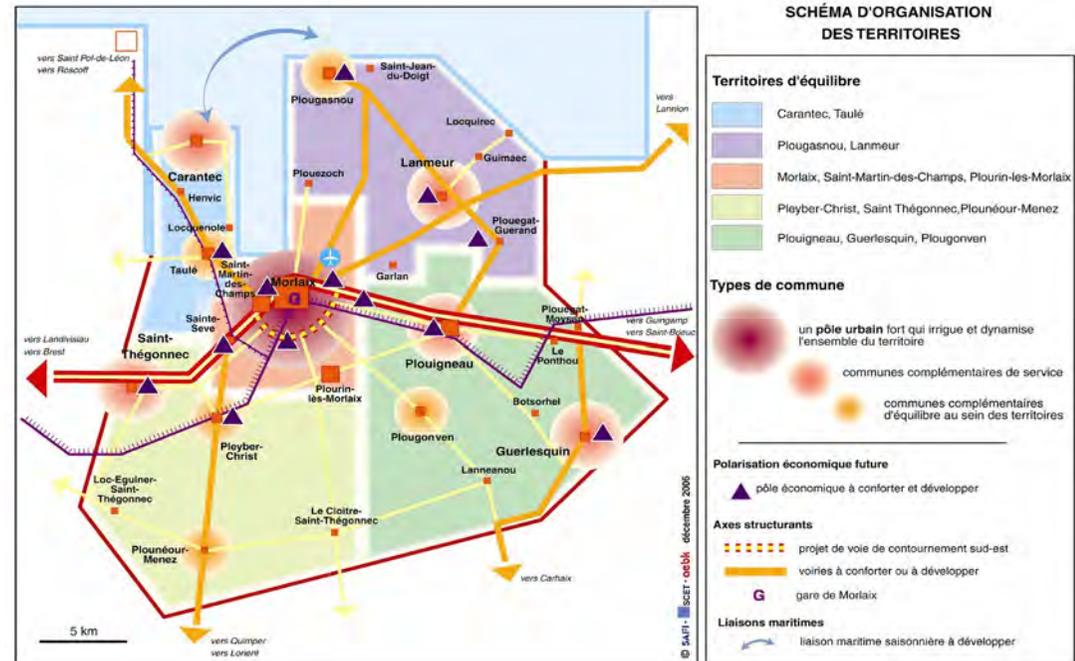
Actions règlementaires

- / **Définition de périmètres de centralité** à l'échelle du PLUih permettant d'y intensifier les règles destinées à y densifier le commerce et l'habitat.
- / **Interdiction de l'implantation** de commerces de moins de XXX m² hors des périmètres de centralité.

Les actions destinées à accompagner la restructuration des centres-villes et centres-bourgs

D'un point de vue réglementaire, la période de novembre 2017 au printemps 2018 devra être mise à profit pour définir dans chaque commune le ou les périmètre(s) de centralité. Il conviendra de s'accorder sur la définition d'une centralité qui pourra se caractériser par la présence concomitante : d'un espace public comme lieu de sociabilisation, de formes denses d'habitat, de commerces et de services non marchands.

Le maillage territorial



Les actions destinées à accompagner les évolutions du centre-ville de Morlaix comme moteur du rayonnement commercial de l'agglomération.

Il s'agira ici de soutenir les actions initiés par la ville pour affirmer le centre-ville comme cœur d'agglomération et moteur de son rayonnement commercial. Morlaix Communauté s'intégrera en relais pour les actions réellement innovantes.

Actions d'accompagnement

- / **Soutien à la mise en place des dispositifs de type Boutiques Starters ou Boutiques à l'Essai** pour résorber la vacance commerciale.
- / **Soutien aux actions de gouvernance de centre-ville ou de centralité** : installation d'un office de commerce, recrutement d'un manager du **commerce affecté au périmètre de centralité**.

Actions d'animation

- / **Soutien à la mise en place d'une base unique de données des locaux commerciaux et gestion prévisionnelle du bâti commercial** en lien avec les propriétaires de locaux commerciaux. **Mutualisation des données déjà recueillies**.
- / **Actions de marketing territorial et de prospection d'enseignes** : présence sur les salons, visites in situ, **déploiement d'une stratégie de communication**.
- / **Soutien aux actions concernant l'ouverture** décalée des commerces

Actions règlementaires

- / Idem point précédent.
- / Mise en place dans le PLUih de règles **préservant la diversité commerciale des linéaires**.

Les actions de soutien à l'innovation dans le commerce pour s'adapter aux nouveaux usages

Elle fixe comme étant d'intérêt communautaire (donc à soutenir par l'agglomération) les actions qui vont contribuer à accompagner les investissements innovants dans les commerces qu'ils soient réalisés de manière collective ou individuelle. L'intégration comme action d'intérêt communautaire ne signifie pas que l'action devra être portée par Morlaix Communauté mais que Morlaix Communauté pourra porter ou soutenir (même si elle est portée par un tiers – CCI, CMA ...) les actions qui concernent cette thématique. La liste ci contre n'est pas exhaustive mais comporte les actions incontournables au regard du diagnostic.

Actions d'accompagnement

- / **Dispositif d'aide directe** pour soutenir l'innovation dans le commerce sous condition que l'investissement permettent de s'adapter aux nouveaux modes de consommation.
- / **Dispositif de coaching individualisé** des commerçants pour identifier les leviers à actionner pour enchanter le consommateur.
- / **Soutien à la mise en place de services de livraison à domicile individuels ou mutualisés** par les commerçants ainsi que des équipements de type « click & Collect » : soutien à l'étude de faisabilité, aide à l'acquisition d'équipements.

Actions d'animation

- / **Soutien à la mise en place de plateformes marchandes de e.commerce**, de sites mobiles de géolocalisation des commerces... à l'échelle des associations de commerçant.
- / **Soutien aux démarches de formation**, de voyages d'études pour s'ouvrir aux nouveaux modes marchands
- / **Soutien au réseau des commerces de proximité** : formation, identité commune, groupement d'achat, contractualisation avec les producteurs locaux.

Actions règlementaires

- / Dispositif réservé aux commerces implantés dans les centralités telles que défini dans le PLUih.

Thématique 6

« **Activité commerciale** »

Commune de Morlaix

Projet Cœur de ville

Données de cadrage sur l'activité commerciale

Éléments méthodologiques :

1. Périmètres géographiques d'analyse

- a. **Est ci-après dénommé le centre-ville :** l'espace allant du commissariat à la place René Cassin (rues principales et adjacentes) + la rue de Brest jusqu'à Intermarché.
- b. **Est ci-après dénommée Morlaix périphérie :** la commune de Morlaix hors centre-ville.
- c. **Est ci-après dénommée périphérie :** la commune de Saint Martin des Champs (et ses différentes zones commerciales) et la zone de Saint Fiacre située sur la commune de Plourin les Morlaix.
- d. **Est dénommé pôle commercial morlaisien, l'ensemble des secteurs a,b,c**

2. Dates d'observation

Les chiffres présentés et comparés ci-après ont été arrêtés à fin août 2012 et au 15 juin 2018. L'offre commerciale n'a pas fait l'objet d'un contrôle terrain et se fonde donc sur les formalités déclarées par les entreprises commerciales.

Sommaire

- 1. Evolution du nombre de commerces**
- 2. Evolution des surfaces commerciales**
- 3. Consommation**
- 4. Notation du centre-ville de Morlaix par les consommateurs**

1. Evolution du nombre de commerces

	Nombre de commerces		Evolution	
	2012	2018*	En nombre	En %
Centre-ville	316	277	- 39	-12%
Morlaix Périphérie**	80	90	+ 10	+ 13%
Total Morlaix	396	367	- 29	-7%
Périphérie***	165	196	+31	+ 19%
Total général	561	563	+ 2	0%

* Données provisoires issues de l'observatoire de l'offre commerciale - CCIMBO Morlaix

** Morlaix hors centre-ville

*** Saint Martin des Champs; Plourin saint Fiacre

Sur la période fin 2012 à début 2018, le pôle commercial morlaisien (Morlaix, St martin des Champs, Plourin/Saint Fiacre), le nombre de points de vente est resté quasiment stable autour de 560 commerces.

Géographiquement, les tendances sont plus marquées avec un net recul de l'offre en centre-ville (- 39 commerces ; - 12 %) et une progression sur la périphérie de la ville avec 10 magasins supplémentaires (+ 13 %). Cette progression est encore plus marquée sur les secteurs de Saint Martin des Champs et Saint Fiacre à Plourin qui proposent une offre enrichie de plus de 30 points de vente (+ 19 %).

2. Evolution des surfaces commerciales

	Surfaces commerciales		Evolution	
	2012	2018*	En m ²	En %
Centre-ville	14 814	12 679	- 2 135	- 14%
Morlaix Périphérie**	18 509	13 537	- 4 972	- 27%
Total Morlaix	33 323	26 216	- 7 107	- 21%
Périphérie***	57 502	65 399	+ 7 897	+ 14%
Total	90 825	91 615	+ 790	+ 1%

* Données provisoires issues de l'observatoire de l'offre commerciale - CCIMBO Morlaix

** Morlaix hors centre-ville

*** Saint Martin des Champs; Plourin saint Fiacre

La surface commerciale du pôle morlaisien affiche une progression de 1 % pour atteindre plus de 91 600 m².

Le centre-ville de Morlaix a perdu sur la période plus de 2 000 m² (- 14 %) ; recul lié notamment à la fermeture de plusieurs établissements (Bodéan, Devred,). La périphérie de la commune, en dépit de l'implantation de plusieurs commerces sur le secteur de la Vierge noire et du transfert/agrandissement du Lidl enregistre une perte de près de 5 000 m² s'expliquant par la fermeture du Magasin Vert et du départ de Mr Bricolage vers Saint Martin des Champs.

Le secteur de Saint Martin / Saint-Fiacre affiche pour sa part une progression de près de 8 000 m² liées à la création de surfaces commerciales pour les enseignes M. Bricolage, Darty... Le secteur a surtout été marqué par des transferts (Gémo, Kiabi, Districenter, Biocoop), par la reprise de cellule existantes (Fnac) et la restructuration de la galerie Géant Bretagne qui n'ont accru que faiblement la surface totale de vente.

3. Consommation

Remarques méthodologiques :

*Les résultats présentés ci-après sont fondées sur l'observatoire économique du commerce et de la consommation. Des enquêtes auprès des consommateurs ont été menés de septembre à la mi-novembre 2017 **soit avant l'inauguration de la galerie commerciale du Géant Bretagne**. Pour une analyse approfondie de la situation locale, il sera possible d'intégrer l'impact de la galerie.*

Les chiffres présentés intègrent l'ensemble des produits (liste des produits en annexe 1). Une analyse par familles de produit dégagerait des tendances plus ou moins marquées selon les familles de produits.

31. Taux d'emprise du centre-ville (tous produits) en 2018

Les commerces du centre-ville de Morlaix, dans le périmètre géographique retenu en page 1, exercent une emprise de 16,4% sur les habitants de leur ville en 2018 et de 14,6% sur les ménages de l'agglomération Morlaix, St-Martin-Des-Champs, Plourin-Les-Morlaix. Les ménages de l'agglomération contribuent à 54% au chiffre d'affaires des commerces du centre-ville.

32. Volume d'activité du centre-ville (tous produits) en 2018

Les commerces du centre-ville de Morlaix ont généré en 2018 un volume d'activités de 47,2M€ pour l'ensemble des produits répertoriés en annexe 1. Ce niveau d'activité est en recul de 12% par rapport à 2013.

33. Evolution de l'activité du centre-ville par rapport à l'agglomération / rapport à 2013 (% d'évolution)

En 2018, sur les dépenses réalisées sur l'agglomération pour l'ensemble des produits répertoriés en annexe 1:

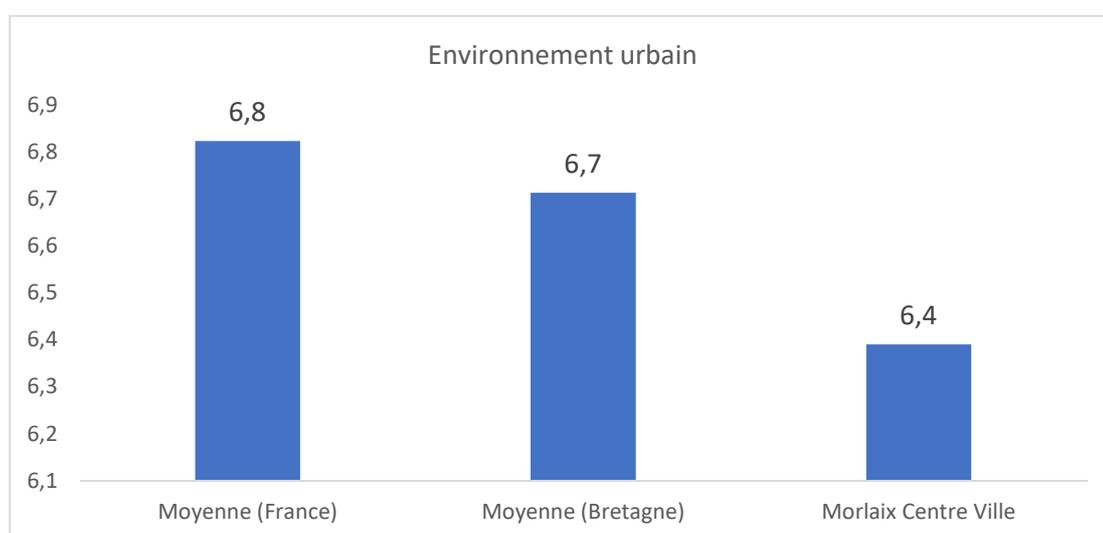
- le centre-ville de Morlaix réalise 16,3% de part de marché (- 1 point par rapport à 2013)
- le reste de l'agglomération en réalise 83,7%. (+ 1 point par rapport à 2013)

4. Notation du centre-ville de Morlaix par les consommateurs

A l'occasion de la mise à jour de l'Observatoire Economique du Commerce et de la Consommation, la CCIMBO Morlaix a interrogé un panel de consommateurs fréquentant le centre-ville de Morlaix afin de recueillir leurs sentiments sur ce pôle d'achat.

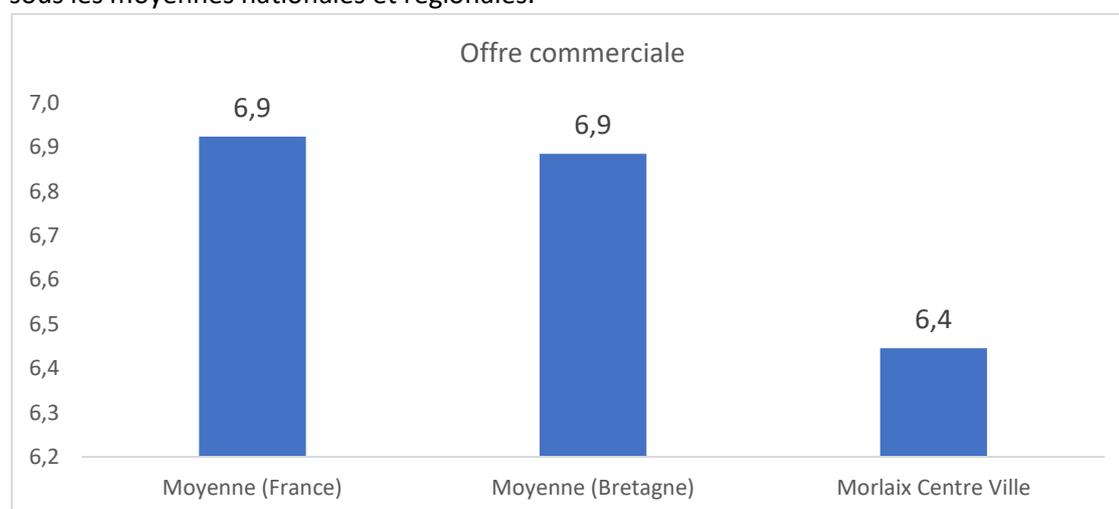
41. Environnement urbain

Concernant l'environnement urbain (cadre urbain, accessibilité, circulation, stationnement, propreté), **le centre-ville de Morlaix obtient la note de 6,4 sur 10**. Ce niveau place le centre-ville de Morlaix en deçà de la moyenne nationale observée par le Cabinet AID observatoire et également à un niveau inférieur à la moyenne atteinte par des centres-villes de communes de 10 à 20 000 habitants analysés en Bretagne (Dinan, Lannion, Concarneau, Douarnenez, Landerneau, Plougastel Daoulas, Quimperlé, Auray, Pontivy).



42. Offre commerciale

Sur le volet de l'offre commerciale (animations, prix, choix, présence de grandes enseignes, esthétique des boutiques, accueil des commerçants, qualité des produits, heures d'ouvertures), le centre-ville de Morlaix obtient également **la note de 6,4 sur 10** soit un ½ point sous les moyennes nationales et régionales.



Annexe 1 : liste des produits retenus pour l'analyse de la consommation

Familles	Listes de produits
1-Produits alimentaires	Pain - pâtisserie
1-Produits alimentaires	Viande - Volaille - Charcuterie - Traiteur
1-Produits alimentaires	Poissons - crustacés frais
1-Produits alimentaires	Fruits - légumes
1-Produits alimentaires	Epicerie - boissons non alcoolisées
1-Produits alimentaires	Crèmerie
1-Produits alimentaires	Glaces - produits surgelés
1-Produits alimentaires	Vins - alcools
2-Equipement de la personne	Prêt-à-porter enfant - Layette - Puériculture
2-Equipement de la personne	Prêt-à-porter masculin (15 ans et +)
2-Equipement de la personne	Prêt-à-porter féminin (15 ans et +)
2-Equipement de la personne	Lingerie - bonneterie - sous-vêtements
2-Equipement de la personne	Chaussures villes (hors activités sportives)
2-Equipement de la personne	Vêtements de sport
2-Equipement de la personne	Chaussures de sport
2-Equipement de la personne	Maroquinerie
2-Equipement de la personne	Horlogerie - bijouterie - bijouterie fantaisie
2-Equipement de la personne	Parfums et produits cosmétiques
2-Equipement de la personne	Optique médicale et solaire
3-Equipement de la maison	Literie-salons - meubles meublants (y compris cuisine et salles de bain)
3-Equipement de la maison	Arts de la table - décoration - luminaires - Tissus, voilages, linge de maison, mercerie
3-Equipement de la maison	Petit et gros électroménager
3-Equipement de la maison	TV - Hifi - matériel photo et vidéo
3-Equipement de la maison	Bricolage (outillage, quincaillerie, matériaux, revêtements)
3-Equipement de la maison	Jardinage (végétaux, outillage, mobilier)
4-Culture - Loisirs - Sport	Livres -CD, DVD, blue ray - jeux vidéo
4-Culture - Loisirs - Sport	Papeterie - fournitures de bureau
4-Culture - Loisirs - Sport	Jeux - jouets (hors jeux vidéo)
4-Culture - Loisirs - Sport	Micro informatique - Téléphonie - logiciels - Jeux vidéo
4-Culture - Loisirs - Sport	Articles de sport - cycles - pêche et chasse
5-Services et autres produits banals	Produits d'entretien ménager
5-Services et autres produits banals	Produits de toilette - Hygiène corporelle - parapharmacie
5-Services et autres produits banals	Pharmacie
5-Services et autres produits banals	Fleurs coupées - compositions florales
5-Services et autres produits banals	Coiffure - soins esthétiques
5-Services et autres produits banals	Journaux - revues - magazines

Thématique 7

« Contrat de ruralité »



Contrat de ruralité pour le Pays de Morlaix

Etabli entre :

L'Etat, représenté par le préfet du Finistère, Pascal LELARGE,

et

La Communauté d'Agglomération « Morlaix Communauté », représentée par son président, Jean-Luc FICHET,

La Communauté de communes du pays de Landivisiau, représentée par son président, Albert MOYSAN,

La communauté de communes « Haut Léon Communauté », représentée par son président, Nicolas FLOCH.

ci-après dénommés les porteurs du contrat ;

en partenariat avec :

Le PETR du Pays de Morlaix,

Le conseil régional de Bretagne,

Le conseil départemental du Finistère,

La caisse des dépôts et consignation,

ci-après dénommés les partenaires du contrat.

Préambule

Conformément aux dispositions du comité interministériel aux ruralités du 20 mai 2016, un contrat de ruralité est conclu entre les porteurs et partenaires ci-dessus.

Cet outil coordonne et structure les politiques publiques territorialisées, à une échelle infra-départementale.

Ce contrat accompagne la mise en œuvre d'un projet de territoire à l'échelle du bassin de vie, en fédérant l'ensemble des acteurs institutionnels, économiques et associatifs. Ce contrat permet notamment de soutenir les projets issus des mesures des comités interministériels aux ruralités à l'échelle infra-départementale. Il s'inscrit en cohérence avec les Contrats de territoire établis à l'échelle du département et avec les contrats de pays établis avec la région.

La Région Bretagne soutient particulièrement les territoires ruraux dans le cadre des contrats de partenariat Europe/Région/Pays, en mobilisant, tant des crédits régionaux que des crédits FEADER dans le cadre de LEADER. Elle a mis en place une péréquation en faveur des territoires les plus fragiles dont les territoires ruraux font partie. Dans ce cadre, elle est amenée à intervenir sur les différents volets du contrat de ruralité.

Ce contrat de ruralité a été élaboré en cohérence avec le volet territorial du Contrat de Plan Etat Région. Dans ce cadre, l'Etat et la Région ont souhaité articuler leurs modalités d'intervention au bénéfice des projets. Ainsi, lorsqu'un porteur de projet sollicite des crédits de l'Etat dans le cadre de ce contrat de ruralité, et des crédits régionaux et/ou européens des contrats de partenariat Europe/Région/pays, l'examen de son projet se fera au sein du comité unique de programmation existant à l'échelle pays et sur la base de la même fiche-projet pour tous les crédits, dans une volonté de simplification.

L'Etat partage les orientations et les objectifs définis par le présent contrat. Il participera au cofinancement de certaines actions du plan pluriannuel, en cohérence avec les interventions des collectivités territoriales et des autres acteurs, dans le cadre des dotations et crédits du droit commun et spécifiques, notamment par le recours, dans le respect des cadres réglementaires les régissant, à la DETR, au FNADT, au Fonds de soutien à l'investissement local,.... Ces interventions seront précisées dans chaque convention annuelle, pendant la durée du contrat.

D) Présentation générale du territoire

A) Le territoire du contrat :

1) Présentation institutionnelle du Pays de Morlaix : organisation interne et partenariats

a) La structure institutionnelle interne au Pays de Morlaix

➤ **60 communes, dont 3 de plus de 5000 habitants :** Morlaix (15 996 habitants) ; Landivisiau (9 108 habitants) ; Saint-Pol-de-Léon (6 618 habitants).

➤ **4 EPCI devenant 3 au 01/01/2017 :** Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix (67 757 habitants) ; Communauté de Communes du Pays de Landivisiau (32 914 habitants) ; fusion prévue des communautés de communes du Pays Léonard et de la Baie de Kernic (respectivement 19 332 et 12 510 habitants).

b) Les partenariats internes au Pays de Morlaix

- Constitué sous forme de GIP, le Pays de Morlaix associe étroitement les 3 chambres consulaires territorialement représentées, ainsi que le Conseil de développement.
- En tant que membres du Comité unique de programmation (CUP), destiné à articuler les crédits de l'Etat en région et ceux (y compris crédits européens) gérés par le Conseil régional, ces partenaires demeureront associés aux décisions de financement des actions qui seront présentées dans une annexe annuelle.

2) Population du Pays de Morlaix

a) Une stabilité démographique qui masque des contrastes Est-Ouest et ville-centres - périphérie

- **Une démographie stable :** le Pays de Morlaix a gagné des habitants sur la période 1999-2009 (+ 7 294) pour atteindre **128 915 habitants**, après en avoir perdu sur la décennie 1990-1999. Cette progression est alimentée par un solde migratoire positif, qui contrebalance un solde naturel négatif. Elle est néanmoins inférieure à la moyenne régionale (+0,58% par an contre +0,89% par an au niveau régional) et inégalement répartie.
- **Une divergence démographique Est-Ouest :** l'Ouest du Pays de Morlaix, bénéficiant de l'attractivité de la métropole brestoise, concentre le dynamisme démographique. L'Est du Pays de Morlaix connaît en revanche un relatif déclin démographique.
- **Une divergence démographique villes-centres - périphérie :** la croissance démographique se concentre sur les communes situées en périphérie des villes-centres, qui perdent quant à elles des habitants (Morlaix et Saint-Pol-de-Léon). Ce phénomène est alimenté par une préférence pour les logements neufs (à rebours du parc à réhabiliter des centres villes) et les communes situées sur le littoral et le long de la RN12.

b) Le vieillissement de la population

- **Une part croissante des plus de 60 ans dans la population :** De 26% en 2007, la part des plus de 60 ans dans la population du Pays de Morlaix passerait à 36% à l'horizon 2040 (+65% sur la période), contre 33% en Bretagne. Le solde migratoire positif, qui alimente la croissance démographique du Pays, participe de ce vieillissement. Il correspond en effet, en partie, à l'installation de jeunes retraités motivés par une logique de « retour au pays » et la qualité de vie en Pays de Morlaix (patrimoine culturel et naturel, bon niveau d'offre de commerce et services de proximité).

c) Les performances du territoire en termes de bien-être de la population (données de 2009)

- **Un revenu médian inférieur à la moyenne régionale :** 17 272 € en 2009, contre 18 080 € en Bretagne.
- **Un niveau de formation, reflet des structures de l'économie locale :** le Pays de Morlaix présente à la fois un taux de scolarisation des 18-29 ans et un nombre de 18-29 ans sans diplôme (nombreux bac+2) nettement inférieurs à la moyenne régionale. Ces données reflètent le poids prépondérant des emplois peu qualifiés dans l'économie locale (activités agricoles et agroalimentaires). Parallèlement, on observe une moindre part des cadres qu'au niveau régional (4,7% contre 6,7%), bien que celle-ci augmente de +1 point sur la période 1999-2009, sous l'effet notamment du développement d'activités innovantes.
- **En dépit d'une relativement bonne offre de soins, des performances en matière de santé qui pâtissent d'une forte mortalité prématurée, liée à des comportements à risques** (alcool, drogues, suicides, accidents de la route). En matière d'indice de santé, le Pays de Morlaix se classait ainsi en 2009 17^e sur 21 Pays bretons.

3) Logements, infrastructures et services en Pays de Morlaix

a) Un dynamisme foncier contrasté (littoral et axes structurants c/ villes-centres) qui participe à un phénomène d'étalement urbain

➤ **Une pression foncière principalement concentrée sur les communes littorales et le long des grands axes routiers :** la consommation foncière annuelle à vocation d'habitat du Pays de Morlaix, allant de pair avec la forte progression du nombre de logements, a connu une hausse significative sur la période 1998-2007 (+83%). Elle s'est principalement concentrée sur les communes littorales (notamment pour les résidences secondaires) et le long des grands axes routiers (souci de mobilité).

➤ **Parallèlement, on constate des taux de vacances élevés des logements dans les pôles urbains du Pays** (+12% à Morlaix ; +10% à Saint-Pol-de-Léon ; 9% à Landivisiau ; 7,9% à Roscoff). Ces taux élevés traduisent une inadéquation du parc de logement de ces villes-centres (faible efficacité énergétique, besoins de réhabilitation); qui alimente la demande de logements neufs dans les zones périphériques et le phénomène d'étalement urbain.

➤ **L'étalement urbain pose la question de la préservation des surfaces agricoles utiles et du patrimoine naturel et pourrait renforcer les risques de conflits d'usage.** La surface artificialisée du Pays de Morlaix a progressé de +83% sur la période 1985-2005 (165h/an) pour atteindre une surface artificialisée par habitant aujourd'hui supérieure à la moyenne régionale (733 m²/habitants contre 623m²/habitants en Bretagne).

b) Des infrastructures de transport essentielles et développées, des connexions numériques et une autonomie énergétique encore limitées

➤ **Des infrastructures de transport multiples :** port de Roscoff (Britanny Ferries, 5% du tonnage régional de marchandises mais 12% du tonnage embarqué) ; ferroviaire (projet Bretagne Grande Vitesse, projet PEM de Morlaix) ; route (RN 12) ; air (activités de maintenance à l'aéroport de Morlaix). Du fait de la position excentrée du Pays de Morlaix, ces infrastructures sont essentielles pour connecter les entreprises locales (du secteur agroalimentaire notamment) aux marchés nationaux et internationaux, ainsi que pour permettre la mobilité des travailleurs locaux vers les bassins d'emploi adjacents (Brest notamment).

➤ **Une connexion aux réseaux numériques et une autonomie énergétique encore limitées :**

□ Le Pays de Morlaix jouit d'une couverture ADSL moyenne (permanence de zones inéligibles ou à faible débit). Il doit toutefois bénéficier du projet Bretagne Très Haut Débit qui intervient en complément des offres privées (déploiement de la fibre optique) ;

□ Le Pays de Morlaix connaît une forte croissance de sa consommation d'énergie qui doit être mise en regard avec sa faible production d'énergie (*via* notamment les chaufferies à bois et le développement des productions solaires et éoliennes). Une centrale à gaz est en projet à Landivisiau.

c) Un territoire relativement bien doté en services et équipements, en dépit de quelques fragilités

➤ **Offre globale satisfaisante :** des services publics bien dotés (services de la petite enfance, services éducatifs, services de santé) ; un tissu de commerces et entreprises artisanales dense ; une bonne offre culturelle et sportive.

➤ **Des inégalités territoriales :** alors que le tissu commercial et les services bancaires et postaux sont relativement bien répartis sur le territoire, on observe une polarisation sur Morlaix d'une partie des services publics (services de l'emploi, services judiciaires, services de la petite enfance, soins hospitaliers et d'urgence, offre culturelle). En miroir, Landivisiau et

les zones rurales apparaissent relativement moins bien dotées, en particulier en ce qui concerne les services de santé.

4) Economie, innovation et emploi en Pays de Morlaix

a) Les fondamentaux et les potentialités de l'activité en Pays de Morlaix

➤ Les piliers traditionnels de l'activité en Pays de Morlaix :

- Le secteur agricole : l'agriculture occupe une part significative de la population (+3% de la population de plus de 15 ans contre 1,5% en Bretagne, avec une baisse du nombre d'exploitations compensée par la progression du salariat agricole) ; le secteur agricole du Pays de Morlaix place le Finistère au 1^{er} rang national des départements producteurs de légumes frais ; l'activité agricole bénéficie de l'implantation d'acteurs coopératifs puissants (SICA) ;
- Le secteur agroalimentaire : relais traditionnel de l'activité agricole et pourvoyeurs de nombreux emplois, le secteur agroalimentaire du pays de Morlaix traverse une phase de restructuration (Gad, Tilly-Sabco, Marine Harvest) ;
- Le secteur logistique : le développement de ce secteur est en partie lié à l'activité des industries agroalimentaire du Pays, tournées vers l'exportation sur les marchés nationaux et internationaux (HOP, Brittany Ferries, Mesguen, Merret) ;
- Autres secteurs d'activité d'importance : génie thermique (Giannoni, Sermeta, Geminox), métrologie (CRT unique en Bretagne), économie sociale et solidaire (présence significative des coopérations et fondations, qui regroupent plus de 15% des effectifs salariés du Pays).

➤ Le potentiel de croissance du Pays de Morlaix :

- Le tourisme : le Pays de Morlaix dispose d'un important patrimoine historique et naturel (Parc Naturel d'Armorique, labellisation Pays d'Art et d'Histoire, positionnement littoral), d'une offre touristique étoffée (offre culturelle et festivalière, équipements hôteliers, thalassothérapie, casinos) et de projets d'envergure (e.g. La Manufacture) ; les potentialités touristiques de la zone dépendent en partie des enjeux liés à l'attractivité du Pays et à la préservation des milieux naturels, notamment côtiers ;
- Les activités innovantes : le Pays bénéficie de projets innovants liés à la filière aéronautique (HOP, Inéo Défense...) à la culture de l'algue et aux biotechnologies (Agrival...), à la frontière des mondes de la mer et de l'agroalimentaire ; cette dynamique peut s'appuyer sur des instituts d'enseignement supérieur et de recherche spécialisés sur ces thématiques (station biologique de Roscoff ; antenne de l'IUT de Brest proposant des formations en lien avec le secteur agricole et les sciences du vivant, ISFEEL de Saint-Pol-de-Léon).

b) Les défis et fragilités de l'activité en Pays de Morlaix :

- **La restructuration du secteur agroalimentaire et les fragilités liées à un niveau élevé de demandeurs d'emploi ;**
- **Le déficit d'attractivité du Pays de Morlaix : la périphéricité du Pays de Morlaix par rapport à l'Est breton et au reste de la France ou l'enjeu de l'accessibilité ; la faible attractivité pour les jeunes diplômés des emplois en Pays de Morlaix**
- **Le Foncier rare : friches, conflit d'usage, préservation des ZAU, loi littoral et risques de submersion marine**

B) Les enjeux du territoire : les thématiques prioritaires du contrat de ruralité :

1) volet accessibilité aux services : soutien aux dépenses d'infrastructure liées à l'amélioration des réseaux téléphoniques et numériques ; soutien au développement des MSAP et des maisons de santé ; encouragement aux démarches de mutualisation des services ; accompagnement des médiations permettant le développement des usages du numérique ; soutien aux actions de mise en commun et de partage des espaces dédiés à la jeunesse (ALSH, TAP, péri-scolaire...).

2) volet attractivité (développement économique, tourisme) : soutien aux collectivités territoriales dans la reconversion active des friches industrielles et/ou urbaines (à l'instar de ce qui se dessine pour Gad) et commerciales ; amélioration de la qualité de l'urbanisme littoral ; accompagnement des communes dans la mise en oeuvre d'opérations d'urbanisme opérationnel: par ce moyen, orienter les dynamiques immobilières vers des espaces appropriés au développement ; amélioration de la cohérence des schémas de ZAE ; soutien aux aménagements d'espaces de travail et d'activités partagées (co-working) ; accompagnement des projets qui concourent au développement du tourisme culturel et patrimonial ; développement d'une offre touristique diversifiée et attractive ; mieux exploiter la vocation maritime du département.

3) volet revitalisation des bourgs-centres : aide à préserver le dernier commerce, les stations service, les DAB en milieu rural ; soutien à la réhabilitation des équipements de proximité dégradés ; soutien aux équipements culturels et sportifs de proximité ; soutien aux bibliothèques-médiathèques de proximité ; accompagnement des projets globaux de revitalisation des bourgs centres ; soutien aux constructions de bâtiments scolaires rendus nécessaires par un accroissement de population.

4) volet mobilités : participation aux PEM ; développement des aménagements cyclables ; confortement des initiatives locales de services itinérants ou de transport à la carte.

5) volet transition écologique : reconversion des friches agricoles (bâtiments d'élevage désaffectés et à l'abandon) ; soutien des actions communales d'aménagement rural en faveur des exploitants agricoles ou pour améliorer l'insertion d'élevages dans leur environnement ; aide à la mise aux normes des installations d'eau et d'assainissement, des déchetteries.

6) volet cohésion sociale : soutien aux actions d'adaptation des logements au vieillissement de la population ; accélération des mises aux normes d'accessibilité des bâtiments publics et de la voirie ; participation au développement des structures d'insertion et d'insertion par l'économie ; accompagnement des projets d'économie circulaire et d'économie sociale et solidaire ; soutien aux contrats locaux de santé ; respect de l'équilibre du territoire dans l'implantation des services.

II) Objectifs et plan d'actions opérationnel

Dans une logique de projet de territoire, le contrat définit **des objectifs** pour les 6 thématiques prioritaires ainsi que celles qui ont été retenues supra au titre des enjeux locaux.

Afin d'atteindre ces objectifs, des **actions concrètes et opérationnelles** sont proposées ci-après :

1) Objectif et plan d'actions pour la thématique : Accessibilité aux services

• **Objectif:**

Le pays connaît des disparités territoriales notamment entre l'Est plus fragile (baisse du nombre d'habitants, fermeture des commerces,...) et l'Ouest plus actif en raison de la proximité de la métropole brestoise. L'objectif de cet axe est de renverser les tendances négatives en structurant une offre équilibrée et harmonieuse de service sur le territoire.

• **Descriptif des actions concrètes et opérationnelles** (non exhaustif, sera précisé dans la convention annuelle de financement) :

Type d'actions éligibles :

- soutien aux dépenses d'infrastructure liées à l'amélioration des réseaux téléphoniques et numériques ;
- soutien au développement des MSAP et des maisons de santé ;
- encouragement aux démarches de mutualisation des services ;
- accompagnement des médiations permettant le développement des usages du numérique ;
- soutien aux actions de mise en commun et de partage des espaces dédiés à la jeunesse (ALSH, TAP, péri-scolaire...).

2) Objectif et plan d'actions pour la thématique : Attractivité

• **Objectif:**

L'économie du pays de Morlaix est mise à l'épreuve avec la crise économique mondiale. Plusieurs plans sociaux et disparitions d'entreprises, avec leurs répercussions sociales pour les salariés et leurs familles, ont fragilisé le territoire. La mobilisation et la capacité de rebond des acteurs, appuyés par leurs partenaires, doivent permettre au pays d'affronter la mutation économique en cours. Ainsi, l'appui aux entreprises et aux filières, l'accompagnement à l'innovation, le développement de la formation sont autant de leviers à actionner pour renforcer l'attractivité et développer l'emploi.

De plus, le pays de Morlaix est riche d'atouts sur lesquels il est primordial de s'appuyer pour renforcer son attractivité:

- Sa façade maritime préservée est un moteur pour le tourisme et est également source de développement économique et d'innovation (pêche, biotechnologies, nautisme).
- Le Pays est également riche d'acteurs culturels qui se fédèrent pour porter des projets ambitieux qui rayonneront au-delà du territoire.
- Le patrimoine, dont la richesse et l'exemplarité sont reconnues par le label Villes et Pays d'art et d'histoire.
- Enfin le Pays est foisonnant de femmes et d'hommes qui, au sein des entreprises de toutes tailles, des exploitations agricoles, des laboratoires de recherche, des centres techniques et des associations, innovent en contribuant ainsi à son essor.

• **Descriptif des actions concrètes et opérationnelles** (non exhaustif, sera précisé dans la convention annuelle de financement) :

Type d'actions éligibles :

- soutien aux collectivités territoriales dans la reconversion active des friches industrielles et/ou urbaines (à l'instar de ce qui se dessine pour Gad) et commerciales ;

- amélioration de la qualité de l'urbanisme littoral : accompagnement des communes dans la mise en oeuvre d'opérations d'urbanisme opérationnel: par ce moyen, orienter les dynamiques immobilières vers des espaces appropriés au développement ;
 - amélioration de la cohérence des schémas de ZAE ;
 - soutien aux aménagements d'espaces de travail et d'activités partagées (co-working) ;
-
- accompagnement des projets qui concourent au développement du tourisme culturel et patrimonial ;
 - développement d'une offre touristique diversifiée et attractive ;
 - mieux exploiter la vocation maritime du département.

3) Objectif et plan d'actions pour la thématique Revitalisation des centres-bourgs :

- **Objectif:**

La présence de centres-bourgs dynamiques et animés, dans les campagnes ou les zones périurbaines, est un gage de qualité de vie, de cohésion sociale et de développement économique local pour les habitants des territoires concernés.

L'objectif de cette thématique est d'accompagner aussi bien les projets des communes rurales qui connaissent un déclin démographique, ou un affaiblissement de leurs fonctions de centralité (offre de services, activités marchandes et économiques en général...), et qui sont confrontées à une dévitalisation de leur centre, éventuellement accompagnée d'un développement de zones pavillonnaires périphériques, que ceux des communes gagnées par la périurbanisation qui voient augmenter la demande de logements, d'équipements et de services et pourraient servir de points d'ancrage à un développement périurbain mieux maîtrisé.

- **Descriptif des actions concrètes et opérationnelles** (non exhaustif, sera précisé dans la convention annuelle de financement) :

Type d'actions éligibles :

- aide à préserver le dernier commerce, les stations service, les DAB en milieu rural ;
- soutien à la réhabilitation des équipements de proximité dégradés ;
- soutien aux équipements culturels et sportifs de proximité ;
- soutien aux bibliothèques-médiathèques de proximité ;
- accompagnement des projets globaux de revitalisation des bourgs centres ;
- soutien aux constructions de bâtiments scolaires rendus nécessaires par un accroissement de population.

4) Objectif et plan d'actions pour la thématique : Mobilité

- **Objectif:**

Pour son rayonnement, l'accessibilité et la mobilité représentent un enjeu majeur du pays de Morlaix. L'objectif est de favoriser les déplacements et de connecter au mieux l'ensemble des 61 communes.

- **Descriptif des actions concrètes et opérationnelles** (non exhaustif, sera précisé dans la convention annuelle de financement):

Type d'actions éligibles:

- participation aux PEM ;
- développement des aménagements cyclables ;
- confortement des initiatives locales de services itinérants ou de transport à la carte ...

5) Objectif et plan d'actions pour la thématique : Transition écologique

• **Objectif:**

Le territoire, fortement agricole, connaît de profondes mutations et est confronté à de multiples enjeux contradictoires (préservation de la ressource naturelle, des cours d'eau, développement d'une agriculture soucieuse de la qualité de l'environnement).

Le maintien de l'activité économique (tournée vers l'agriculture et l'agroalimentaire) et de l'attractivité touristique suppose des actions ambitieuses et des investissements importants (bassins versants en contentieux européen à cause des algues vertes, friches agro-industrielles à reconverter...)

- **Descriptif des actions concrètes et opérationnelles** (non exhaustif, sera précisé dans la convention annuelle de financement) :

Type d'actions éligibles :

- reconversion des friches agricoles et industrielles (bâtiments d'élevage désaffectés et à l'abandon) ;
- soutien des actions communales d'aménagement rural en faveur des exploitants agricoles ou pour améliorer l'insertion d'élevages dans leur environnement ;
- aide à la mise aux normes des installations d'eau et d'assainissement, des déchetteries.

6) Objectif et plan d'actions pour la thématique : Cohésion sociale

• **Objectif:**

Le territoire connaît des fragilités économiques (notamment du fait de la crise de l'agroalimentaire) qui conduisent à renforcer les politiques de cohésion sociale particulièrement vers la population touchée par les fermetures d'entreprises. La cohésion se traduit également par des projets contribuant au bien-vivre sur le Pays: un habitat et des aménagements urbains de qualité, un réseau de services optimisé et une prise en compte des besoins de la population.

- **Descriptif des actions concrètes et opérationnelles** (non exhaustif, sera précisé dans la convention annuelle de financement):

Type d'actions éligibles:

- soutien aux actions d'adaptation des logements au vieillissement de la population ;
- accélération des mises aux normes d'accessibilité des bâtiments publics et de la voirie ;
- participation au développement des structures d'insertion et d'insertion par l'économie ;
- accompagnement des projets d'économie circulaire et d'économie sociale et solidaire ;
- soutien aux contrats locaux de santé ;
- respect de l'équilibre du territoire dans l'implantation des services...

III) Modalités de pilotage et partenaires du contrat :

A) La gouvernance

Le comité de pilotage se constitue avec le sous-préfet, les 4 présidents d'EPCI (puis 3 en 2017, après fusion de la CC du pays léonard et de la CC de la baie du Kernic), un élu référent du pays pour le Conseil départemental et le Conseil régional et la directrice du Pays de Morlaix.

Il se réunit trimestriellement pour suivre la mise en œuvre des actions soutenues et informer la population de celles-ci et évaluer la pertinence de l'action menée.

En PJ, un modèle de fiche de présentation d'actions est proposé.

B) L'ingénierie mobilisée

Une équipe-projet constituée, autour des chargés de mission du pays, des DGS des EPCI et/ou de leurs représentants, d'un représentant du département et de la région, d'un agent de la sous-préfecture et d'un agent de la DDTM est chargée de repérer, d'initier et de présenter les actions à soutenir au CUP (comité unique de programmation). Elle peut solliciter en support l'expertise des chambres consulaires et de la CDC.

VI) Le suivi et l'évaluation :

Le comité de pilotage du contrat, défini ci-avant, assure le suivi collégial de la mise en œuvre du contrat.

VII) La durée du contrat :

Le présent contrat entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017. Il porte sur la période 2017 – 2020 (*4 années budgétaires*).

Un bilan d'exécution des actions du contrat sera établi en 2021 et validé par les porteurs et les partenaires qui ont contribué.

VIII) Modification du contrat :

A la fin 2018, un premier bilan global des actions sera établi, et présenté au comité de pilotage. Ce bilan pourra conduire à réajuster si nécessaire le plan d'actions.

En cas de désaccord des parties prenantes sur les modalités de mise en œuvre des actions du contrat, au cours de sa mise en œuvre, ou si des modifications substantielles étaient demandées par une ou plusieurs des parties, le comité de pilotage sera réuni pour débattre et proposer une modification du contrat.

En cas de modification des périmètres des EPCI ou du PETR, ou de prise de compétences de ces derniers, le contrat sera modifié en conséquence.

Contrat établi le 9 Janvier 2017, à Morlaix.

L'Etat, représenté par le préfet du Finistère

Pascal LELARGE



Le PETR du Pays de Morlaix



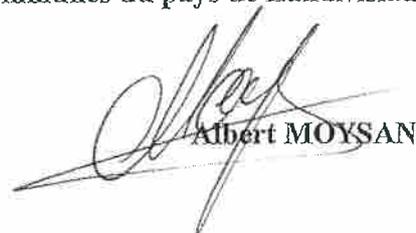
Jean-Luc FICHET

La Communauté d'Agglomération « Morlaix Communauté »



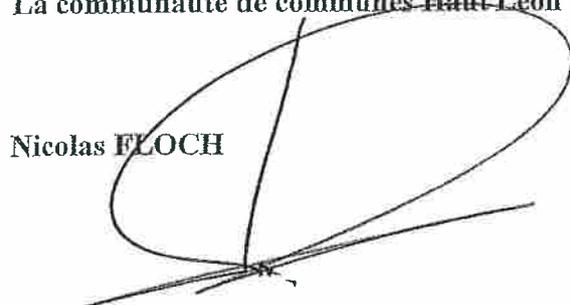
Jean-Luc FICHET

La Communauté de communes du pays de Landivisiau



Albert MOYSAN

La communauté de communes Haut-Léon Communauté



Nicolas FLOCH

Thématique 8

« Contrat de territoire »

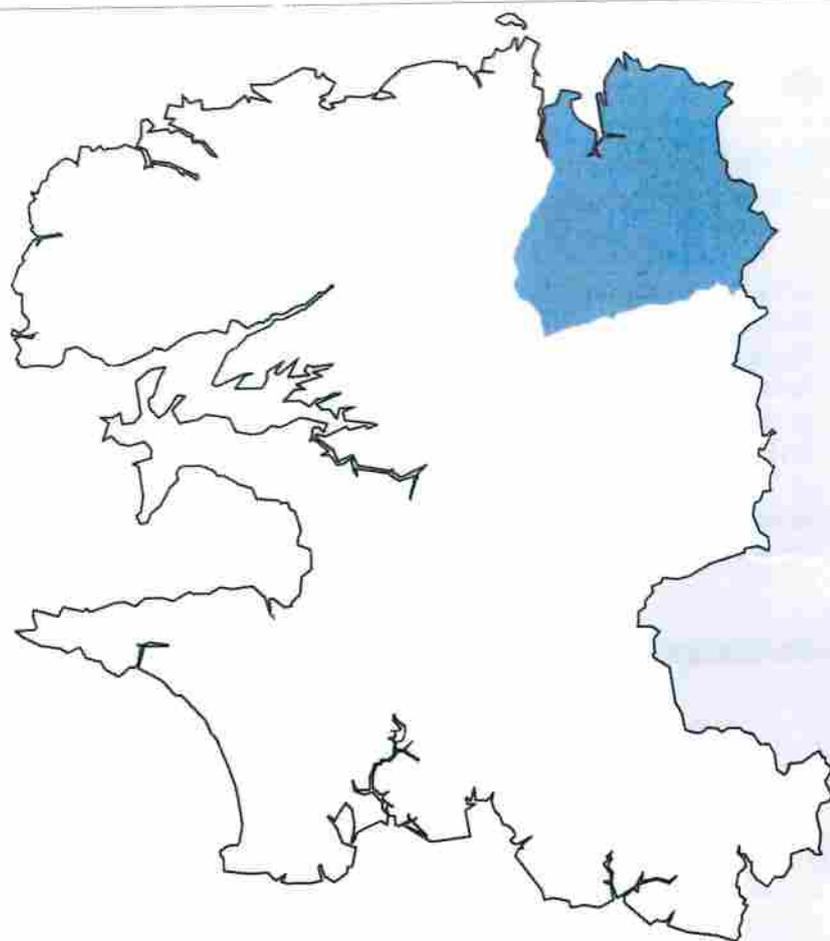


MORLAIX
communauté
REG. MORLAIX

Finistère

Penn-ar-Bed

LE DÉPARTEMENT



Contrat de territoire 2015-2020

*entre le Conseil départemental du Finistère
et Morlaix Communauté*

Actualisé par les avenants n°1 et n°2

Contrats de territoire 2015-2020

Entre :

Le Conseil départemental du Finistère,
Représenté par le Président du Conseil général, Pierre MAILLE, pour le contrat initial et par
la Présidente du Conseil départemental, Nathalie SARRABEZOLLES, pour les avenants

Et :

Morlaix Communauté,
Représentée par son Président, Jean-Luc FICHET

Vu le Contrat de territoire de première génération signé le 10 mai 2010 et son avenant n°1
de mi-parcours signé le 19 août 2013 ;
Vu la délibération en Séance plénière du Conseil général en date du 29 janvier 2015 ;
Vu la délibération de Morlaix Communauté en date du 27 janvier 2015 ;
Vu l'avenant n°1 approuvé par la Séance plénière du Conseil départemental du 22 octobre
2015 ;
Vu l'avenant n°2 approuvé par la Séance plénière du Conseil départemental du 28 et 29
janvier 2016 ;
Vu les avenants n°1 et n°2 approuvés par Morlaix Communauté du 29 février 2016 ;

Il est convenu ce qui suit :

La territorialisation des politiques publiques départementales vise à adapter l'intervention du Conseil départemental aux spécificités des territoires.

La stratégie conduite demeure portée et définie au niveau départemental et peut se formaliser dans des documents stratégiques de planification : schémas ou plans départementaux. La politique départementale ne se résume donc pas à l'addition des besoins exprimés par les acteurs des territoires.

Ces orientations et modalités d'intervention n'ont toutefois pas vocation à être développées de manière uniforme, mais, modulées en fonction des caractéristiques des territoires (enjeux, atouts, fragilités) dans le respect de la solidarité territoriale.

La territorialisation des politiques départementales se met en œuvre à travers deux modalités complémentaires : le développement de schémas et plans départementaux d'une part et la contractualisation d'autre part.

Les schémas et plans départementaux, pilotés par le Conseil départemental, traduisent une déclinaison par territoire de la politique départementale sur certains champs de compétences. Ces schémas et/ou plans départementaux peuvent alors identifier des besoins prioritaires par territoire (identification de zones prioritaires et non prioritaires) et proposer une intervention modulée (bonification).

Les contrats de territoire, visent quant à eux, à adapter l'intervention départementale aux spécificités des territoires, en s'appuyant sur la construction d'une vision partagée et en s'accordant sur les projets susceptibles de la mettre en œuvre.

Véritable outil de territorialisation des politiques départementales, les contrats de territoire accompagnent également depuis 2009 les EPCI dans leur projet de développement. La démarche de contractualisation conforte en effet les intercommunalités, interlocuteurs privilégiés de la démarche en privilégiant :

- Une gouvernance locale renforcée
- Une meilleure coordination des interventions,
- La recherche de l'équité dans la réponse aux problématiques des territoires
- La connaissance des besoins des territoires
- Le partenariat et le mode-projet
- La recherche de solutions innovantes et spécifiques.

Tout en s'inscrivant dans la continuité de la démarche, les contrats dits de « deuxième génération » intègrent plusieurs évolutions majeures :

- Un rapprochement des calendriers avec ceux des mandats locaux et des autres politiques contractuelles (CPER, fonds européens, Contrats de partenariat Région-pays)

Le Conseil départemental du Finistère a souhaité inscrire les contrats de deuxième génération **sur la durée des mandats locaux, pour une meilleure concordance avec les projets communaux et intercommunaux** et surtout pour conforter l'émergence d'un véritable projet intercommunal.

Pour une meilleure cohérence et articulation avec les autres politiques territoriales contractualisées (CPER, contrats de partenariat-Pays –Région), les contrats de territoire conclus par le Conseil départemental avec les EPCI sont établis sur une période unique de

janvier 2015 à décembre 2020. Une revoyure est prévue à mi-parcours en 2017, date de la révision des contrats de partenariat.

➤ La généralisation de la territorialisation

Les contrats de territoires accompagnent les projets des territoires et constituent le mode privilégié de déclinaison des politiques départementales sur un territoire. Cela signifie notamment que :

- la plupart des politiques départementales ne sont désormais accessibles qu'à travers les contrats de territoires,
- l'identification des enjeux spécifiques à chaque territoire permet de déterminer les projets composant le programme d'actions du contrat ainsi que le niveau et les modalités d'intervention du Conseil départemental.

➤ La confirmation du rôle du Conseil départemental, comme garant de la cohésion sociale et territoriale

Cette vigilance se traduit par l'introduction dans les contrats de deuxième génération de deux volets :

- Un volet cohésion sociale

Chef de file de l'action sociale, le Conseil départemental développe avec et sur les territoires des actions partenariales visant à renforcer le lien social pour l'ensemble de la population mais aussi, plus spécifiquement, à lutter contre l'exclusion sociale, notamment des personnes vulnérables.

A travers les contrats, le Conseil départemental souhaite ouvrir sur les territoires un dialogue sur les différentes problématiques que couvre cette notion : petite enfance, enfance/famille, politiques jeunesse territorialisées, actions en direction des collégiens, personnes âgées, personnes handicapées, logement, insertion, développement social local, santé, politique de la ville.

L'objectif est de promouvoir une approche globale de la cohésion sociale sur le territoire dans le cadre d'une gouvernance partagée et de favoriser l'interconnaissance des territoires afin d'y développer des politiques et services à la convergence des intérêts locaux et départementaux

- Un volet services au public

Les services au public, ensemble des services, publics ou privés, nécessaires aux populations, sont un important vecteur de cohésion sociale à condition de veiller à leur accessibilité. La structuration d'une offre locale de services de proximité est également un facteur de développement économique.

Les contrats de territoire ont vocation à favoriser l'élaboration d'un schéma adapté aux situations des territoires et à en constituer la déclinaison concrète et opérationnelle.

Sans attendre la finalisation du schéma, les partenaires vont inscrire au contrat de territoire les projets qui concourent à la mise en œuvre d'une politique de développement ou de maintien des services au public sur le territoire communautaire.

- Un renforcement des collaborations avec les partenaires et notamment la Région Bretagne les Pays et leurs conseils de développement, les EPCI

Cette volonté du Conseil départemental du Finistère de renforcer le lien avec la Région Bretagne et les acteurs locaux (Pays, conseils de développement, EPCI) répond à deux objectifs majeurs : assurer une meilleure coordination des actions et développer une nouvelle gouvernance territoriale qui conforte l'EPCI dans son rôle d'animateur et de coordonnateur des actions locales.

La Région Bretagne et le Conseil départemental du Finistère ont élaboré avec les acteurs des territoires des « lectures partagées des enjeux et dynamiques des territoires » à l'échelle des Pays. Inscrits dans les contrats de partenariat de la Région et déclinés à l'échelle opérationnelle de l'intercommunalité dans les contrats du Conseil départemental, ces enjeux partagés ont vocation à devenir la base commune des différentes contractualisations. Cette démarche sera confortée et pérennisée par la mise en œuvre d'une plateforme régionale d'observation territoriale. La collaboration engagée entre le Conseil départemental et la Région vise également à renforcer progressivement l'articulation des cofinancements sur les territoires.

CHAPITRE I. LECTURE PARTAGÉE DES ENJEUX DU TERRITOIRE A L'ECHELLE DU PAYS DE MORLAIX

La Région Bretagne et le Conseil départemental du Finistère ont élaboré avec les acteurs locaux (EPCI, Pays, Conseil de développement) une « lecture partagée des enjeux et dynamiques des territoires » à l'échelle du Pays de MORLAIX.

Cette lecture partagée des enjeux du Pays de MORLAIX est la suivante :

ENJEU 1 - AGIR POUR LA COHESION DU TERRITOIRE

Le Pays de Morlaix présente un certain nombre de disparités internes. Cela se traduit notamment par une relative autonomie des trois bassins de vie de Morlaix Communauté, St-Pol-de-Léon/Roscoff et Landivisiau, peu ou mal connectés et harmonisés, et par un déséquilibre territorial entre l'Ouest du Pays, qui tire profit de la proximité de Brest, et l'Est du territoire, beaucoup moins dynamique.

Cette faible cohésion qui caractérise le Pays de Morlaix appelle à la mise en place d'une gouvernance fédérant les acteurs et les collectivités locales, seule garante de la définition d'une stratégie globale intégrant les questions de déplacement, de mutation de l'agriculture et des industries agroalimentaires, de l'enseignement supérieur, du vieillissement de la population, de l'attractivité et du maintien des jeunes sur le territoire etc.

Le Pays pourrait assurer ce rôle de coordinateur, en complément des missions déjà bien identifiées par l'ensemble des acteurs du territoire.

Outre sa mission de coordinateur, le Pays peut jouer un rôle important en matière de prospective ou encore d'observation. L'élaboration d'un SCoT de Pays contribuerait à consolider la gouvernance et l'identité du territoire de la « Baie de Morlaix. »

1.1 Repositionner la Ville de Morlaix, comme véritable pôle urbain irriguant l'ensemble du territoire.

Un enjeu partagé par tous les acteurs réside dans la nécessité de développer la capacité de polarisation et d'attractivité de Morlaix, notamment en valorisant son image positive pour tout le territoire. La reconversion du nouveau quartier de la Manufacture de Tabacs, la réhabilitation de la Maison Pénanault, le Théâtre du Pays de Morlaix et le site universitaire de l'Université de Bretagne Occidentale (UBO) constituent des équipements de centralité, dont le rayonnement dépasse les limites du territoire de l'agglomération et qui sont à conforter.

Ce rôle de moteur du territoire est particulièrement important pour dynamiser et irriguer l'ensemble du Pays. En ce sens, le travail prospectif mené par le Conseil de développement du Pays de Morlaix « Pays de Morlaix 2030 » envisageant une fusion des communes pour constituer le « Grand Morlaix » pourrait être une piste de réflexion à approfondir.

Il conviendrait de parvenir à un développement harmonieux entre pôle urbain, pôles d'équilibre et communes rurales nécessaires à l'équilibre du Pays.

Les enjeux de revitalisation des centres-villes et centres-bourgs, de réhabilitation de l'habitat, de maintien des services publics à la population se couplent sur ce territoire à un enjeu de préservation de l'espace agricole et des espaces naturels, ressources clé de ce territoire.

1.2 Développer un territoire à la fois rural et littoral dans une optique durable et de maîtrise des ressources

Le Pays de Morlaix possède un patrimoine riche et varié (de sa façade maritime, avec les baies de Morlaix Locquirec et Kernic, jusqu'aux landes et tourbières des Monts d'Arrée) : espaces naturels diversifiés, production agricole locale, patrimoine religieux (enclos paroissiaux), spécificités des paysages de l'île de Batz... Peu de Pays bretons présentent un tel patchwork, un tel condensé de Bretagne.

L'impact de la pression démographique sur les secteurs littoraux, la préservation du cadre de vie et de la qualité du patrimoine naturel représentent un enjeu spécifique en matière environnementale. Il s'agit de permettre le développement de nouvelles activités en préservant les ressources du territoire. Ainsi, plusieurs problématiques sont posées :

Un enjeu de gouvernance sur les espaces naturels littoraux que les deux démarches de Gestions intégrées des zones Côtières, approches visant au développement durable des territoires littoraux, proposées sur le Pays (Baies de Morlaix et du Kernic) devraient permettre de favoriser.

La préservation des milieux : protéger et mettre en valeur ces espaces en favorisant et en gérant les flux touristiques. La vigilance sur le maintien d'un avenir partagé et durable de l'île de Batz : les problématiques de continuité territoriale, du fret, du traitement des déchets devront être prises en compte, tout en veillant à soutenir l'économie locale durable, clé de l'emploi et du maintien de la population sur l'île.

La capacité de disposer d'une eau en quantité et qualité et d'un assainissement respectueux des milieux : lutte contre les algues vertes, préservation des eaux de baignade, sécurisation en eau potable. Un objectif majeur sera de diminuer fortement la concentration en nitrates sur le bassin versant de l'Horn au Kerallé pour lutter contre les algues vertes, mais aussi pour ré-ouvrir éventuellement la prise d'eau de l'Horn et mettre fin à la procédure contentieuse entre la France et l'Union Européenne sur la Directive « eau brute ». Au-delà de la qualité des eaux, la question majeure de la prévention des inondations, affecte tout particulièrement Morlaix. La nécessaire solidarité amont-aval dépasse, par nature, les territoires des EPCI et incite à une réflexion territoriale élargie.

La mobilisation pour la sécurisation de l'approvisionnement énergétique du Finistère : des réflexions à poursuivre pour favoriser la structuration de la filière bois-énergie à l'échelle du Pays et non pas seulement à l'échelle de Morlaix Communauté. Des études sur la méthanisation sont, par ailleurs, en cours. La préservation du cadre de vie en lien avec un enjeu de consommation foncière : le nombre conséquent de logements vacants doit pousser à ambitieux projet de réhabilitation des logements de centre bourg.

1.3 Structurer le territoire et développer des coopérations internes au Pays

Le projet de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Morlaix est identifié par l'ensemble des acteurs du Pays comme un élément fédérateur permettant d'améliorer l'accessibilité du territoire en lien avec l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) et du développement du TER.

L'enjeu de confortement de l'économie locale par le transport de marchandises (fret ferroviaire et plateforme rail-route, dépôts liés à la filière légumière) est également unanimement reconnu. A ce titre, un projet de réactivation de la plateforme rail/route de Kériveren à St-Martin-des-Champs est en cours.

Si les infrastructures existantes sont plutôt satisfaisantes et amenées à être renforcées, la problématique de la mobilité est particulièrement prégnante chez les jeunes et les personnes en insertion, d'autant plus que le manque de mobilité est trop souvent un facteur de cloisonnement. L'organisation des transports collectifs et autres modes alternatifs est donc à développer.

Ces problématiques de mobilité des habitants à l'intérieur du territoire doivent pouvoir trouver un premier niveau de réponse avec une amélioration des services offerts par les associations existantes (Don Bosco et D'Place).

1.4 Renforcer l'attractivité du pays en s'appuyant sur ses potentialités et la coopération avec les territoires voisins

La situation périphérique de la pointe bretonne exige des infrastructures et services de communication performants et une organisation logistique des transports de qualité. Pour cette raison, le projet BGV et le futur PEM gare de Morlaix ainsi que le Très Haut Débit (THD) sont des projets majeurs en termes d'accessibilité du territoire. Au delà des infrastructures, l'enjeu de développement d'usages liés au numérique est essentiel.

Par ailleurs, l'entente intercommunautaire créée entre BMO, Lannion-Trégor communauté et Morlaix Communauté ayant vocation à développer une dynamique d'échanges et de cohérence entre les politiques publiques des 3 agglomérations notamment dans le développement économique, l'accessibilité, la recherche, l'enseignement supérieur doit désormais être déclinée en actions concrètes.

Le Pays de Morlaix doit enfin renforcer son positionnement stratégique de territoire ouvert sur la mer et en particulier de « porte d'entrée sur le territoire français » (lignes Roscoff/Royaume Uni).

ENJEU 2 - RENFORCER LE TISSU ECONOMIQUE DU TERRITOIRE

2.1 Des fragilités à prendre en compte

Les défis des restructurations en cours dans l'industrie agroalimentaire (Gad, Tilly-Sabco, Marine Harvest...) et les conséquences directes et indirectes des fermetures d'entreprises pourraient accentuer la fragilité du tissu économique du Pays de Morlaix.

Les entreprises des secteurs agricole et agroalimentaire, très structurantes dans ce pays, doivent pleinement s'inscrire dans la dynamique portée par la mise en œuvre du P3AB.

Il convient de porter une attention particulière à la situation des familles touchées par les licenciements, en se mobilisant pour atténuer les effets sociaux, soutenir les ménages accédants à la propriété et accompagner les parcours de réinsertion. Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne s'est organisé autour de trois volets pour apporter des réponses à ces situations de crise : un volet d'urgence, un second sur la réorganisation des filières agro-alimentaires et un troisième sur la compétitivité industrielle. En ce sens, la plate forme d'appui aux mutations économiques vient accompagner les salariés touchés par la crise (réunissant les acteurs de l'insertion, de la formation ; du logement).

Enfin, si l'économie du territoire est très marquée par l'agriculture et l'industrie agroalimentaire d'autres piliers sont à valoriser et soutenir : la métallurgie, les transports, la recherche-innovation, l'économie sociale et solidaire, les médias (Télégramme).

2.2 Des potentiels de développement

2.2.1 Conforter et développer la capacité d'innovation

Le Pays s'est doté de 3 pôles d'innovation-recherche : les biotechnologies marines et la santé à Roscoff (Station biologique), les biotechnologies végétales à Saint Pol de Léon (BBV - Vegenov), les biotechnologies et la métrologie (Centre de ressources techniques) à

Morlaix. Ces secteurs restent néanmoins à développer et à valoriser en de véritables filières de développement génératrices d'emplois qualifiés pour le territoire (jeunes diplômés) pour venir diversifier et renforcer les piliers de l'économie locale que sont l'agriculture et les industries agroalimentaires.

Compte tenu de la production de légumes (maraîchage) particulièrement importante sur le Pays de Morlaix (concernant 44% des exploitations ; contre 12% en moyenne en Bretagne), la recherche fondamentale et appliquée sur la transformation de produits agricoles bruts est à conforter.

Les ressources liées à la mer sont également un atout propre au pays offrant des perspectives de développement.

En parallèle, les acteurs du pays soulignent que l'offre d'enseignement supérieur du territoire, qui se diversifie, gagnerait à s'enrichir davantage, en coopération étroite avec l'Université de Bretagne Occidentale, et l'Université parisienne Pierre et Marie Curie.

2.2.2 Exploiter davantage le potentiel touristique avec un souci de gestion des espaces naturels et une meilleure coordination de l'offre

Le territoire du Pays de Morlaix bénéficie de potentialités touristiques s'articulant autour de son patrimoine naturel et culturel particulièrement riches (tant sur la frange littorale que sur le versant intérieur) mais également de la pratique du nautisme et de la randonnée. Roscoff est également renommée pour le tourisme de santé et de bien être, puisque le premier centre de thalassothérapie y a été créé. Le territoire bénéficie également d'une offre de logements touristiques diversifiée. Toutefois, cette offre touristique riche et diversifiée nécessiterait d'être davantage mise en valeur et coordonnée.

Le territoire doit s'appuyer sur le tourisme de thalassothérapie/bien être et la notoriété de Roscoff dans ce domaine pour maintenir des hébergements qualifiés (hôtellerie notamment). Le flux de touristes anglais entrant par le port de Roscoff constitue une opportunité évidente pour le Pays.

En outre, les acteurs du territoire témoignent d'un potentiel complémentaire à valoriser : le tourisme scientifique avec les centres de recherche et les entreprises présentes sur le territoire (Station biologique de Roscoff, projet d'Espace des sciences de la Manufacture des tabacs).

Une attention particulière doit également être portée à la valorisation des enclos à l'échelle du Pays et la mise en réseau et la mutualisation des musées du territoire (à partir notamment du Musée des Jacobins). Le label « Pays d'art et d'histoire » reconnu au Pays de Morlaix mériterait d'être davantage valorisé et exploité, de même que les Monts d'Arrée sur la dimension loisirs de nature.

Par ailleurs, une partie des communes du Pays de Morlaix adhérant au Parc naturel régional d'Armorique, des partenariats pourraient utilement être développés avec le Pays, les EPCI, les communes sur plusieurs enjeux identifiés : filière du bois, circuits courts, développement économique endogène redynamisation des bourgs et du paysage.

Enfin, l'attractivité touristique du territoire nécessitera une meilleure coordination des acteurs. Un regroupement des pays touristiques à moyen terme serait à encourager afin d'aboutir à une nouvelle gouvernance et des parcours touristiques coordonnés pour promouvoir les sites et monuments majeurs qui ponctuent le Pays de Morlaix (Château de Kerjean, Cairn de Barnenez, Château du taureau...). La mise en place de la nouvelle « destination touristique » « Côte de granit rose - Baie de Morlaix » va dans ce sens.

2.2.3 Soutenir la vitalité culturelle

La vitalité du tissu culturel et plus globalement du tissu associatif peut être considérée comme un autre levier de développement. Le Pays de Morlaix peut en effet s'appuyer sur le dynamisme des acteurs culturels intervenant dans des domaines très divers et des équipements rayonnant au-delà de l'agglomération morlaisienne (Théâtre du Pays de Morlaix, Musée des Jacobins, Théâtre de l'Entresort). Ce dynamisme des acteurs culturels a permis l'émergence d'un projet de développement d'un pôle culturel de création artistique à la Manufacture, porté par l'association SEW regroupant trois acteurs emblématiques du territoire (le cinéma d'art et d'essai la Salamandre, le Théâtre de l'Entresort et l'association Wart). Il convient dans le même temps, de veiller à favoriser l'accès à la culture sur l'ensemble du Pays et à encourager la mise en réseau des équipements culturels et des programmations culturelles (tel que les partenariats à renforcer entre le Théâtre du Pays de Morlaix et les théâtres de Ste Thérèse à St Pol de Léon et de Landivisiau).

ENJEU 3 - RENFORCER LA COHESION SOCIALE DU TERRITOIRE

L'attractivité du Pays de Morlaix nécessite de s'appuyer sur une plus grande cohésion territoriale et sociale du territoire pour l'ensemble des habitants et particulièrement en direction des personnes les plus démunies et des populations des territoires les plus fragiles. Si le Pays de Morlaix est un territoire confronté au vieillissement de sa population, il présente néanmoins des disparités au sein même des 4 intercommunalités qui le composent. En ce sens, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau est spécifique au sein du Pays, caractérisée par l'accueil d'une population active de jeunes ménages et qui par ailleurs n'est pas confrontée aux problématiques littorales, à la différence des trois autres EPCI. Cette diversité des bassins de vie peut donner lieu à des réponses différenciées et adaptées aux besoins des habitants.

3.1 Développer une politique de l'habitat adaptée aux différents publics et territoires en veillant à promouvoir la mixité sociale et générationnelle

Dans un souci de limitation de la consommation du foncier et de l'étalement urbain, la revitalisation des centres-bourgs/villes est un enjeu important. Le territoire dispose d'un parc de logements anciens et relativement dégradés (en 2007, 8.5% de résidences potentiellement indignes contre 5.7% en Finistère, 30% du parc est antérieur à 1949 contre 25% en Finistère¹) où le taux de vacance est supérieur à la moyenne régionale. Face à ce constat, la requalification des logements existants, la réflexion sur de nouvelles formes urbaines, ainsi que le maintien des commerces et services dans un maillage équilibré du territoire sont des enjeux importants.

Une attention particulière est portée également sur la requalification thermique de l'habitat, compte tenu de la présence importante de logements anciens à rénover, notamment du point de vue énergétique et de la problématique de la précarité financière de certains ménages qui ne peuvent supporter ces charges complémentaires.

Par ailleurs, la question de l'accessibilité des/aux personnes âgées et en situation de handicap sera à appréhender.

Une couverture intégrale du territoire en Programme local de l'habitat (PLH) paraît de nature à favoriser la prise en compte de ces préoccupations.

¹ Diagnostic Plan Départemental de l'Habitat 2014-2019- document de travail du juillet 2013

Enfin, une vigilance est portée sur la forte pression exercée sur le foncier dans la partie littorale du territoire qui tend à exclure les jeunes travailleurs et les ménages défavorisés en les contraignant à s'éloigner des villes et de leur lieu de travail. Dans ce contexte, une réflexion collective est à mener sur la réponse à apporter en matière de logements des jeunes et des travailleurs saisonniers. En effet, les besoins sont de plus en plus nombreux, que ce soit pour les stages, l'alternance, des missions courtes : l'offre d'habitat pour les jeunes doit être améliorée.

3.2 Mettre en place une veille sur le risque de paupérisation de la population sur l'ensemble du territoire

Une frange de la population du Pays de Morlaix est confrontée à la précarité et aux difficultés sociales. Le territoire se caractérise par un revenu médian fiscal inférieur à la moyenne départementale, ainsi qu'une population importante couverte par les minimas sociaux (particulièrement concentrée sur la ville de Morlaix et en augmentation sur la Communauté de communes de la Baie du Kernic). Dans un contexte économique en tension, touchant particulièrement les bassins d'emplois du Pays de Landivisiau et de Morlaix, une vigilance doit être portée sur le risque de paupérisation de l'ensemble du territoire.

L'accès et le maintien dans le logement, la précarité énergétique sont des préoccupations importantes sur le territoire et qui concentrent la majorité des aides financières attribuées par les Commissions locales de lutte contre les exclusions. Cette précarité pose enfin des difficultés en termes de mobilité de l'ensemble des usagers.

Une réflexion portée par l'ensemble des collectivités du territoire sur le développement des actions de mobilité notamment pour les jeunes et les publics en insertion serait à engager. La mobilisation des acteurs de l'éducation populaire, de la vie associative, particulièrement bien structurés autour du RESAM, peut être un atout à valoriser.

3.3 Poursuivre les actions de prévention et de coordination autour de la santé

Le diagnostic réalisé en 2010 par l'Observatoire régional de santé de Bretagne fait part d'un état de santé relativement défavorable de la population du Pays de Morlaix (mortalité prématurée évitable liée à des comportements à risque : alcool, suicide, tabac, accidents de route). Ce constat est partagé par les professionnels du Territoire d'action sociale de Morlaix-Landivisiau du Conseil départemental qui témoignent sur le Pays de situations familiales présentant des difficultés liées à la santé mentale, aux conduites addictives. Ces préoccupations qui concernent tous les publics sont prises en compte dans le contrat local de santé de Morlaix Communauté mais mériteraient d'être élargies à l'ensemble du territoire (via la mise en place d'un contrat de santé à l'échelle du Pays).

Enfin, une réflexion sur la mise en place d'une équipe de santé mobile serait à poursuivre avec l'ensemble des acteurs du territoire.

CHAPITRE II : LES ENGAGEMENTS DEPARTEMENTAUX COMPLEMENTAIRES AU CONTRAT DE TERRITOIRE

Parallèlement aux engagements contractualisés, le Conseil départemental développe ses interventions, tant en maîtrise d'ouvrage directe que via des soutiens alloués à des partenaires.

Dans le domaine des déplacements, le Schéma départemental des infrastructures du Pays de Morlaix et le Schéma départemental vélo sont des documents de planification des interventions du Conseil départemental (réalisations en maîtrise d'ouvrage ou cofinancements de projets structurants) dans le domaine des déplacements : aménagements routiers, itinéraires cyclables, pôles gare et pôle d'échanges, aires de covoiturage, etc.

Les Schémas actuels ont été votés en 2012. Ils seront révisés durant l'année 2015 en concertation avec les acteurs locaux.

Le réaménagement de la RD58, infrastructure majeure pour la desserte du territoire, est en cours d'étude. Suite à des réunions de concertation organisées fin 2013 à partir de différents scénarios d'aménagement, une enquête publique se déroulera fin 2015/2016 sur la base des études d'impact à finaliser.

Concernant les aménagements routiers, le Conseil départemental a la maîtrise d'ouvrage sur le giratoire de la Croix Rouge.

L'accessibilité numérique est un enjeu majeur pour une région périphérique comme la Bretagne. Les collectivités, l'Etat et l'Europe se sont mobilisés pour porter ensemble le projet Bretagne Très Haut Débit qui a pour ambition d'apporter la fibre optique à toutes les familles, entreprises et administrations, aussi bien en zone rurale qu'urbaine à l'horizon 2030.

La concertation des intercommunalités, du Conseil départemental et de la Région a permis de déterminer les modalités de programmation du déploiement et, en particulier, de définir les territoires concernés par la 1^{ère} phase de travaux qui s'engagera dès 2015. Le déploiement de ce nouveau réseau de communication va être effectué selon les principes d'équilibre et de cohésion pour un maillage équitable des zones urbaines et rurales.

Dans la période transitoire du déploiement, le réseau Penn ar Bed Numérique assure déjà une offre haut débit (jusqu'à 10Mb/s) dans les secteurs non couverts par l'ADSL. Ce réseau qui fait l'objet d'un contrat de partenariat entre le Conseil départemental et AXIONE, permet ainsi aux finistériens de pouvoir disposer de ce service par le biais de deux fournisseurs d'accès à internet.

Dans le domaine de l'habitat et du logement, le Finistère est largement couvert par 19 programmes locaux de l'habitat, adoptés ou en cours, et qui constituent le socle des politiques locales de l'habitat mises en œuvre par les intercommunalités. Afin de favoriser la cohérence des interventions en matière d'habitat, le Conseil départemental du Finistère a adopté en janvier 2014 le Plan Départemental de l'Habitat qui définit des orientations à la fois départementales et territorialisées. Le contrat de territoire constitue ainsi un support pour approfondir la relation de travail en matière d'habitat entre le Conseil départemental et les EPCI avec l'inscription d'actions permettant de coordonner et mettre en phase les leurs interventions respectives.

Dans le **domaine maritime**, avec ses 1 200 kilomètres de côtes, le Finistère représente la moitié des côtes bretonnes, soit un sixième du littoral français et est considéré comme le premier département maritime de France. Les ports finistériens sont des lieux d'activité économique importants pour les territoires et les villes côtières finistériennes. Au-delà de

l'activité pêche, d'autres activités telles que la construction et la réparation navale, la plaisance, le nautisme et le tourisme représentent des atouts majeurs pour le département. Face à ce constat et pour répondre aux enjeux du développement intégré du littoral et de l'économie maritime, le Conseil départemental du Finistère entend relever à travers la réalisation de son projet stratégique et notamment de son objectif « faire de la qualité du cadre de vie un atout et contribuer à l'attractivité économique, environnementale et sociale du département » ainsi que de son Livre Bleu du nautisme, les défis suivants :

- optimiser les infrastructures, les sites, équipements et services portuaires à travers l'entretien courant dans les ports et l'amélioration des sites portuaires départementaux, le soutien à l'investissement dans les ports de pêche et le soutien au développement des ports de commerce ;
- faire du nautisme le sport de tous les finistériens, un vecteur de développement économique, une filière inscrite dans le territoire et décloisonnée.

Dans le **domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche**, le Conseil départemental soutient une université, de grandes écoles et divers autres établissements d'enseignement supérieur, ainsi que de plusieurs centres de recherche et de structures d'interface de l'innovation, car ils sont vecteurs de développement de l'économie et de l'emploi et sont acteurs majeurs de l'aménagement du territoire du Finistère.

Le Conseil départemental participe également au financement de grosses opérations d'investissement (projets immobiliers et équipements de recherche structurants) sur trois volets que sont l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation.

Dans le **domaine du tourisme**, au cours de sa séance plénière de juin 2014, le Conseil départemental a procédé à une refonte complète de ses dispositifs en tenant compte d'une part des enjeux dégagés par le nouveau schéma départemental de développement touristique (SDDDT 2014-2018), d'autre part d'une approche territoriale pour **permettre** de disposer d'une offre équilibrée et adaptée aux spécificités des territoires finistériens. Conformément au schéma départemental qui met en avant l'objectif de qualification de l'offre d'hébergement pour améliorer l'accueil des clientèles touristiques, les nouveaux dispositifs visent à inciter les investisseurs à inscrire leurs projets dans une logique de **performance** globale et de développement durable.

Cela se traduit par un soutien renforcé aux investissements concourant à des objectifs de modernisation et de qualification de l'hôtellerie traditionnelle et de l'hôtellerie de plein air. De nouvelles aides au conseil (décoration intérieure, numérique, aménagement paysager, diagnostic énergétique) complètent le dispositif de soutien aux professionnels. Un recentrage du soutien aux gîtes d'étape labellisés sur les zones proches d'un itinéraire de randonnée majeur a également été retenu.

Par ailleurs, afin de favoriser un équilibre territorial de l'offre d'hébergement, il a été décidé de soutenir le développement de l'offre d'hébergement locatif (location de vacances et chambres d'hôtes) sur les secteurs géographiques les moins dotés.

En matière d'agriculture, en 2010, date du dernier recensement agricole, le Finistère comptait 7 800 exploitations agricoles. Au plan foncier 385 380 hectares de surface agricole utile étaient exploités dans le Département. L'agriculture reste ainsi une force vive du département présente dans toutes les communes. Le Conseil départemental souhaite promouvoir une agriculture forte et diversifiée. Le projet stratégique qu'il suit entend d'une part accompagner les mutations des filières de production respectueuses des enjeux environnementaux et d'autre part, inciter à la consommation de produits alimentaires locaux.

Dans le domaine des espaces naturels sensibles et de la biodiversité, en application de la Charte des espaces naturels sensibles de l'Assemblée des départements de France, par délibération du 30 janvier 2015, le Conseil départemental a validé le Schéma départemental

des espaces naturels sensibles et de la biodiversité du Finistère qui définit une stratégie à 10 ans de protection, de préservation et de valorisation des espaces naturels sensibles et de la biodiversité finistériens.

Ce document planifie notamment les actions de maîtrise foncière et de gestion des espaces naturels qui ont été élaborées en concertation avec les partenaires. La place des intercommunalités, du PNRA, quand il est territorialement compétent, y est particulièrement mise en valeur pour les opérations de gestion des terrains du Conseil départemental et du Conservatoire du littoral.

C'est dans ce cadre que doivent s'opérer les collaborations entre les collectivités territoriales et le Conseil départemental au sujet des espaces naturels, des zones humides et de la biodiversité.

En matière d'eau et d'assainissement, le Conseil départemental a élaboré, dans la concertation, des schémas départementaux d'assainissement (2013) et d'eau potable (2014). Documents stratégiques précisant les enjeux finistériens, ces schémas sont également des outils opérationnels de programmation des actions sur les territoires. Les actions inscrites au contrat de territoire sont pour la plupart issues de ces schémas.

Au-delà, ces schémas ont également été l'occasion de sensibiliser les collectivités et les maîtres d'ouvrages aux questions de gouvernance, qui vont devenir de plus en plus prégnantes dans les années à venir.

En effet, au cours des prochaines années, les collectivités vont devoir faire face, sur ces thématiques, à des contraintes majeures d'ordre réglementaire, environnemental, technique et financier, notamment pour assurer le nécessaire renouvellement de leur patrimoine, la sécurisation de l'alimentation en eau potable ou encore la performance de leur réseau et station d'épuration. Les collectivités isolées ne pourront plus seules relever ces défis. Une mutualisation, par le biais de regroupement de maîtres d'ouvrage, s'avère nécessaire et le périmètre territorial actuellement le plus adapté semble, à minima, être celui de la communauté de communes. La gouvernance communautaire sur les thèmes eau potable et assainissement collectif est à finaliser.

Par ailleurs, **dans le domaine de l'insertion**, il est à noter que la politique d'insertion sociale et professionnelle du Conseil départemental s'inscrit prioritairement dans la mise en œuvre du Revenu de solidarité active (RSA), dont les objectifs affichés sont la lutte contre la pauvreté et l'aide au retour à l'emploi. Le Conseil départemental a consacré en 2014 plus de 84 M€ au paiement du RSA.

Autour de cette allocation, le Conseil départemental a construit une politique d'insertion qui, de l'accès au droit aux actions de retour à l'emploi, doit proposer à l'utilisateur un parcours d'insertion adapté à son projet et prenant en compte ses freins et ses difficultés. Les financements liés à cette politique s'adressent principalement à des structures associatives.

Cette politique s'inscrit dans le Pacte territorial d'insertion (PTI) adopté lors de la séance plénière de janvier 2013. Elle se décline à l'échelle de chaque pays (Brest, Cornouille, Morlaix et Centre Ouest Bretagne) dans un PTI de pays, qui reprend pour chaque territoire les objectifs et enjeux de la politique insertion. L'offre d'insertion est donc appréciée à l'échelle des pays en fonction des besoins recensés pour permettre une couverture homogène du territoire départemental en offre d'insertion.

Morlaix Communauté a signé le PTI du Pays de Morlaix. Par ailleurs l'introduction d'un volet « cohésion sociale » dans le présent contrat de territoire permettra de conforter la dimension

territoriale de l'offre d'insertion en renforçant le travail partenarial avec l'intercommunalité dans le développement de l'offre d'insertion.

Sur le territoire de la communauté d'agglomération de Morlaix, le Conseil départemental accompagne plusieurs opérateurs. Parmi ceux-ci, on peut ainsi citer les actions de mobilité portées par l'association D'Place (plateforme de mobilité) et Don Bosco (Morlaix mobilité pour l'aide au permis de conduire), les chantiers d'insertion portés par l'ART sur Morlaix (Chantier Bâti-Morlaix) et par l'ULAMIR du Trégor sur Lanmeur (chantier environnement).

Enfin, le Conseil départemental porte un dispositif ambitieux de mobilisation des acteurs économiques à travers le développement des clauses d'insertion dans les marchés publics. Afin de conforter ce dispositif, Morlaix Communauté adhère à la charte départementale des clauses d'insertion. Depuis le 1^{er} juillet 2013, la clause d'insertion est une condition de l'attribution des subventions d'investissement pour travaux. La clause d'insertion s'applique au regard de 2 critères cumulatifs : elle vise les opérations de 500 000 € ou plus, subventionnées à hauteur de 100 000 € ou plus.

Dans le domaine de la planification et d'éducation familiale, en 2012, les élus départementaux ont adopté un projet de planification et d'éducation familiale avec 3 axes majeurs :

- développer l'information en matière de vie affective et sexuelle,
- assurer l'accès à la contraception et au conseil conjugal sur tout le territoire finistérien,
- observer, analyser, évaluer pour améliorer l'efficacité du dispositif.

Ces orientations se sont accompagnées d'un meilleur maillage du territoire et désormais tous les pays sont concernés par la présence d'antennes de CPEF, que ce soit le CPEF en régie directe ou les CPEF hospitaliers. Ainsi, sur le Pays de Morlaix, une antenne est présente à Morlaix.

Le rayonnement du collège dans sa proximité s'impose comme un juste prolongement de la mise en place de politiques publiques départementales déclinées en lien avec chaque entité territoriale présente sur les espaces du département (communes, EPCI...). A ce titre, le projet « collège et territoire » vise à instaurer entre les établissements publics locaux d'enseignement (EPL) et le Conseil départemental, au-delà des conventions d'objectifs et de moyens, une véritable contractualisation reposant, tant sur des objectifs partagés et faisant l'objet du financement de la collectivité (voire d'autres collectivités locales), que sur des avenants prenant en compte des actions spécifiques menées par chaque établissement. Des projets novateurs ont vu le jour en 2014 autour du numérique, de l'internat, des liens avec les entreprises locales, etc. Cette démarche s'inscrit pleinement dans la loi sur la refondation de l'école et notamment les projets éducatifs de territoire (PEDT).

Par ailleurs, le Conseil départemental accompagne les collèges à travers trois types de financements :

- les opérations de travaux (sous maîtrise d'ouvrage départementale) : avec le schéma pluriannuel de travaux et le programme de grosses réparations, le Conseil départemental investit, chaque année, entre 20 et 25 M€ dans ses collèges (opérations structurantes, entretien et accessibilité). Sur la période 2006-2011, le montant des travaux réalisés sur les collèges de Carantec, Plougasnou, Morlaix (Mendès-France et Château), ST Martin-des-Champs, Lanmeur, Guerlesquin et Plounéour-Ménez s'élève à près de 10 420 000 € sur la période 2006-2011

Pour la période 2012-2017, il est prévu :

- la poursuite des travaux de restructuration du collège de Carantec pour un montant de 1,7 M€

- la restructuration du collège de Lanmeur pour un montant de 2 150 000 €
- la poursuite des travaux de restructuration du collège de Guerlesquin pour un montant de 1,8 M€
- la poursuite des travaux de restructuration du collège de Plounéour-Ménez pour un montant de 8,2 M€
- 6,5 M€ ont été affectés sur le schéma de travaux 2012-2017 pour accompagner les collectivités locales, dans le cadre des contrats de territoire, dans leur projet de rénovations lourdes des équipements sportifs fortement utilisés par les collégiens. A ce titre, le Conseil départemental accompagne le projet communal de restructuration du gymnase communal de Guerlesquin dans le cadre du contrat de territoire à hauteur d'un 1,5 M€.
- les dotations de fonctionnement et les subventions pour le financement des actions éducatives pour les établissements publics et privés (17 M€ par an). Outre le fonctionnement, le Conseil départemental accompagne financièrement les projets agenda 21, jumelages, classes à projet artistique et culturel, ateliers artistiques, ateliers scientifiques, collèges au cinéma, sections sportives classiques et mobilité internationale, collège et territoire. Sur Morlaix Communauté, le total des dotations en matériel et en fonctionnement en 2013 s'est élevé à 780 421 €.

Un Observatoire de la vie collégienne est également en place <http://www.cg29.fr/Le-Conseil-general-et-vous/Colleges/Observatoire-de-la-vie-collegienne2>.

CHAPITRE III. LES ENGAGEMENTS PRIORITAIRES ET PARTAGES RETENUS AU CONTRAT DE TERRITOIRE

A partir du projet du territoire de Morlaix Communauté, les deux partenaires contractualisent sur les orientations stratégiques suivantes à mettre en œuvre dans les six ans du contrat :

- **Promouvoir un développement maîtrisé et innovant**
- **Renforcer le rayonnement et le dynamisme du territoire**
- **Renforcer les solidarités et la cohésion sociale**

Chacune de ces orientations est déclinée en actions, pour lesquelles le contrat précise les montants des financements prévus, les opérations finançables, et le cas échéant les taux et plafonds de financement. Les engagements du Conseil départemental au titre du contrat de territoire avec Morlaix Communauté s'élèvent, actualisés par les avenants 1 et 2, à **16 478 126 € en investissement et 1 211 033 € en fonctionnement pour 2015 et 2016, soit un total de 17 689 159 €.**

Article III-1 : Promouvoir un développement maîtrisé et innovant

III-1-a : L'enjeu pour le territoire

Cet enjeu rejoint celui identifié à l'échelle du Pays de Morlaix et consistant à « développer un territoire à la fois rural et littoral dans une optique durable et de gestion des ressources », avec notamment une poursuite de l'accompagnement des acteurs du territoire dans la prévention, la valorisation et la gestion durable des déchets, déjà présent dans le contrat de territoire de première génération ; et l'apport d'actions liées aux problématiques conjointes de qualité de l'eau et de l'inscription de l'assainissement dans un environnement à préserver. Cet enjeu se décline comme suit :

- Axe 1 : Développer les modes de transport durable
- Axe 2 : Soutenir les équipements structurants de gestion de ressources
- Axe 3 : Favoriser une gestion coordonnée du patrimoine naturel

III-1-b : Projets retenus

Les montants ci-dessous constituent des plafonds de participation du Conseil départemental aux actions retenues au contrat de territoire. Ils ont été calculés sur la base du coût des actions communiqué par le partenaire lors de l'élaboration du contrat, en appliquant le cas échéant les modalités ci-après précisées.

Intitulé du projet	Montant du projet	Modalités de financement	Montant plafond
Axe 1 : Développer les modes de transport durable			
Pôle d'échanges multimodal Maître d'ouvrage : Morlaix Co	13 000 000 €	Novateur 10 %	1 300 000 € (solde non consommé du 1 ^{er} contrat)
Etude d'aménagement d'itinéraires d'accès au PEM (Voie d'accès au port) Maître d'ouvrage : Morlaix Co	100 000 €	Novateur 20%	20 000 €

Mise en accessibilité des espaces publics (Etudes et travaux) 1) Etude 2) Travaux Maître d'ouvrage : Commune de Saint-Martin-des Champs		1) 20% 2) A étudier à l'issue de l'étude et à définir par avenant	1) 10 000 € 2) A étudier à l'issue de l'étude et à définir par avenant
Aménagements cyclables sur le territoire de Morlaix Communauté en cohérence avec les priorités inscrites au Schéma cyclable communautaire <u>Projets repérés :</u> > Itinéraires prioritaires du schéma communautaire vélo en cours d'étude > Itinéraires du schéma communautaire > Itinéraire alternatif à la véloroute / voie verte n°7 via Carantec (maitrise d'ouvrage à définir) Maîtres d'ouvrage : EPCI et communes		Dotation territoriale en déclinaison territoriale du schéma départemental vélo	300 000 €
Elaboration d'un Schéma intercommunal de déplacements doux Maître d'ouvrage : Morlaix Co		20 %	Inclus dans l'enveloppe « Territorialisation du schéma vélo » ci-avant
Dotations pour la création de 2 aires de covoiturage locales, en maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale Aménagement de 2 aires de covoiturage en complément du réseau d'aires départementales. Condition : réalisation d'une étude d'opportunité du covoiturage et respecter certains principes d'aménagement (minimum 15 places, sécurisation des entrées/sorties, connexion si possible à un réseau de transport public, etc.). Une assistance sur le projet peut également être proposée à la commune ou à l'EPCI dans le cadre d'une adhésion à Finistère-Ingénierie-Assistance.		50% plafonné à 50 000 € par projet sous conditions	100 000 €
Axe 2 : Soutenir les équipements structurants de gestion de ressources			
Soutien à l'agence locale de l'énergie HEOL Maîtres d'ouvrage : HEOL	Non estimé	Subvention de fonctionnement en 2015	10 000 €
Projet d'optimisation du pôle communautaire de Kérolzec		10% avec plafond d'assiette de 100 000 € par	

(1) Etude du projet optimisation du site (2) Etude de faisabilité ISDND Maître d'ouvrage : Morlaix Co	1) 30 000 € 2) 90 000 € + 140 000 €	étude	1) 3 000 € 2) 20 000 €
Construction d'une 4ème trémie pour le quai de transfert de Kerolzec Maître d'ouvrage : Morlaix Co	Montant à préciser par avenant	Financement hors FDMD 10 % maxi	25 235 €
Refonte globale du réseau de déchèteries communautaires, dans le cadre de l'obligation de mise en conformité des sites Etude globale du réseau des déchèteries du territoire Maître d'ouvrage : Morlaix Co	50 000 €	10 % avec plafond d'assiette de 100 000 €	5 000 €
Mise en place des conditions pour réaliser le méthaniseur de Guerlesquin acquisition, viabilisation et aménagement de l'accès au site Dossier présenté à la CP du 9/2012. Maître d'ouvrage : Morlaix Co		Novateur 30%	Solde : 79 962 € (Acompte déjà versé : 70 038 €)
Soutien à Bretagne durable Maître d'ouvrage : Association Bretagne durable	Non estimé	Subvention de fonctionnement > 2015 : 6 000 € > 2016 : 6 000 €	12 000 €
Soutien au CPIE Maître d'ouvrage : CPIE	Non estimé	Subvention de fonctionnement > 2015 : 10 000 € > 2016 : 9 000 €	19 000 €
Modernisation de la Base du Douron à Plouégat-Guerrand Maître d'ouvrage : Commune de Plouégat-Guerrand	730 000 € en 2014	15%	109 500 €
Soutien à Au fil du Queffleuth et de la Penzé Maître d'ouvrage : Association Au fil du Queffleuth et de la Penzé	Non estimé	Subvention de fonctionnement > 2015 : 10 000 € > 2016 : 9 000 €	19 000 €
Eau et Assainissement <i>Les montants plafonds indiqués sont des estimations. Ils seront à déterminer en fonction des montants réels des travaux.</i>			
Transfert d'eaux usées sur Morlaix et raccordement d'un secteur défaillant en ANC (étude technico-économique finalisée) Maître d'ouvrage : Commune de Garlan	1 200 000 €	15% sur 50% du montant des travaux pour le transfert et 15% pour coat raden + 5% si prise de compétence communautaire	133 650 €

Etudes et nouvelle station à envisager 500 EqH (avec déphosphatation ?) Prolongation rejet (□ 1,5km) ? Maître d'ouvrage : Commune du Cloître Saint Thégonnec	600 000 €	25% (15+10%) sur 50% du montant des travaux + 5% si prise de compétence communautaire	75 000 €
Déplacement du point de rejet de la station d'épuration Maître d'ouvrage : Commune de Pleyber Christ	150 000 €	25% (15+10% P1) + 5% si prise de compétence communautaire	37 500 €
Etudes et travaux d'assainissement collectif hameau de Pont Menou – Maître d'ouvrage : Commune de Plouégat Guerrand	800 000 €	15% pour la station ou le transfert et 15% pour le réseau plafonné à 2 fois le cout de la station + 5% si prise de compétence communautaire	120 000 €
Nouvelle station boues activées (avec traitement du Phosphore) ou station conjointe avec Plourin lès Morlaix ou transfert sur Morlaix – Plougouven Maître d'ouvrage : à préciser	1 500 000 €	25% (15+10% P1) de 50% du montant des travaux + 5% si prise de compétence communautaire	188 000 €
Prolongation du rejet station Maître d'ouvrage : Commune de Plouigneau	140 000 €	25% (15+10%) + 5% si prise de compétence communautaire	35 000 €
Extension du réseau Maître d'ouvrage : Commune de Plougasnou	500 000 €	25% (15+10%) + 5% si prise de compétence communautaire	130 075 €
Evolution station suivant besoins raccordements et incidence du milieu récepteur Maître d'ouvrage : Commune de Plounéour-Ménez	600 000 €	15% de 50% du montant des travaux + 5% si prise de compétence communautaire	45 000 €
Aménagements station (avec traitement Phosphore), avec déplacement point de rejet ou nouvelle station ou station conjointe avec Plougouven ou transfert sur Morlaix Maître d'ouvrage : Commune de Plourin- Lès-Morlaix	2 000 000 €	25% (15+10% P1) de 50% du montant des travaux + 5% si prise de compétence communautaire	250 000 €
Construction bassin d'orage step Keranroux Maître d'ouvrage : Sivom de Morlaix	1 050 000 €	15% + 10% + 5% si CC De la part rurale	53 000 €

Construction du laveur/classificateur à sable step Keranroux Maître d'ouvrage : Sivom de Morlaix	765 000 €	15% + 10 % + 5% si CC De la part rurale	38 000 €
Renforcement poste de refoulement Weygand Maître d'ouvrage : Sivom de Morlaix	560 000 €	15% + 10 % + 5% si CC De la part rurale	28 000 €
Raccordement de Garlan (<u>tronçon Sivom</u>) sur step Keranroux Maître d'ouvrage : Sivom de Morlaix	397 000 €	15% sur 50% du montant des travaux + 5% si prise de compétence communautaire	30 000 €
Interconnexion avec Syndicat du Val de Pen Ar Stang (création de la station de pompage à l'usine de Coat ar Ponthou pour refouler vers Guerlesquin) solution associée à VAL2 Maître d'ouvrage : Guerlesquin	202 800 €	25% +7% si CC	51 000 €
Interconnexion avec Guerlesquin (de l'usine de Coat ar Ponthou au réservoir de tête de Guerlesquin) solution associée à GUERL1 Maître d'ouvrage : SIE Val de Pen ar stang	966 000 €	25% +7% si CC	242 000 €
Interconnexion avec SIVOM de Morlaix (renforcement du réseau d'adduction de Plouigneau vers réservoir de Langolvas) Maître d'ouvrage : SIE Val de Pen ar stang	2 132 000 €	25% +7% si CC de la part rurale	310 000 €
Interconnexion avec Syndicat du Val de Pen Ar Stang Maître d'ouvrage : Commune de Lannéanou	74 800 €	25% +7% si CC	19 000 €
Assurer la liaison réservoir du Garo et de la Chapelle avec le réservoir de Bodassin et unité de traitement de la Chapelle (production d'eau) Maître d'ouvrage : SIE de la Penze	170 000 €	Sécurisation 25%	43 000 €
Interconnexion entre SIVOM de Morlaix et SM Horn via Sainte-Sève Recherche des volumes disponibles vers SIVOM de Morlaix pour transfert vers Syndicat de l'Horn - renforcement de l'interconnexion entre SIVOM de Morlaix	583 000 €	25% +7% si CC de la part rurale	119 000 €

et Syndicat de l'Horn solution associée à VAL1 et VAL3bis			
Maître d'ouvrage : Sivom Morlaix / SIE Horn			
Stockage Eaux Brutes			
Maître d'ouvrage : Commune de Guerlesquin	125 000 €	25% +7% si CC	32 000 €
Mise à l'équilibre calco carbonique + Renforcement de la reminéralisation			
Maître d'ouvrage : Commune de Guerlesquin	500 000 €	25% de 50% des travaux	62 500 €
Mise à l'équilibre calco carbonique + Renforcement de la reminéralisation + Automatisation + gestion des eaux de lavage et des boues			
Maître d'ouvrage : Syndicat de la Penzé	500 000 €	25% de 50% des travaux	62 500 €
Station très vétuste à mettre à l'équilibre avec reminé			
Maître d'ouvrage : Commune du Cloître- Saint-Thégonnec	250 000 €	25% de 50% des travaux	32 000 €
Eventuelle mise à l'équilibre avec reminé, à confirmer par étude préalable			
Maître d'ouvrage : Commune de Plounéour-Ménez	250 000 €	25% de 50% du montant des travaux	32 000 €
Problème sur forage - colmaté - Interconnexion existante insuffisante avec Guerlesquin			
Maître d'ouvrage : Commune de Plouégat-Moysan	180 000 €	25% + 7% si CC	45 000 €
Axe 3 : Favoriser une gestion coordonnée du patrimoine naturel			
Gestion des espaces naturels et de la randonnée			
+ Programme pédagogique de sensibilisation scolaire à la thématique Espaces naturels / Biodiversité	Non estimé	Inclusion du coût ETP à la subvention gestion des ENS- subvention de fonctionnement > 2015 : 26 000 € > 2016 : 23 499 €	49 499 €
Maître d'ouvrage : Morlaix Co			
Etude globale pour la restauration du chemin de halage sur l'ensemble des communes concernées			
Maître d'ouvrage : Morlaix Co	50 000 €	30%	15 000 €

Réhabilitation du chemin de halage du port de Morlaix à Lannuguy Maître d'ouvrage : Commune de Saint-Martin-des Champs	390 000 €	20 % selon le cahier des charges du PDIPR	78 000 €
TOTAL de l'enjeu 1 « Promouvoir un développement maîtrisé et innovant »			4 388 421€
Fonctionnement 2015 - 2016			109 499 €
Investissement			4 278 922€

Article III-2 : Renforcer le rayonnement et le dynamisme du territoire

III-2-a : L'enjeu pour le territoire

Cet enjeu rejoint ceux identifiés à l'échelle du Pays et partagés entre le Conseil régional et le Conseil départemental du Finistère, en particulier ceux identifiant le tourisme et l'ouverture sur la mer comme leviers de développement.

Cet enjeu se décline comme suit :

- Axe 1 : Accompagner l'adaptation des entreprises et des compétences
- Axe 2 : Valoriser la richesse du patrimoine de la Baie de Morlaix aux Monts d'Arrée
- Axe 3 : Renforcer la vocation maritime du territoire

III-2-b : tableaux des projets retenus

Les montants ci-dessous constituent des plafonds de participation du Conseil départemental aux actions retenues au contrat de territoire. Ils ont été calculés sur la base du coût des actions communiqué par le partenaire lors de l'élaboration du contrat, en appliquant le cas échéant les modalités ci-après précisées. En fonctionnement, le Conseil départemental s'engage pour la seule année 2015.

Intitulé du projet	Montant du projet	Modalités de financement	Montant plafond
Axe 1 : Accompagner l'adaptation des entreprises et des compétences			
Etude de faisabilité technique et économique pour la réactivation de la plateforme rail-route de Kériveren à Saint-Martin-des-Champs Maître d'ouvrage : Morlaix Co	50 000 €	50%	25 000 €
Travaux de remise en service de la plateforme rail-route de Kériveren et étude de maîtrise d'œuvre (projet extension) Maître d'ouvrage : Morlaix Co	400 000 €	20%	80 000 €

Travaux d'extension de la plateforme rail-route de Kériveren		Modalités et montant du soutien à définir par avenant ultérieur	
Maître d'ouvrage : Morlaix Co			
Extension -Requalification de la ZI de Keriven à Saint-Martin-des-Champs dans le cadre du référentiel Bretagne Qualiparc	1) 1 200 000 € 2) 300 000	a) Diagnostic : 40 % b) Etudes pré opérationnelles : 30 % Travaux : Extension : 20% Requalification : 30% sous réserve de l'avis favorable du CTR (Qualiparc)	a) 8 000 € b) 15 000 € 1 et 2) 230 000 €
Maître d'ouvrage : Morlaix Co			
Schéma territorial des zones d'activité	40 000 €	Dérogatoire 20%	8 000 €
Maître d'ouvrage : Morlaix Co			
Plateforme aéroportuaire- partie investissement Travaux d'allongement de la piste	500 000 €	20%	100 000 €
Maître d'ouvrage : Morlaix Co			
Plateforme aéroportuaire - Aide au fonctionnement (Convention)		Subvention de fonctionnement > 2015 : 50 000 € > 2016 : En attente d'une analyse juridique approfondie	50 000 € en 2015
Maître d'ouvrage : Morlaix Co			
Etude d'impact conjointe Keriagou /giratoire de Tunisie à Morlaix	9 505 €	40%	3 802 €
Maître d'ouvrage : Morlaix Co			
Programme local de l'enseignement supérieur	25 000	20% sous réserve de couvrir l'ensemble du territoire Morlaix/Carhaix	5 000 €
Maître d'ouvrage : Morlaix Communauté			
Implantation d'un hôtel d'entreprises artisanales à Plougven	400 000 €	15% dans la limite de 700€ du m ² selon la politique départementale et sous réserve de répondre aux conditions de qualité environnementale	80 000 €
Maître d'ouvrage : Morlaix Co			
Etude pour cuisine collective Saint Thégonnec – Loc Eguiner	40 000 €	20 %	8 000 €
Maître d'ouvrage : Commune de Saint Thégonnec – Loc Eguiner			
Aide à la commercialisation de terrains en zone d'activité		2,50 €/m ² ou 5 € si Parc répondant critères de Bretagne Qualiparc	Plafond 3 500 m ² et 50% du prix de vente ou 3 500 m ² et 70% si respect des critères Bretagne Qualiparc selon la politique
Maître d'ouvrage : Commune de			

Lanmeur			départementale
Aide au dernier commerce Saint Thégonnec- Loc Eguinec Maître d'ouvrage : Commune de Saint Thégonnec- Loc Eguiner		20% des dépenses d'investissement	12 000 €
Axe 2 : Valoriser la richesse du patrimoine touristique de la Baie de Morlaix aux Monts d'Arrée			
Manufacture des tabacs : • études, acquisition, travaux Maître d'ouvrage : Morlaix Co	35 000 000 €	5% + clause d'insertion*	855 000 €
Manufacture des tabacs : • Ingénierie pour le projet culturel de Morlaix Communauté et de la Manufacture Maître d'ouvrage : Morlaix Co	35 000 € /an	Selon les critères de la politique départementale- Subvention de fonctionnement > 2015 : 7 650 € > 2016 : 7 650 €	15 300 €
Manufacture des tabacs • Acquisition, aménagement de locaux en lieu consacré au travail de création et de transmission de spectacle vivant * L'aide à l'investissement sera conditionnée à la mise en œuvre de clauses d'insertion dans ce projet. Maître d'ouvrage : Association SEW (Salamandre, Théâtre de l'Entresort et WART)	5 506 531 €	Novateur 10%+ clause d'insertion*	350 000 €
Soutien au cinéma la Salamandre- Soutien au poste d'animateur cinéma Maître d'ouvrage : Association La Salamandre	Non estimé	Subvention de fonctionnement selon les critères de la politique départementale (soutien poste animateur cinéma) > 2015 : 7 650 € > 2016 : 7 650 €	15 300 €
Soutien au Théâtre de l'Entresort Maître d'ouvrage : Association	Non estimé	Subvention de fonctionnement pour l'année dans le cadre de la convention tripartite > 2015 : 41 000 € > 2016 : 41 000 €	82 000 €
Soutien à WART – Panoramas + projet de diffusion Maître d'ouvrage : Association Wart	Non estimé	Subvention de fonctionnement 1) aide au festival 20% du budget artistique, plafonné à 20 000 € 2) aide à la diffusion et médiation culturelle 25 % du budget artistique plafonné à 20 000 € > 2015 : 20 000 €+ 20 000 € > 2016 : 20 000 €+ 20 000 €	80 000 €

<p>Valorisation des enclos paroissiaux et des sites du patrimoine</p> <p>Le CIAP devra veiller à travailler en lien avec les autres EPCI sur la valorisation des enclos.</p> <p>Maître d'ouvrage : Morlaix Co</p>	25 000 €	Novateur sous condition	10 000 €
<p>Conservation et valorisation du patrimoine architectural et archéologique</p> <p>Projets identifiés :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Travaux Eglise Notre Dame et Château de Penhoat à Saint Thégonnec-Loc Eguiner > Restauration de l'église d'Henvic > Eglise de Plouégat Guerrand > Eglise de Pleyber-Christ - Diagnostic et travaux de conservation > Fontaine et oratoire à Saint Jean du doigt > Réhabilitation Maison de la Libération au Cloître Saint Thégonnec > Enclos de Plougouven > Eglise de Locquénolé > Eglise saint Yves Plounéour Menez > Pors Digor Plourin lès Morlaix > Maison du Peuple à Morlaix (poursuite de l'action inscrite au contrat de territoire précédent) <p>La priorisation des projets dans le cadre de la dotation fera l'objet d'échanges entre le Conseil départemental et l'EPCI durant le contrat.</p> <p>Maîtres d'ouvrage : Communes et EPCI</p>	<p>Dotation territoriale 2015-2017 Selon les critères fixés par la fiche relative au patrimoine architectural et archéologique avec une animation communautaire</p>		<p>Dotation territoriale 475 000 €</p>
<p>Association "Sur les pas de Lebeurier" : animation et gestion du Musée du loup</p> <p>Maître d'ouvrage : Association "Sur les pas de Lebeurier"</p>	<p>Subvention annuelle de fonctionnement > 2015 : 6 000 € > 2016 : 6 000 €</p>		12 000 €
<p>Mise en réseau des musées</p> <p>Cette mise en réseau est pertinente pour la mise en œuvre d'un projet de coopération et de mutualisation des établissements muséaux à l'échelle communautaire.</p> <p>Maître d'ouvrage : Morlaix Co</p>	<p>Modalités de financement précisés par un avenant ultérieur une fois les projets finalisés</p>		
<p>Musées ruraux</p>	620 000 €	Selon les critères de la politique départementale	242 500 €

Réhabilitation et requalification : Musée des vieux outils à Guimaëc, des grands voyageurs à Plouégat-Guérand et du musée maritime de Carantec		(investissement) 25%	
Maître d'ouvrage : Communes			
Musée des Jacobins			
Le Conseil départemental maintient son soutien financier, conformément au projet initial.	13 000 000 €	25% du coût sur la base d'un coût global de 4 100 000 € en 2013	1 025 000 €
Maître d'ouvrage : Ville de Morlaix			
EPCC - Perspective de développement partenarial avec Morlaix Communauté pour le site culturel départemental de l'Abbaye du Relec.			
Dans le cadre de la mise en perspective du développement de l'EPCC, un projet de partenariat avec les EPCI des territoires d'implantation semble pertinent. Avec plus de 178 000 visiteurs en 2013 sur 5 sites, l'EPCC est incontestablement un levier de l'animation culturelle et de l'attractivité pour les territoires, qu'il convient de renforcer par l'implication de l'ancrage territorial de l'établissement et de ses différents sites			Partenariat de Morlaix Communauté à déterminer
Maîtres d'ouvrage : CD29 et Morlaix Co			
Valorisation des nouvelles découvertes scientifiques au Cairn de Barnenez			
Maître d'ouvrage : Centre des monuments nationaux	200 000€	Novateur 20%	10 000 €
Soutien au cinéma d'Art et d'Essai L'Étoile			
Soutien au poste d'animateur cinéma	Non estimé	Subvention de fonctionnement selon les critères de la politique départementale (soutien poste animateur cinéma)	15 300 €
Maître d'ouvrage : Association L'Etoile Cinéma		> 2015 : 7 650 € > 2016 : 7 650 €	
Soutien à la programmation du spectacle vivant - Espace du Roudour			
Maître d'ouvrage : Commune de Saint-Martin-des-Champs		Subvention de fonctionnement « aide à la diffusion et action culturelle » à hauteur de 25% du budget artistique	40 000 €
		> 2015 : 20 000 € > 2016 : 20 000 €	
Soutien au Théâtre du pays de Morlaix - aide programmation			
Maître d'ouvrage : Association du Théâtre du Pays de Morlaix	Non estimé	Subvention de fonctionnement « aide à la diffusion et action culturelle » à hauteur de 25% du budget artistique	40 000 €
		> 2015 : 20 000 € > 2016 : 20 000 €	
Soutien aux Moyens du bord			
Un soutien du Conseil départemental est	Non estimé	Subvention de fonctionnement	66 000 €
		> 2015 : 33 000 € > 2016 : 33 000 €	

proposé pour permettre à l'association de développer un projet de territoire à l'échelle du pays de Morlaix dans le domaine des arts visuels. Maître d'ouvrage : Association Les Moyens du Bord			
Mise en œuvre d'un projet concerté autour de l'enseignement musical sur le territoire de Morlaix Communauté Maîtres d'ouvrage : Le Patio et écoles de musique de Carantec, Plourin-les-Morlaix et Taulé.	Subvention de fonctionnement dans le cadre de la convention d'objectifs pluriannuelle et conformément au schéma départemental des enseignements artistiques (aide aux postes pour Morlaix et aides forfaitaire par élève pour les écoles locales) > 2015 : 30 000 € > 2016 : 30 000 €		60 000 €
Revitalisation de l'habitat en centre bourgs : Projet retenu au titre de l'Appel à Manifestation d'intérêt « Revitalisation de l'habitat en centre-bourg dans le Finistère » Un soutien du Conseil départemental aux études est proposé. Maître d'ouvrage : Commune de Guerlesquin		1) soutien à l'étude : 20%, plafonné à 10 000 € 2) Travaux 2015-2016 : à étudier à l'issue de l'étude et à définir par avenant	1) 10 000 € 2) Travaux 2015-2016 : à étudier à l'issue de l'étude et à définir par avenant
Revitalisation de l'habitat en centre bourgs : Projet retenu au titre de l'Appel à Manifestation d'intérêt « Revitalisation de l'habitat en centre-bourg dans le Finistère » Un soutien du Conseil départemental aux études est proposé. Maître d'ouvrage : Commune de Plounéour-Ménez		1) soutien à l'étude : 20%, plafonné à 10 000 € 2) Travaux 2015-2016 : à étudier à l'issue de l'étude et à définir par avenant	1) 10 000 € 2) Travaux 2015-2016 : à étudier à l'issue de l'étude et à définir par avenant
Aménagement de bourg de Saint Jean du doigt Projet éligible sous réserve de respecter les critères du dispositif. Maître d'ouvrage : Commune de Saint Jean du doigt			
Aménagement de bourg de St Thégonnec (Kerizella, Ti Ar Re Yaounank) Projet éligible sous réserve de respecter les critères du dispositif. La commune doit choisir une priorité. Maître d'ouvrage : Commune de St		20% Sous réserve de répondre aux critères du dispositif (respect du mémo technique) et après examen par la commission technique	60 000 € pour un projet ponctuel (1 tous les 4 ans) et de

Thégonnec		<p>Pour les projets présentés en tranches, l'étude préalable d'aménagement est obligatoire.</p> <p>Elle fait partie intégrante des dépenses subventionnables, à condition que l'accord du Conseil départemental soit demandé avant son lancement.</p> <p>Un accompagnement du CAUE est souhaité</p>	<p>40 000 € pour un projet en tranches (3 tranches maximum tous les 2 ans)</p>
<p>Aménagement de bourg de Lanmeur</p> <p>Projet éligible sous réserve de respecter les critères du dispositif.</p> <p>Maître d'ouvrage : Commune de Lanmeur</p>			
<p>Aménagement de bourg de Lannéanou</p> <p>Projet éligible sous réserve de respecter les critères du dispositif.</p> <p>Maître d'ouvrage : Commune de Lannéanou</p>			
<p>Aménagement de bourg de Taulé (quartier gare)</p> <p>Projet éligible sous réserve de respecter les critères du dispositif.</p> <p>Maître d'ouvrage : Commune de Taulé</p>			
<p>Aménagement de bourg de Locquéolé</p> <p>Projet éligible sous réserve de respecter les critères du dispositif.</p> <p>Maître d'ouvrage : Commune de Locquéolé</p>			
<p>Aménagement de l'entrée de bourg de Plounéour Ménez</p> <p>Projet éligible sous réserve de respecter les critères du dispositif.</p> <p>Maître d'ouvrage : Commune de Plounéour Ménez</p>			
<p>Aménagement de bourg de Pleyber Christ</p> <p>Projet éligible sous réserve de respecter les critères du dispositif.</p> <p>Maître d'ouvrage : Commune de Pleyber Christ</p>			
<p>Aménagement de bourg de Plouigneau</p> <p>Projet éligible sous réserve de respecter les critères du dispositif.</p> <p>Maître d'ouvrage : Commune de Plouigneau</p>			

Mise en œuvre du schéma départemental de signalisation routière et touristique Déclinaison sur le territoire des orientations prises dans le cadre du schéma départemental de signalisation touristique, voté en janvier 2015. Maître d'ouvrage : Conseil départemental, Morlaix Communauté et communes		à définir par la Direction des Agences Techniques Départementales (DATD)	
Axe 3 : Renforcer la vocation maritime du territoire			
Port de Morlaix			
Etude technique aménagement limitant l'envasement Maître d'ouvrage : Morlaix Communauté		10%	60 000 € (dont 9 791 € votés au titre de l'ancien contrat)
Port de Primel Le Diben			
Réorganisation du TP nord dans l'hypothèse de la non création du bassin à flot (études de définition du besoin) Maître d'ouvrage : Morlaix Communauté	500 000 €	1) Diagnostic préalable (N13) : 70 % plafonné à 30 000 € 2) Aménagements (N14) : 20 % plafonné à 150 000 €	1) 30 000 € 2) 100 000 €
Port de Primel Le Diben			
Création d'une aire de carénage destinée aux navires de servitude et de pêche Maître d'ouvrage : Morlaix Communauté	220 000 €	détermination à faire sur la part usage pêche - 20%	A déterminer dans le cadre d'un avenant
Port de Primel Le Diben			
Remplacement de la grue Maître d'ouvrage : Morlaix Communauté	60 000 €	20%	A déterminer dans le cadre d'un avenant
Réflexion à mener dans le cadre de la Gestion Intégrée des zones côtières (GIZC) de la Baie de Morlaix sur l'accès à tous au littoral Le Conseil départemental est intéressé par le volet social proposé par le groupe de travail mené dans le cadre de cette réflexion transversale sur la mer et le littoral à l'échelle de la Baie de Morlaix. Maîtres d'ouvrage : Morlaix Communauté et la Communauté de communes du Pays Léonard			
Maison de la Baie			
Maître d'ouvrage : Commune de Plouézoc'h	600 000 €	Novateur	150 000 €
Remise en état des vestiaires de la base nautique			
Maître d'ouvrage : Commune de Carantec	200 000 €	10% plafonné à 250 000 €	20 000 €

Acquisition Flotte Maître d'ouvrage : Commune de Carantec		Montant et modalités définis en fonction de la nature des acquisitions	Fonction du support
TOTAL de l'enjeu 2 «Renforcer le rayonnement et le dynamisme du territoire»			4 938 202 €
			500 900 €
			4 437 302€

Article III- 3 : Renforcer les solidarités et la cohésion sociale

III-3-a : L'enjeu pour le territoire

Chef de file de l'action sociale, le Conseil départemental développe avec et sur les territoires des actions partenariales visant à renforcer le lien social pour l'ensemble de la population mais aussi, plus spécifiquement, à lutter contre l'exclusion sociale des publics les plus fragiles.

Le Conseil départemental souhaite ouvrir avec Morlaix Communauté qui constitue un des acteurs locaux importants de la cohésion sociale, un dialogue approfondi sur les différentes thématiques que couvre le volet cohésion sociale. L'objectif est de promouvoir une approche globale de la cohésion sociale sur le territoire dans le cadre d'une gouvernance **partagée** et de favoriser l'interconnaissance des territoires afin d'y développer des politiques et services à la convergence des intérêts locaux et départementaux.

Cette démarche de construction du volet cohésion sociale des contrats de territoire reposera **donc sur :**

- Un incontournable : la définition d'une **gouvernance locale** et le partage d'un **diagnostic** à l'échelle de l'intercommunalité. En l'occurrence, l'EPCI dispose d'un observatoire social, que le Conseil départemental contribuait à financer dans le cadre de la politique de la ville et reprend désormais dans le cadre du contrat. Il conviendra de déterminer une instance de partage des informations, afin d'élaborer conjointement un plan d'action.
- Des grands **enjeux** qui devront prendre en compte le « bien vieillir » sur le territoire et « être jeune sur le territoire »,
- Un **programme d'actions** répondant aux grands enjeux partagés,
- Une **animation** et une **évaluation**.

La méthodologie sera présentée au partenaire.

III-3-b : Projets retenus

Les montants ci-dessous constituent des plafonds de participation du Conseil départemental aux actions retenues au contrat de territoire. Ils ont été calculés sur la base du coût des actions communiqué par le partenaire lors de l'élaboration du contrat, en appliquant le cas échéant les modalités ci-après précisées. En fonctionnement, le Conseil départemental s'engage pour la seule année 2015.

Intitulé du projet	Montant du projet	Modalités de financement	Montant plafond
Un incontournable du volet cohésion sociale du contrat de territoire :			
Définir une gouvernance locale de construction, animation, suivi et évaluation des actions du volet cohésion sociale du contrat de territoire - Type d'instance - Composition (représentant CD : Territoire d'Action Sociale / EPCI-communes-CCAS/CIAS) + invitation (associations, ADMR...)	Sans incidence financière		
Elaboration d'un diagnostic partagé L'ensemble des démarches d'observation sociale engagées par le Conseil départemental et Morlaix Communauté seront partagées et devront permettre d'identifier des enjeux et un plan d'actions. Rappel des démarches engagées - CD (MCATS) élaboration des diagnostics sociaux de territoire, diagnostics pays, enjeux de pays dans le cadre des contrats de partenariat - AB à prévoir	Sans incidence financière Apport en ingénierie notamment pour l'élaboration de l'analyse des besoins sociaux.		
D'ores et déjà, un certain nombre d'actions ont été repérées, qui contribuent à la mise en œuvre de ce volet cohésion sociale du contrat :			
Soutien à l'ingénierie de l'observatoire social Maître d'ouvrage : Morlaix Communauté	Non estimé	Subvention de fonctionnement en > 2015 : 4 000 € > 2016 : 4 000 €	8 000 €
Plateforme d'accompagnement des mutations économiques La Direction de l'insertion et de la lutte contre les exclusions du CD participe à cette plateforme. Maître d'ouvrage : DIRECCTE	Sans incidence financière		
Soutien aux coopérations partenariales avec le CCAS en matière d'action sociale de proximité Un soutien du Conseil départemental au CCAS de Morlaix est proposé dans le cadre de la convention de partenariat pour les interventions sociales auprès des publics en grande précarité. Maître d'ouvrage : CCAS de Morlaix		Subvention de fonctionnement en (Financement d'un poste) > 2015 : 39 130 € > 2016 : 39 130 €	78 260 €
Soutien à la politique de la ville Un soutien du Conseil départemental à la		Subvention de fonctionnement > 2015 : 18 000 €	36 000 €

politique de la ville est proposé dans le cadre du contrat de ville 2015-2020 pour le financement d'actions de cohésion sociale, cadre de vie, emploi et développement économique		> 2016 : 18 000 €	
Maître d'ouvrage : Morlaix Communauté			
Dispositif de Réussite éducative		Mise à disposition de personnel du Conseil départemental (1 ETP) en 2015 et 2016	
Maître d'ouvrage : CCAS de Morlaix			
Soutien au projet socioéducatif auprès des gens du voyage porté par la ville de Morlaix	52 087 €	Subvention de fonctionnement > 2015 : 3 000 € > 2016 : 3 000 €	6 000 €
Maître d'ouvrage : CCAS de Morlaix			
Soutien à MAJ action Pôle gare		Subvention de fonctionnement > 2015 : 7 100 € > 2016 : 7 100 €	14 200 €
Maître d'ouvrage : MAJ			
Action de lutte contre l'illettrisme		Subvention de fonctionnement > 2015 : 3 000 € > 2016 : 3 000 €	6 000 €
Maîtres d'ouvrage : GRETA et IBEP			
Soutien aux centres sociaux du territoire de Morlaix Communauté			
En tant qu'acteur structurant de l'animation sociale, les pilotes de projets de centres sociaux ont été repérés comme des partenaires incontournables du volet cohésion sociale des Contrats de territoires. Un soutien du Conseil départemental à la fonction pilotage du centre social est donc proposé, dans le cadre d'une convention pluriannuelle établie sur la durée de l'agrément centre social, sous réserve du maintien de cet agrément par la CAF. Un soutien du Conseil départemental est proposé aux trois centres sociaux du territoire :			
1) Ulamir Trégor Ouest 2) Ti An Oll 3) Carré d'As.		1), 2) et 3) Subvention de fonctionnement sous condition de maintien de l'agrément > Total cumulé 2015 : 32 250 € (15 850 € + 8 200 € + 8 200 €) > Total cumulé 2016 : 32 250 €	1) 31 700 € 2) 16 400 € 3) 16 400 €
Maîtres d'ouvrage : les 3 centres sociaux			
Soutien à la création d'une Maison de l'insertion			
Le projet consiste à de réunir au sein d'un même espace différents acteurs de l'insertion professionnelle vue de mutualiser les moyens et de créer des synergies.			
Maître d'ouvrage : Morlaix Communauté			
			Modalités financières à préciser par avenant une fois le projet abouti

<p>Développer les clauses d'insertion dans les marchés publics et développer le recours aux marchés d'insertion</p> <p>(article 30 du code des marchés publics) pour permettre aux Structures d'Insertion par l'Activité Economique d'être directement bénéficiaires de la commande publique</p> <p>Maîtres d'ouvrage : Morlaix Communauté et communes du territoire</p>		<p>Valorisation du poste financé de la plateforme départementale de développement des clauses d'insertion dans la commande publique - 1 ETP à Morlaix Communauté pour des fonctions Pays de Morlaix (en référence au Pacte pour l'insertion du Pays de Morlaix) en 2016 et 2016</p>	
<p>Soutien au RESAM</p> <p>Maître d'ouvrage : RESAM</p>	<p>70 000 €/an</p>	<p>Subvention de fonctionnement > 2015 : 6 000 € > 2016 : 6 000 €</p>	<p>12 000 €</p>
<p>Equipements de proximité</p>			
<p>Soutien à la construction/réhabilitation d'équipements sportifs de proximité</p> <p>Actions repérées :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Terrain multisports (Saint Thégonnec-Loc Eguiner) > Aire multisports (Pleyber-Christ) > Judo, pétanque, terrain multisports (Plouigneau) > Salle omnisport (Lanmeur) > Salle omnisports (Saint-Martin-des-Champs) > Salle omnisports (Plougonven) > Skate park (Morlaix) > Skate park (Guerlesquin) > Terrain de football Keravel (Guerlesquin) > Salle de sport (Guimaëc) > salle des sports (Plougasnou) > abri tir à l'arc (Plourin-lès-Morlaix) > Skatepark (Plourin-lès-Morlaix) > Aire de jeux de plein air (Plougonven) > Aire de jeux de plein air (Plouégat-Moysan) <p>La priorisation des projets dans le cadre de la dotation fera l'objet d'échanges entre le Conseil départemental et l'EPCI durant le contrat</p> <p>Maîtres d'ouvrage : Communes et EPCI</p>		<p>Dotation territoriale 2015-2017</p> <p>Selon les critères fixés par la fiche relative aux équipements sportifs de proximité avec une animation communautaire</p> <p>Dotation territoriale 350 000 €</p>	
<p>Soutien aux équipement culturels et multifonctions de proximité</p> <p>Actions repérées :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bâtiment multifonction (Taulé) > Equipement multi-culturel (Carantec) > Travaux Cinéma l'Etoile 		<p>Dotation territoriale 2015-2017</p> <p>Selon les critères fixés par la fiche relative aux équipements culturels et multifonctions de proximité avec une animation communautaire</p> <p>Dotation territoriale 280 000 €</p>	

<p>> Remise en état de l'ancienne école de callot et de la Maison du verger (Carantec) > Extension et rénovation Maison des associations (Plouezoc'h) Création d'une Maison pour Tous / Maison des services (Plougouven) > Maison de quartier (Locquirec) > Transformation de l'ancien EHPAD en centre social (Plouigneau) > Salle polyvalente- Plouégat-Moysan > Rénovation de la salle polyvalente à la Chapelle du Mur à Plouigneau</p> <p>La priorisation des projets dans le cadre de la dotation fera l'objet d'échanges entre le Conseil départemental et l'EPCI durant le contrat</p> <p>Maîtres d'ouvrage : Communes et EPCI</p>		
<p>Soutien aux équipements de proximité : bibliothèques, médiathèques</p> <p>Actions repérées :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Création d'une médiathèque (Saint-Thégonnec) > Médiathèque (Lanmeur) > Médiathèque 3^{ème} Lieu (Plourin-lès-Morlaix) > Morlaix (accessibilité) > Création d'une Bibliothèque-médiathèque (Botsorhel) <p>La priorisation des projets dans le cadre de la dotation fera l'objet d'échanges entre le Conseil départemental et l'EPCI durant le contrat</p> <p>Maîtres d'ouvrage : Communes et EPCI</p>	<p>Dotation territoriale 2015-2017</p> <p>Selon les critères fixés par la fiche relative aux équipements de proximité : bibliothèques, médiathèques de proximité avec une animation communautaire</p>	<p>Dotation territoriale</p> <p>300 000 €</p>
<p>Soutien aux équipements scolaires et périscolaires</p> <p>Projets repérés :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Accueil périscolaire (Plouégat Moysan) > Espace périscolaire (Pleyber-Christ) > Mise en accessibilité de l'école élémentaire publique - Lanmeur > Extension des locaux de l'école du Gouelou (TAP et accueil de loisirs La Marelle) - Saint Martin des Champs > Etude et travaux sur école garderie – (Plouezoc'h) > Extension et construction Plourin-Lès Morlaix > Construction d'un nouveau bâtiment à 	<p>Dotation territoriale 2015-2017</p> <p>Selon les critères fixés par la fiche relative aux équipements scolaires et périscolaires avec une animation communautaire</p>	<p>Dotation territoriale</p> <p>270 000 €</p>

l'école François Marie Luzel» de St Thégonnec-Loc Eguiner dédié au développement de l'enseignement bilingue français-breton Maîtres d'ouvrage : Communes et EPCI			
Enfance Jeunesse			
Reconstruction du gymnase de Guerlesquin Maître d'ouvrage : Commune de Guerlesquin	3 000 000 €	Dérogatoire 50 %	1 500 000 €
Création d'une structure multi-accueil petite enfance Maître d'ouvrage : Commune de Saint Martin des Champs		10 % du montant HT	60 000 € dans la limite de 3 000 € par place
Structure intercommunale d'accueil du jeune enfant Extension de la capacité d'accueil envisagée > 22 places (mais nombre de place non précisé) Maître d'ouvrage : Commune de Plourin-Lès- Morlaix		Selon les critères du PAAPE- 10 % du montant (HT) des travaux	le plafond est conditionnel (le projet n'étant pas suffisamment explicite sur le nombre de places créées) : Si augmentation d'un tiers de la capacité d'accueil : 60 000 € 30 000 € si moins de 10 places créées (3 000 € / place)
Structuration du partenariat Morlaix Communauté - CD29 pour un projet politique jeunesse concerté 1) Soutien au poste de coordination jeunesse communautaire Maître d'ouvrage : Morlaix Communauté 2) Soutien au poste de coordonnateur politique jeunesse Ville de Morlaix (0.5 ETP) Maître d'ouvrage : Ville de Morlaix		1) et 2) Subventions de fonctionnement > Total cumulé 2015 : 11 475 € > Total cumulé 2016 : 11 475 €	1) 15 300 € 2) 7 650 €
Structuration du partenariat Morlaix Communauté - CD29 pour un projet politique jeunesse concerté Soutien aux actions de prévention jeunesse Maître d'ouvrage : MAJ		Subvention de fonctionnement > 2015 : 17 860 € > 2016 : 17 860 €	35 720 €

<p>Structuration du partenariat avec le Conseil départemental pour un développement du projet politique jeunesse concerté : soutien au Point Accueil Ecoute Jeunes (PAEJ) du Pays de Morlaix</p> <p>Un soutien du Conseil départemental est prévu sous réserve d'un cofinancement de l'Etat.</p> <p>Maître d'ouvrage : Association SESAM</p>		<p>Subvention de fonctionnement sous réserve d'un cofinancement de l'Etat > 2015 : 30 345 € > 2016 : 30 345 €</p>	<p>60 690€</p>
<p>Action pour l'estime de soi au collège</p> <p>Maître d'ouvrage : Collège à déterminer</p>		<p>Financement possible dans le cadre du dispositif « Collège et territoire » si la maîtrise d'ouvrage est assurée par un collège - Subvention de fonctionnement en 2015</p>	<p>5 000 €</p>
<p>Activités jeunesse Local de Kerdéoser</p> <p>Maître d'ouvrage : Commune de Saint Martin des Champs</p>		<p>Subvention de fonctionnement > 2015 : 1 357 € > 2016 : 1 357 €</p>	<p>2 714€</p>
<p>Se loger</p>			
<p>Amélioration des résidences (Habitat 29)</p> <p>1) Les Marronniers à Morlaix 2) Traon Ker à Lanmeur 3) Trojoa à Plouigneau</p> <p>Maître d'ouvrage : Habitat 29</p>	<p>1) 1 100 000 € 2) 500 000 € 3) 1 600 000 €</p>		<p>1) 209 500 € 2) 139 500 € 3) 304 000 €</p>
<p>Poursuite de l'animation de l'instance locale du PDALPD à laquelle une participation technique est assurée par le Conseil départemental (Territoire d'action sociale) Le Conseil départemental contribue par ailleurs au développement de l'offre de solutions logement pour les ménages les plus en difficulté par une intervention soutenue du Fonds de solidarité pour le logement (volet aide à la gestion locative et accompagnement social lié au logement).</p> <p>Maître d'ouvrage : Morlaix Communauté</p>			
<p>Réhabilitation technique et énergétique du parc locatif social tout en maintenant la charge locative globale : priorité du PLH 2014-2019</p> <p>Le projet prévoit la réhabilitation de 10 opérations portées par 4 bailleurs sociaux différents pour 526 logements (dont « Pors Ar Bayec » à Morlaix, propriété d' « Habitat 29 » soit 168 logements). Cette action rejoint les priorités départementales.</p>		<p>Modalités de financement fixées dans les conventions cadres du 20/12/2013 et du 03/07/2014</p>	<p>1 379 735 €</p>

Maîtres d'ouvrage : Organismes HLM pour les réhabilitations et Ville de Morlaix pour les espaces publics			
Aide à la rénovation de logements - CCAS de Morlaix Action intégrée au CUCS, éventuelle mobilisation de la prime habitat locataire RSA mobilisable pour de l'auto-réhabilitation accompagnée. Maître d'ouvrage : CCAS de Morlaix		610 € par ménage locataire bénéficiaire du RSA socle	9 150 €
Habitat adapté pour les gens du voyage (3 ménages) ou terrain familial de 6 places 1) Habitat adapté ou 2) terrain familial Maître d'ouvrage : Morlaix Communauté		1) si PLAIA acquisition amélioration 17 000 € / logement ou 2) si terrain familial 5 500 € par place	1) 51 000 € ou 2) 33 000 €
Expérimentation logements pour jeunes salariés Maître d'ouvrage : Communes		Dispositifs soutien développement offre locative sociale – Plafond 15 050 € par logement	60 200 €
Opération des Genêts d'Or pour retraités des ESAT (15 logements) Maître d'ouvrage : Le Logis breton		Financement contrat - Dispositifs soutien développement offre locative sociale – Plafond 3 050 € par logement	45 750 €
Résidence sociale – UDAF Maître d'ouvrage : UDAF		9340 € par place	168 120 €
Extension de la pension familiale Le Jarlot Massé Trévidy - Réalisation de logements adaptés ou spécifiques Maître d'ouvrage : Organisme HLM à déterminer		Plafond 3 050 € par logement	6 100 €
Bien vieillir			
Réhabilitation de l'EHPAD - Sainte Bernadette à Saint-Thégonnec- travaux d'étanchéité de la toiture Le projet architectural est porté par une SCI, société qui ne fait pas partie du champ des bénéficiaires de subventions d'investissements. Seuls les travaux d'étanchéité de la toiture sont financés à hauteur de 10% du montant des travaux (dossier présenté à la CP du 2/02/15). Maître d'ouvrage : Association Sainte Bernadette		10 % des travaux	(CP février 2015) 45 415 €

<p>Restructuration de l'EHPAD- Kerlizou à Carantec</p> <p>Le financement du projet architectural est conditionné d'une part au vote du programme d'investissements pour la réhabilitation lié au 4^{ème} schéma Bien vieillir en Finistère et au respect des critères de subvention (10% de la base subventionnable dans la limite de 110 000 €/place et du tarif plafond).</p> <p>Maître d'ouvrage : CCAS</p>	6 143 767 €	<p>Subvention d'investissement 10% de la base subventionnable du projet dans la limite de 110 000 €/place, sous condition. Le montant plafond de subvention pourra évoluer en fonction du plan de financement transmis</p>	614 377 €
<p>Restructuration de l'EHPAD La Boissière à Morlaix</p> <p>Le financement du projet architectural est conditionné d'une part au vote du programme d'investissements pour la réhabilitation lié au 4^{ème} schéma Bien vieillir en Finistère et au respect des critères de subvention (10% de la base subventionnable dans la limite de 110 000 €/place et du tarif plafond).</p> <p>Maître d'ouvrage : Le logis breton</p>	9 535 581 €	<p>Subvention d'investissement 10% de la base subventionnable du projet dans la limite de 110 000 €/place, sous condition. Le montant plafond de subvention pourra évoluer en fonction du plan de financement transmis</p>	891 155 €
<p>Restructuration de l'EHPAD Bel à Taulé</p> <p>Le financement du projet architectural est conditionné d'une part au vote du programme d'investissements pour la réhabilitation lié au 4^{ème} schéma Bien vieillir en Finistère et au respect des critères de subvention (10% de la base subventionnable dans la limite de 110 000 €/place et du tarif plafond).</p> <p>Maître d'ouvrage : EHPAD</p>	9 000 000 €	<p>Subvention d'investissement 10% de la base subventionnable du projet dans la limite de 110 000 €/place, sous condition. Le montant plafond de subvention pourra évoluer en fonction du plan de financement transmis</p>	937 900 €
<p>Accompagnement du CLIC</p> <p>Le CLIC et la MAIA (compétence ARS) sont portés par le groupement gérontologique du pays de Morlaix. Projet d'une permanence itinérante du CLIC avec un bus.</p> <p>Maître d'ouvrage : Groupement Gérontologique du Pays de Morlaix</p>		<p>Subvention de fonctionnement > 2015 : 124 300 € > 2016 : 124 300 €</p>	248 600 €
<p>Restructuration du réseau d'aide à domicile</p> <p>Le Conseil départemental incite les associations locales ADMR à se regrouper selon une logique de territoire afin</p>		tarification horaire 22,80 €	A déterminer

<p>d'atteindre un seuil d'activité de 30 000 heures.</p> <p>Les ADMR du secteur formulent une proposition de deux regroupements en cours de discussion fusionnant d'une part les associations de Guiclan, La Penzé, les Monts d'Arrée, Plouigneau, Guic et Douron, Lanmeur et Plougasnou et d'autre part les associations de Saint Pol de Léon, Roscoff, Plouéan, Plouvorn et Saint Vougay.</p> <p>Maître d'ouvrage : Groupement des associations ADMR du Pays de Morlaix</p>			
<p>Création d'un Pôle d'action sociale et de solidarité</p> <p>Créer un guichet unique pour les usagers, un plateau technique regroupant des activités administratives et des fonctions de sièges pour les structures, un centre de ressources pour les activités de formation, d'accès à l'information, etc. le projet prévoit également un programme d'habitat pilote pour les personnes en perte d'autonomie.</p> <p>Maître d'ouvrage : GCSMS Plourin Les Morlaix (Plourin les-Morlaix - Plougonven)</p>	824 445 €	Financement à titre expérimental 10% des travaux	80 000 €
TOTAL de l'enjeu 3 «Renforcer les solidarités et la cohésion sociale»			8 362 536 €
	Fonctionnement 2015 - 2016		600 634€
	Investissement		7 761 902 €

CHAPITRE IV - MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT

Article IV-1 : Durée

Ce contrat formalise les engagements du Conseil départemental sur le territoire de la Communauté de communes à compter de la signature, et jusqu'au 31 décembre 2020. Il se substitue donc au précédent contrat sans toutefois impacter les actions déjà engagées financièrement au titre du précédent contrat.

Article IV-2 : Clause de renégociation à mi-parcours

Les parties entendent se concerter en 2017, pour engager une renégociation de mi-parcours en cohérence avec l'évolution des enjeux du territoire et portant sur :

- Le retrait ou la modification de certaines actions et financements dans le respect des règles générales du contrat,
- la prise en compte de nouvelles propositions d'actions sur la période de 3 ans restante.

Article IV-3 : Avenant(s) au contrat de territoire

Au cours des six ans de sa validité, et essentiellement à l'issue du bilan de mi-parcours, le présent contrat pourra le cas échéant faire l'objet d'avenant(s) soumis à l'approbation de la Commission permanente, visant à :

- fixer les montants annuels de soutien accordés aux actions relevant de la section fonctionnement ;
- intégrer des actions nouvelles participant aux enjeux de territoire reconnus par le contrat.

Article IV-4 : Bénéficiaires du contrat

La Communauté de communes assure, en lien avec le Conseil départemental, la concertation élargie souhaitée pour l'élaboration, le suivi et l'évaluation du contrat.

Les bénéficiaires sont l'ensemble des maîtres d'ouvrage publics ou privés du territoire (intercommunalité, communes, syndicats, associations, chambres consulaires, etc.) dont les actions d'investissement ou de fonctionnement sont, après concertation au sein du territoire communautaire, inscrites à la programmation du présent contrat.

Article IV-5 : Engagements financiers

Le Conseil départemental s'engage à financer les actions retenues sur le territoire de la Communauté de communes selon les modalités décrites dans le présent contrat.

Le montant des subventions qui seront octroyées sera fixé chaque année par délibération de la Commission permanente du Conseil départemental.

Les porteurs de projets devront obligatoirement appliquer les clauses d'insertion dans la commande publique pour les subventions d'investissement d'un montant supérieur ou égal à 100 000 € et correspondant à un coût global de travaux de 500 000 € HT au moins (hors acquisition foncière). La mise en application de la clause d'insertion comme condition

d'attribution des aides départementales est applicable selon les dispositions de la délibération du Conseil départemental applicable.

Article IV-6 : Instruction des dossiers

Chaque projet inscrit au présent contrat de territoire devra faire l'objet d'une instruction par les services du Conseil départemental.

Pour cela, un dossier complet de demande de subvention devra être adressé à l'attention de Mme la Présidente du Conseil départemental, en mentionnant le code action et l'objet du courrier. Le maître d'ouvrage pourra utilement prendre contact avec la direction compétente du Conseil départemental afin d'en préciser le contenu.

Dans le cadre de sa procédure interne de suivi du contrat, l'EPCI peut instituer un visa préalable du dossier porté par un autre maître d'ouvrage, avant transmission au Conseil départemental. Ce visa est exigé dans le cas d'actions :

- émargeant à une dotation territoriale et ce, pour vérifier la conformité avec les objectifs du contrat, et décider de ses règles de consommation ;
- réalisées dans le cadre d'un schéma communautaire.

Chaque demande de subvention fera l'objet d'un examen en Commission permanente du Conseil départemental qui vérifiera notamment la conformité du projet au présent contrat.

La décision sera ensuite notifiée au porteur de projet ainsi qu'à la Communauté de communes et donnera lieu à un arrêté de subvention ou à une convention d'objectifs.

Si un dispositif d'aide du Conseil départemental évolue postérieurement à la signature du contrat, les nouvelles modalités (taux/plafond) s'appliqueront si elles sont plus favorables aux territoires.

Article IV-7 : Versement de la subvention

L'arrêté de subvention précisera, en application du règlement financier du Conseil départemental, les justificatifs nécessaires à produire, les délais de paiement de la subvention, les modalités d'acompte et les conditions de caducité. En l'absence de précision, le paiement de la subvention s'effectuera en une seule fois, après vérification de service fait, sur le montant réellement acquitté.

En tout état de cause, le versement de la subvention fera l'objet de modalités différentes selon la nature du maître d'ouvrage :

- si le maître d'ouvrage est la Communauté de communes, le Conseil départemental lui versera directement la subvention,
- si le maître d'ouvrage est une Commune, une association, une Chambre consulaire ou autre, une convention pourra être établie directement entre le Conseil départemental et le maître d'ouvrage afin de décrire plus spécifiquement les modalités du partenariat. Une copie de cette convention sera adressée à la Communauté de communes.

Article IV-8 : Modalités de suivi et d'évaluation

La Communauté de communes est en charge du suivi de l'exécution du présent contrat en lien avec le Conseil départemental. Chacun des partenaires désignera un référent chargé du suivi technique du contrat. L'EPCI s'engage à mettre en place des tableaux de suivi de la programmation des actions afférentes et à les communiquer régulièrement au Conseil départemental.

Le suivi des actions du contrat est assuré par un comité de suivi technique local, se réunissant à minima une fois par an, afin de permettre une évaluation partenariale. Les bilans des comités de suivi techniques peuvent être restitués au Comité de pilotage.

Afin de préparer la renégociation du contrat conformément aux modalités décrites à l'article précédent, la Communauté de communes remettra au Conseil départemental un bilan de son exécution sur la période 2015-2016.

Au terme du contrat, une évaluation sera conduite par le Conseil départemental et la Communauté de communes en collaboration avec les différents partenaires du territoire, dans l'objectif d'analyser la réalisation des opérations.

Article IV-9 : Communication

Le présent contrat inclut des modalités de partenariat et d'engagements réciproques de la part des acteurs du territoire associés et du Conseil départemental pour les actions subventionnées.

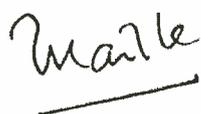
La Communauté de communes s'engage à porter à la connaissance des bénéficiaires des subventions et préalablement au versement des dites subventions, les obligations suivantes :

- la présence du logo ou de tout autre signalétique du Conseil départemental du Finistère (avec mention du montant de la subvention départementale sur les panneaux pour ce qui concerne les chantiers), le Conseil départemental s'engageant à fournir, à la demande des bénéficiaires, la signalétique ou le logo : bloc marque, autocollant, disquette ou cédérom ;
- l'envoi d'une ou plusieurs invitations, selon l'importance de l'événement, lors des inaugurations ou de toute autre manifestation (pose de la première pierre, fin des travaux, etc.), à l'attention de la Présidente du Conseil départemental avec mention du Conseil départemental comme collectivité partenaire sur les cartons d'invitation ;
- la mention du financement du Conseil départemental et la présence du logo du Conseil départemental sur tous les supports de communication relatifs aux équipements concernés (plaquettes, dépliants) ou aux manifestations organisées.

Article IV-10 : Résiliation

En cas de non-respect, par l'une ou l'autre des parties, des engagements inscrits dans le cadre du présent contrat, celui-ci pourra être résilié de plein droit par l'une ou l'autre des parties, à l'expiration d'un délai de trois mois, suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Le Président du Conseil général



Pierre MAILLE

Le Président de
Morlaix Communauté



Jean-Luc FICHET

La Présidente du
Conseil départemental du Finistère



Nathalie SARRABEZOLLES

Annexe : Récapitulatif des ajustements du contrat de territoire avec
Morlaix Communauté

PROJETS REINSCRITS / PROROGES DU PRECEDENT CONTRAT DE TERRITOIRE

Numéro action à rappeler dans toute correspondance	Intitulé de l'action prorogée (issue du 1 ^{er} contrat)	Montant prévu au contrat
CT MCo_DD_01_001	Pôle d'échanges multimodal	1 300 000 € (solde non consommé du 1 ^{er} contrat)
CT MCo_DD_01_002	Etude d'aménagement d'itinéraires d'accès au PEM (Voie d'accès au port)	20 000 €
CT MCo_DD_01_004	Aménagements cyclables sur le territoire de Morlaix Communauté en cohérence avec les priorités inscrites au Schéma cyclable communautaire	300 000€
CT MCo_DAEEL_01_007	Soutien à l'agence locale de l'énergie HEOL	10 000 € en 2015
CT MCo_DAEEL_01_008	Projet d'optimisation du pôle communautaire de Kérolzec (1) Etude du projet optimisation du site (2) Etude de faisabilité ISDND	3 000 € 20 000 €
CT MCo_DAEEL_01_009	Refonte globale du réseau de déchèteries communautaires, dans le cadre de l'obligation de mise en conformité des sites Etude globale du réseau des déchèteries du territoire	5 000 € maxi
CT MCo_DAEEL_01_010	Mise en place des conditions pour réaliser le méthaniseur de Guerlesquin acquisition, viabilisation et aménagement de l'accès au site	Solde : 79 962 €
CT MCo_MAMOPS_01_011	Soutien à Bretagne durable	Total cumulé 2015 -2016 : 12 000 €
CT MCo_DAEEL_01_012	Soutien au CPIE	Total cumulé 2015 -2016 : 19 000 €
CT MCo_DCSJ_01_013	Modernisation de la Base du Douron à Plouégat-Guerrand	109 500 €
CT MCo_DAEEL_01_014	Soutien à Au fil du Queffleuth et de la Penzé	Total cumulé 2015 -2016 : 19 000 €
CT MCo_DAEEL_01_040	Gestion des espaces naturels et de la randonnée	Total cumulé 2015 -2016 : 49 499 €
CT MCo_DAEEL_01_041	Etude globale pour la restauration du chemin de halage sur l'ensemble des communes concernées	15 000 €
CT MCo_DAEEL_01_042	Réhabilitation du chemin de halage du port de Morlaix à Lannuguy	78 000 €
CT MCo_DD_02_043	Etude de faisabilité technique et économique pour la réactivation de la plateforme rail-route de Keriven à Saint-Martin-des-Champs	25 000 €
CT MCo_DD_02_044	Travaux de remise en service de la plateforme rail-route de Keriven et étude de maîtrise d'œuvre (projet extension)	80 000 €
CT MCo_DDEI_02_045	Extension Requalification de la ZI de Keriven à Saint-Martin-des-Champs dans le cadre du référentiel Bretagne Qualiparc	8 000 € 15 000 € 230 000 €
CT MCo_DD_02_047	Plateforme aéroportuaire - Travaux d'allongement de la piste	100 000 €
CT MCo_DD_02_048	Plateforme aéroportuaire - Convention	2015 : 50 000 € 2016 : en attente d'une analyse juridique financière
CT MCo_DCSJ_02_055	Manufacture des tabacs : • études, acquisition, travaux	855 000 €
CT MCo_DCSJ_02_056	Manufacture des tabacs : • Ingénierie pour le projet culturel de Morlaix Communauté et de la Manufacture	Total cumulé 2015 -2016 : 15 300 €

CT MCo_DCSJ_02_057	Manufacture des tabacs • Acquisition, aménagement de locaux en lieu consacré au travail de création et de transmission de spectacle vivant	350 000 €
CT MCo_DCSJ_02_058	Soutien au cinéma la Salamandre	Total cumulé 2015 -2016 : 15 300 €
CT MCo_DCSJ_02_059	Soutien au Théâtre de l'Entresort	Total cumulé 2015 -2016 : 82 000 €
CT MCo_DCSJ_02_060	Soutien à WART – Panoramas + projet de diffusion	Total cumulé 2015 -2016 : 60 000 €
CT MCo_DCSJ_02_061	Valorisation des enclos paroissiaux et des sites du patrimoine	10 000 €
CT MCo_DCSJ_02_064	Musées ruraux (INV)	242 500 €
CT MCo_DCSJ_02_065	Musée des Jacobins (Ville de Morlaix)	1 025 000 €
CT MCo_DCSJ_02_067	Valorisation des nouvelles découvertes scientifiques au Cairn de Barnenez	10 000 €
CT MCo_DCSJ_02_068	Soutien au cinéma d'Art et d'Essai L'Étoile	Total cumulé 2015 -2016 : 15 300 €
CT MCo_DCSJ_02_069	Soutien à la programmation du spectacle vivant - Espace du Roudour - Saint Martin des Champs	Total cumulé 2015 -2016 : 40 000 €
CT MCo_DCSJ_02_070	Soutien au Théâtre du pays de Morlaix - aide programmation	Total cumulé 2015 -2016 : 40 000 €
CT MCo_DCSJ_02_071	Soutien aux Moyens du bord	Total cumulé 2015 -2016 : 66 000 €
CT MCo_DCSJ_02_072	Mise en œuvre d'un projet concerté autour de l'enseignement musical sur le territoire de Morlaix Communauté	Total cumulé 2015 -2016 : 60 000 €
CT MCo_DDEI_02_076	Port de Morlaix – Etude technique aménagement limitant l'envasement	60 000 €
CT MCo_DDEI_02_078	Port de Primel Le Dibén Création d'une aire de carénage destinée aux navires de servitude et de pêche	A déterminer dans le cadre d'un avenant
CT MCo_DAEEL_02_080	Réflexion à mener dans le cadre de la Gestion Intégrée des zones côtières (GIZC) de la Baie de Morlaix sur l'accès à tous au littoral	0 €
CT MCo_TAS_03_082	Définir une gouvernance locale de construction, animation, suivi et évaluation des actions du volet cohésion sociale du contrat de territoire	0 €
CT MCo_TAS_03_083	Elaboration d'un diagnostic partagé	0 €
CT MCo_MCATS_03_089	Soutien au projet socio-éducatif auprès des gens du voyage	Total cumulé 2015 -2016 : 6 000 €
CT MCo_MCATS_03_090	Soutien à MAJ action Pôle gare	Total cumulé 2015 -2016 : 14 200 €
CT MCo_MCATS_03_092	Soutien aux centres sociaux ULAMIR Trégor Ouest, Ti An Oll, Carré d'As	Total cumulé 2015 -2016 : 64 500 €
CT MCo_DILE_03_093	Soutien à la création d'une Maison de l'insertion	Modalités financières à préciser par avenant une fois le projet abouti
CT MCo_DCSJ_03_095	Soutien au RESAM	Total cumulé 2015 -2016 : 12 000 €
CT MCo_DDC_03_100	Reconstruction du gymnase de Guerlesquin	1 500 000 €
CT MCo_DCSJ_03_103	Structuration du partenariat Morlaix Communauté - CD29 pour un projet politique jeunesse concerté - Coordination jeunesse EPCI et ville de Morlaix	Total cumulé 2015 -2016 : 1) 15 300 € 2) 7 650 €
CT MCo_DEF_03_104	Structuration du partenariat Morlaix Communauté - CD29 pour un projet politique jeunesse concerté - Soutien à MAJ	Total cumulé 2015 -2016 : 35 720 €
CT MCo_DEF_03_105	Structuration du partenariat avec le Conseil départemental pour un développement du projet politique jeunesse concerté : soutien au Point Accueil Ecoute Jeunes (PAEJ) du Pays de Morlaix	Total cumulé 2015 -2016 : 60 690 €
CT MCo_DAEEL_03_109	Poursuite de l'animation de l'instance locale du PDALPD à laquelle une participation technique est assurée par le Conseil départemental (Territoire d'action sociale)	0 €

CT MCo_DAEEL_03_110	Réhabilitation technique et énergétique du parc locatif social tout en maintenant la charge locative globale ; priorité du PLH 2014 - 2019	1 379 735 €
CT MCo_DPAPH_03_119	Restructuration EHPAD - La Boissière à Morlaix	891 155 €
CT MCo_DPAPH_03_123	Création d'un Pôle d'action sociale et de solidarité (GCSMS Plourin-lès-Morlaix)	80 000 €
CT MCo_DD_02_124	Travaux d'extension de la plateforme rail-route de Kériveren	Modalités et montant à définir par avenant ultérieur
CT MCo_DCSJ_02_125	Mise en réseau des musées	Modalités de financement précisées par un avenant ultérieur une fois les projets aboutis

PROJETS NOUVEAUX

Numéro action à rappeler dans toute correspondance	Intitulé de l'action introduite	Montant plafond
CT MCo_DD_01_003	Mise en accessibilité des espaces publics (Etudes et travaux) - Saint-Martin-des Champs	10 000 €
CT MCo_DD_01_005	Elaboration d'un Schéma intercommunal de déplacements doux	Inclus dans l'enveloppe « Territorialisation du schéma vélo »
CT MCo_DD_01_006	Dotation pour la création de 2 aires de covoiturage locales	100 000 €
CT MCo_DAEEL_01_126	Construction d'une 4 ^{ème} trémie pour le quai de transfert de Kerolzec	25 235 €
CT MCo_DAEEL_01_015	Transfert d'eaux usées sur Morlaix et raccordement d'un secteur défaillant en ANC (étude technico-économique finalisée) - Garlan	133 650 €
CT MCo_DAEEL_01_016	Etudes et nouvelle station à envisager : 500 EqH (avec déphosphatation ?) Prolongation rejet (□ 1,5km) ? - Le Cloître Saint Thégonnec	75 000 €
CT MCo_DAEEL_01_017	Déplacement du point de rejet de la station d'épuration - Pleyber Christ	37 500 €
CT MCo_DAEEL_01_018	Etudes et travaux d'assainissement collectif hameau de Pont Menou - Plouegat Guerrand	120 000 €
CT MCo_DAEEL_01_019	Nouvelle station boues activées (avec traitement du Phosphore) ou station conjointe avec Plourin les morlaix ou transfert sur Morlaix - Plougouven	188 000 €
CT MCo_DAEEL_01_020	Prolongation du rejet station - Plouigneau	35 000 €
CT MCo_DAEEL_01_021	Extension du réseau - Plougasnou	130 075 €
CT MCo_DAEEL_01_022	Evolution station suivant besoins raccordements et incidence du milieu récepteur - Plounéour-Ménez	45 000 €
CT MCo_DAEEL_01_023	Aménagements station (avec traitement Phosphore) avec déplacement point de rejet ou nouvelle station ou station conjointe avec Plougouven ou transfert sur Morlaix - Plourin-Lès-Morlaix	250 000 €
CT MCo_DAEEL_01_024	Construction bassin d'orage step Keranroux - Sivom de Morlaix	53 000 €
CT MCo_DAEEL_01_025	Construction du laveur/classificateur à sable step Keranroux - Sivom de Morlaix	38 000 €
CT MCo_DAEEL_01_026	Renforcement poste de refoulement Weygand - Sivom de Morlaix	28 000 €
CT MCo_DAEEL_01_027	Raccordement de Garlan (tronçon Sivom) sur step Keranroux - Sivom de Morlaix	30 000 €
CT MCo_DAEEL_01_028	Interconnexion avec Syndicat du Val de Pen Ar Stang (création de la station de pompage à l'usine de Coat ar Ponthou pour	51 000 €

	refouler vers Guerlesquin) solution associée à VAL2 - Guerlesquin	
CT MCo_DAEEL_01_029	Interconnexion avec Guerlesquin (de l'usine de Coat ar Ponthou au réservoir de tête de Guerlesquin) solution associée à GUERL1 - SIE Val de Pen ar stang	242 000 €
CT MCo_DAEEL_01_030	Interconnexion avec SIVOM de Morlaix (renforcement du réseau d'adduction de Plouigneau vers réservoir de Langolvas) - SIE Val de Pen ar stang	310 000 €
CT MCo_DAEEL_01_031	Interconnexion avec Syndicat du Val de Pen Ar Stang - Lannéanou	19 000 €
CT MCo_DAEEL_01_032	Assurer la liaison réservoir du Garo et de la Chapelle avec le réservoir de Bodassin et unité de traitement de la Chapelle (production d'eau) - SIE de la Penze	43 000 €
CT MCo_DAEEL_01_033	Interconnexion entre SIVOM de Morlaix et SM Horn via Sainte-Sève Recherche des volumes disponibles vers SIVOM de Morlaix pour transfert vers Syndicat de l'Horn - renforcement de l'interconnexion entre SIVOM de Morlaix et Syndicat de l'Horn solution associée à VAL1 et VAL3bis - sivom morlaix / sie Horn	119 000 €
CT MCo_DAEEL_01_034	Stockage Eaux Brutes - Guerlesquin	32 000 €
CT MCo_DAEEL_01_035	Mise à l'équilibre calco carbonique + Renforcement de la reminéralisation - Guerlesquin	62 500 €
CT MCo_DAEEL_01_036	Mise à l'équilibre calco carbonique + Renforcement de la reminéralisation + Automatisation + gestion des eaux de lavage et des boues - Syndicat de la Penzé	62 500 €
CT MCo_DAEEL_01_037	Station très vétuste à mettre à l'équilibre avec reminé - Le Cloître-Saint-Thégonnec	32 000 €
CT MCo_DAEEL_01_038	Eventuelle mise à l'équilibre avec reminé, à confirmer par étude préalable - Plounéour-Ménez	32 000 €
CT MCo_DAEEL_01_039	Problème sur forage - colmaté - interconnexion existante insuffisante avec Guerlesquin - Plouegat-Moysan	45 000 €
CT MCo_DDEI_02_046	Schéma territorial des zones d'activité – Morlaix Communauté	8 000 €
CT MCo_DD_02_049	Etude d'impact conjointe Keriagou/giratoire de Tunisie à Morlaix	3 802 €
CT MCo_DDEI_02_050	Programme local de l'enseignement supérieur	5 000 €
CT MCo_DDEI_02_051	Implantation d'un hôtel d'entreprises artisanales à Plougouven	80 000 €
CT MCo_DPAPH_02_052	Etude pour cuisine collective Saint Thégonnec- Loc Eguiner	8 000 €
CT MCo_DDEI_02_053	Aide à la commercialisation de terrains en zone d'activité - Lanmeur Loc Eguinec	Plafond 3500 m² et 50% du prix de vente ou 3500m² et 70% si Bretagne Qualiparc
CT MCo_DDEI_02_054	Aide au dernier commerce - Saint-Thégonnec- Loc Eguiner	12 000 €
CT MCo_DCSJ_02_062	Conservation et valorisation du patrimoine architectural et archéologique- dotation 2015-2017	475 000€
CT MCo_DCSJ_02_063	Association "Sur les pas de Lebeurier" : animation et gestion du Musée du loup	Total cumulé 2015 -2016 : 12 000 €
CT MCo_DCSJ_02_066	EPCC - Perspective de développement partenarial avec Morlaix Communauté pour le site culturel départemental de l'Abbaye du Relec.	0 €
CT MCo_DAEEL_02_073	Revitalisation de l'habitat en Centre bourg : Réponse à l'appel à Manifestation d'intérêt Guerlesquin	1) 10 000 € 2) Travaux 2015-2016 : à étudier à l'issue de l'étude et à définir par avenant
CT MCo_DAEEL_02_129	Revitalisation de l'habitat en Centre bourg : Réponse à l'appel à Manifestation d'intérêt Plounéour-Menez	1) 10 000 € 2) Travaux 2015-2016 : à étudier à l'issue de l'étude et à définir par avenant
CT MCo_DAEEL_02_074	Aménagement de bourg (Programme Patrimoine cadre de vie). Saint Jean du doigt	
CT MCo_DAEEL_02_130	Aménagement de bourg (Programme Patrimoine cadre de vie). St Thégonnec (Kerizella, Ti Ar Re Yaounank) : choisir priorité	Projets éligibles sous

CT MCo_DAEEL_02_131	Aménagement de bourg (Programme Patrimoine cadre de vie). Lanmeur	réserve du respecter les critères du dispositif 60 000 € pour un projet ponctuel (1 tous les 4 ans) et de 40 000 € pour un projet en tranches (3 tranches maximum tous les 2 ans)
CT MCo_DAEEL_02_132	Aménagement de bourg (Programme Patrimoine cadre de vie). Lannéanou	
CT MCo_DAEEL_02_133	Aménagement de bourg (Programme Patrimoine cadre de vie). Taulé (quartier gare)	
CT MCo_DAEEL_02_134	Aménagement de bourg (Programme Patrimoine cadre de vie). Locquéolé	
CT MCo_DAEEL_02_135	Aménagement de bourg (Programme Patrimoine cadre de vie). Entrée de bourg Plounéour Ménez	
CT MCo_DAEEL_02_136	Aménagement de bourg (Programme Patrimoine cadre de vie). Pleyber-Christ	
CT MCo_DAEEL_02_137	Aménagement de bourg (Programme Patrimoine cadre de vie). Plouigneau	
CT MCo_DATD_02_075	Mise en œuvre du schéma départementale de signalisation routière et touristique	à définir par DATD
CT MCo_DDEI_02_077	Port de Primel Le Diben - Réorganisation du TP nord dans l'hypothèse de la non création du bassin à flot (études de définition du besoin)	1) 30 000 € 2) 100 000 €
CT MCo_DDEI_02_079	Port de Primel Le Diben Remplacement de la grue	A déterminer dans le cadre d'un avenant
CT MCo_DDEI_02_081	Maison de la Baie - Plouézoc'h	150 000 €
CT MCo_DDEI_02_127	Remise en état des vestiaires de la base nautique	20 000 €
CT MCo_DDEI_02_128	Acquisition Flotte	Fonction du support
CT MCo_MCATS_03_084	Soutien à l'ingénierie de l'observatoire social	Total cumulé 2015 -2016 : 8 000 €
CT MCo_DILE_03_085	Accompagnement des mutations économiques	Sans incidence financière
CT MCo_MCATS_03_086	Soutien aux coopérations partenariales avec le CCAS en matière d'action sociale de proximité	Total cumulé 2015 -2016 : 78 260 €
CT MCo_MCATS_03_087	Soutien à la politique de la ville	Total cumulé 2015 -2016 : 36 000 €
CT MCo_MCATS_03_088	Dispositif de Réussite éducative	Mise à disposition de personnel du Conseil départemental (1 ETP)
CT MCo_MCATS_03_091	Action de lutte contre l'illettrisme	Total cumulé 2015 -2016 : 6 000 €
CT MCo_DILE_03_094	Développer les clauses d'insertion dans les marchés publics et Développer le recours aux marchés d'insertion (article 30 du code des marchés publics) pour permettre aux Structures d'Insertion par l'Activité Economique d'être directement bénéficiaires de la commande publique	Financement d'un poste
CT MCo_DCSJ_03_096	Soutien à la construction/réhabilitation d'équipements sportifs de proximité- dotation territoriale 2015-2017	350 000 €
CT MCo_DCSJ_03_097	Soutien aux équipements culturels et multifonctions de proximité - dotation territoriale 2015-2017	280 000 €
CT MCo_DCSJ_03_098	Soutien aux équipements de proximité : bibliothèques, médiathèques- dotation territoriale 2015-2017	300 000 €
CT MCo_DDC_03_099	Soutien aux équipements scolaires et périscolaires- dotation territoriale 2015-2017	270 000 €
CT MCo_DPMI_03_101	Création d'une structure multi-accueil petite enfance - Saint Martin des Champs	60 000 € (3 000 € /place)
CT MCo_DPMI_03_102	Structure intercommunale d'accueil du jeune enfant	60 000 € ou 30 000 € (en fonction du nb de places créées)
CT MCo_DEF_03_107	Activités jeunesse Local de Kerdéoser - Saint Martin des Champs	Total cumulé 2015 -2016 : 2 714 €
CT MCo_DAEEL_03_108	Amélioration des résidences (Habitat 29) - Les Marronniers à Morlaix - Traon Ker à Lanmeur - Trojoa à Plouigneau	209 500 € 139 500 € 304 000 €

CT MCo_DAEEL_03_111	Aide à la rénovation de logements - CCAS de Morlaix	9 150 €
CT MCo_DAEEL_03_112	Habitat adapté pour les gens du voyage (3 ménages) ou terrain familial de 6 places	51 000 € (PLAIA) ou 33 000 € (Terrain familial)
CT MCo_DAEEL_03_113	Expérimentation logements pour jeunes salariés	60 200 €
CT MCo_DAEEL_03_114	Opération des Genêts d'Or pour retraités des ESAT - Le Logis breton (15 logements)	45 750 €
CT MCo_DAEEL_03_115	Résidence sociale - UDAF	168 120 €
CT MCo_DAEEL_03_116	Extension de la pension familiale Le Jarlot massé Trévidy - Réalisation de logements adaptés ou spécifiques	6 100 €
CT MCo_DPAPH_03_117	Réhabilitation EHPAD - Sainte Bernadette à Saint-Thégonnec	45 415 €
CT MCo_DPAPH_03_118	Restructuration EHPAD - Kerlizou à Carantec	614 377 €
CT MCo_DPAPH_03_120	Restructuration de l'EHPAD - Bel à Taulé	937 900 €
CT MCo_DPAPH_03_121	Accompagnement du CLIC CLIC et MAIA (compétence ARS) porté par le groupement gérontologique du pays de Morlaix. Projet d'une permanence itinérante du CLIC avec un bus.	Total cumulé 2015 -2016 : 248 600 €
CT MCo_DPAPH_03_122	Restructuration réseau aide à domicile	A déterminer

PROJETS A ETUDIER A L'OCCASION D'UN FUTUR AVENANT

Intitulé de l'action
Mise en accessibilité des espaces publics (travaux) - Saint-Martin-des Champs
Refonte globale du réseau de déchèteries communautaires, dans le cadre de l'obligation de mise en conformité des sites - Travaux de rénovation et de mise en conformité des sites
Chaufferie bois Saint Thégonnec- Loc Equiner
Maison de l'insertion
Etudes préalables à l'aménagement d'un Pôle logistique
Etude d'opportunité et de faisabilité Immobilier d'entreprises collectif
Extension de la plateforme rail-route de Keriven à Saint -Martin-des-Champs
Mise en réseau des musées
Port de Primel Le Diben – Création d'une aire de carénage destinée aux navires de servitude et de pêche
Port de Primel Le Diben – Remplacement de la grue
Revitalisation de l'habitat en Centre bourg – partie travaux
Réponses à l'appel à Manifestation d'intérêt
1) Guerlesquin
2) Plounéour-Menez
Agriculture bio dans la restauration scolaire - Saint Martin des Champs (La Marelle)
Formation des jeunes
- formation engagement : RESAM
- formation 1ers secours
- Imagin'action : RESAM et Mx Co
- CJS : ADESS et Morlaix Communauté

