

YFFINIAC

PLAN LOCAL D'URBANISME

Conforme aux lois portant Engagement National pour l'Environnement (Grenelle 2),
ALUR et ELAN



Atelier du CANAL
Architectes Urbanistes
74C, Rue de Paris
CS 33 105
35 031 RENNES
CEDEX
Tél : 02 99 22 78 00
Fax : 02 99 22 78 01

YFP/SL/FR	ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION Arrêté le : 21 mars 2019 Approuvé le : 27 février 2020	4
-----------	--	----------

FEVRIER 2020

Table des matières

1. INTRODUCTION.....	4
2. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES : .	5
2.1. Plan de localisation des sites.....	5
2.2. Tableau de programmation (densités urbaines et offre en logements sociaux) :....	6
2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur de projet :.....	9
1. Secteur 1 : La Gare.....	10
2. Secteur 2 : Le Buchonnet.....	12
3. Secteur 3 : la Clôture	14
4. Secteur 4 : Le Dernier Sou.....	16
5. Secteur 5 : Rue Monseigneur le Mée.....	18
6. Secteur 6 : Impasse de Quimbrin.....	20
7. Secteur 7 : Impasse des Grèves.....	22
8. Secteur 8 : Rue de la Cité	24
9. Secteur 9 : Rue Mathurin Auffray	26
10. Secteur 10 : Rue de Bellevue Saint-Aubin.....	28
11. Secteur 11 : Rue de Carvidy (La Croix Bertrand).....	30
3. ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THÉMATIQUE:	32
3.1. Rappel des orientations du SCOT concernant le commerce et les services :.....	32
3.2. Rappel du contexte législatif encadrant la notion de commerces et de services :..	33
3.3. Encadrement des implantations de commerces et de services dans le nouveau PLU :.....	35
3.3.1. Identification des centralités :	35
3.3.2. Définition de la notion de commerces et services de proximité :	35
3.3.3. Mise en place de mesures de protection des commerces et services de proximité : ...	36

1. INTRODUCTION

Les orientations d'aménagement et de programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Ces orientations peuvent :

“ Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

(...)

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

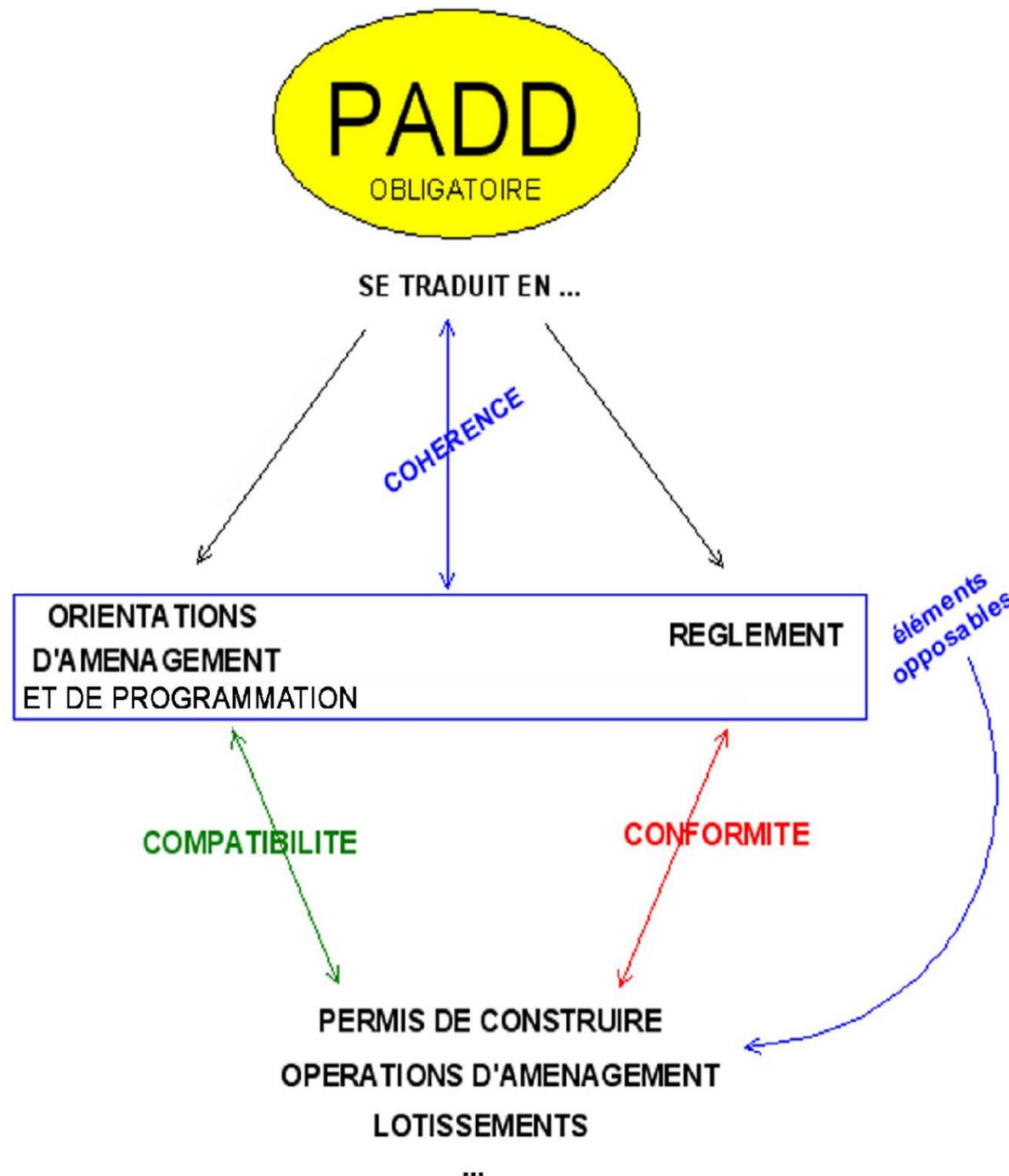
(...)"

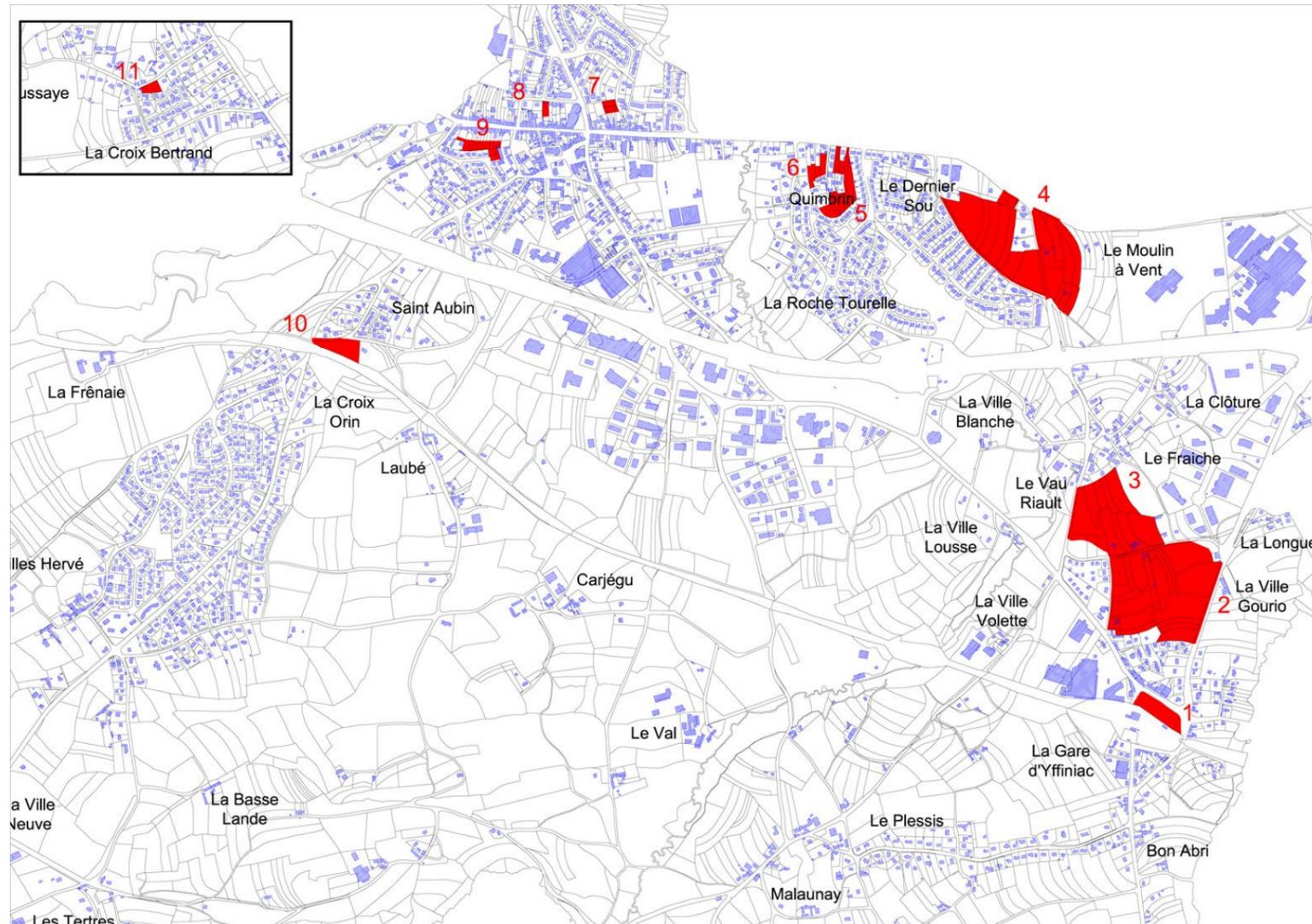
Extrait de la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

Les futures opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être **compatibles** avec les orientations d'aménagement et de programmation, c'est-à-dire **qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non au pied de la lettre**. Par exemple, la commune peut prévoir un schéma des futures voies d'une zone à urbaniser, sans aller jusqu'à inscrire leur localisation précise par un emplacement réservé. Ceci permet d'organiser un quartier avec la souplesse nécessaire.

Chaque indication graphique portée aux schémas présentés ci-après (accès, densité du tissu urbanisé, espaces verts à créer, liaisons douces à réaliser, etc.) représente donc un principe indicatif et non une règle normée.

Le PADD a déterminé différents secteurs de développement essentiels à la commune, en extension, ou bien en densification d'espaces creux ou en renouvellement urbain. Ces sites sont localisés sur le plan d'ensemble page suivante.





2. Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles :

2.1. Plan de localisation des sites

Les orientations d'aménagement et de programmation concernent l'ensemble des zones d'urbanisation future (zones 1AU et 2AU), majoritairement destinées à des programmes de logements, mais aussi quelques zones U pour des projets de renouvellement urbain.

Secteur 1 : La Gare

Secteur 2 : Le Buchonnet

Secteur 3 : La Clôture

Secteur 4 : Le Dernier Sou

Secteur 5 : Rue Monseigneur Le Mée

Secteur 6 : Impasse de Quimbrin

Secteur 7 : Impasse des Grèves

Secteur 8 : Rue de la Cité

Secteur 9 : Rue Mathurin Auffray

Secteur 10 : Rue de Bellevue Saint-Aubin

Secteur 11 : Rue de Carvidy (La Croix Bertrand)

2.2. Tableau de programmation (densités urbaines et offre en logements sociaux) :

Rappel des objectifs du PLH (Programme Local de l'Habitat) de Saint-Brieuc Armor Agglomération et du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Pays de Saint-Brieuc

Le PLH de Saint Brieuc Armor Agglomération est en cours de révision. Le futur PLH, dans sa version arrêtée fin 2018, affiche deux objectifs généraux en matière de production de logements, avec une déclinaison à l'échelle communale :

- la construction de **35-40 nouveaux logements** par an sur la commune d'Yffiniac, Cet objectif s'intègre dans l'objectif global de production de 850 logements/an avec une répartition territoriale par commune.

Territorialisation des objectifs globaux

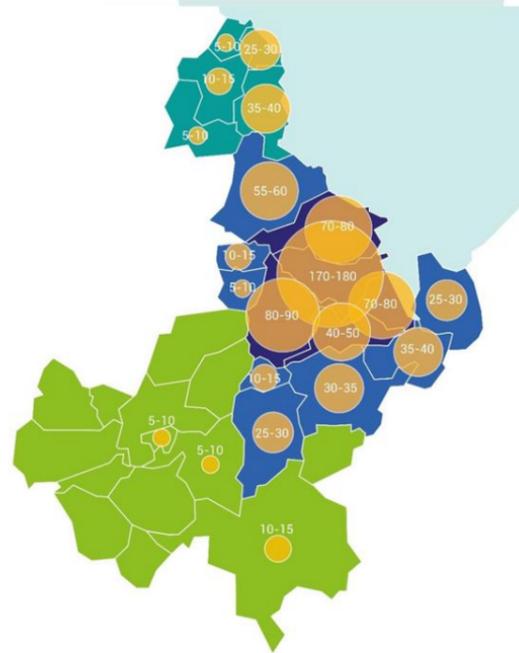


OBJECTIFS GLOBAUX DE PRODUCTION DE LOGEMENTS PAR AN

Total des objectifs annuels

- 430-480** Secteur urbain
- 195-235** Secteur de 1ère couronne
- 80-105** Secteur littoral et rétro littoral
- 50-70** Secteur Sud (avec deux pôles ruraux identifiés : 30)
- 35-40** Fourchette d'objectifs de construction par commune

Soit un objectif de 850 logts/an



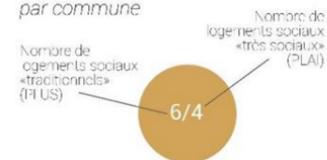
Binic-Étables-sur-Mer	35-40
Hillion	25-30
La Harmoye	
La Méaugon	5-10
Lanfains	
Langueux	70-80
Lantic	5-10
Le Bodéo	
Le Foeil	
Le Leslay	
Le Vieux-Bourg	
Plaine-Haute	
Plaintel	25-30
Plédran	30-35
Plérin	70-80
Ploec-L'Hermitage	10-15
Ploufragan	80-90
Plourhan	10-15
Pordic	55-60
Quintin	5-10
Saint-Bihy	
Saint-Brandan	5-10
Saint-Brieuc	170-180
Saint-Carreuc	
Saint-Donan	
Saint-Gildas	
Saint-Julien	10-15
Saint-Quay-Portrieux	25-30
Trégueux	40-50
Trémuson	10-15
Tréveneuc	5-10
Yffiniac	35-40

Territorialisation des objectifs HLM



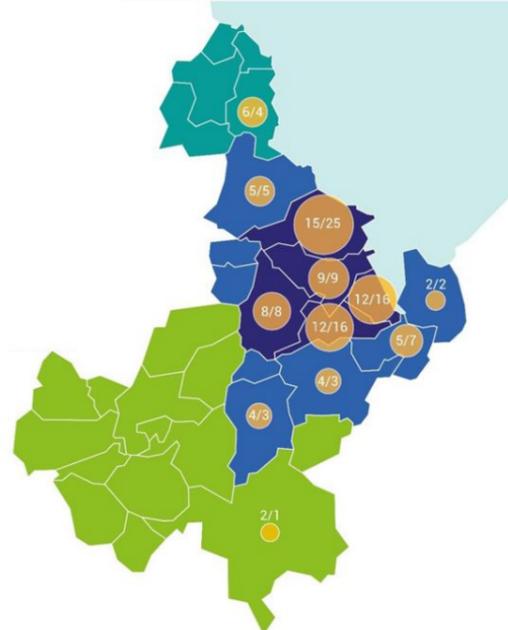
OBJECTIFS DE PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX PAR AN

Objectifs de construction par commune



Totaux des objectifs par secteur (PLUS/PLA-I)

- 130 (56/74)** Secteur urbain
- 39 (19/20)** Secteur de 1ère couronne
- 10 (6/4)** Secteur littoral et rétro littoral
- 3 (2/1)** Secteur Sud
- 13 (9/4)** Communes non SRU



Répartition :

- la possibilité de mutualiser à l'échelle de l'agglomération les objectifs de rattrapage de production pour les communes SRU
- Un volume de logements non affectés sur les communes hors SRU

Binic-Étables-sur-Mer	10
Hillion	4
Langueux	28
Plaintel	7
Plédran	7
Plérin	40
Ploec-L'Hermitage	3
Ploufragan	16
Pordic	10
Saint-Brieuc	18
Trégueux	28
Yffiniac	11

- une proportion de **logements locatifs sociaux de l'ordre de 25 %** de la construction neuve sur la durée du PLH. Cet objectif est décliné par commune et ventilé par typologie de logements*, l'objectif pour Yffiniac atteint **11 logements par an**, soit entre 27,5 et 31 % des 35-40 nouveaux logements à réaliser. Le PLH précise la nature des logements sociaux à réaliser, en distinguant les PLUS et les PLA-I. Pour Yffiniac, la proportion est de 5 PLUS pour 7 PLA-I.

* Nature des logements locatifs sociaux:

- **PLUS (Prêt locatif à Usage Social) :** il remplace le PLA et représente la production essentielle de logements sociaux, Financement conventionné, le loyer est plafonné
- **PLA-I (Prêt locatif aidé d'intégration) :** logements « très social » locatif non conventionné, plafonds de ressources encore plus stricts.

* Dont reconstitution du parc NPNRU - Balzac : les 210 logements prévus d'ici 2024 en reconstitution NPNRU2 BALZAC son

	COMMUNES CONCERNÉES	DENSITÉ
Saint-Brieuc Agglomération	Saint-Brieuc	35 logements / ha
	Langueux, Trégueux, Yffiniac, Plérin, Poufragan, Pordic, Plédran	25 logements / ha
	Hillion, Tréméloir, Trémuson, La Méaugon, Saint-Donan, Saint-Julien	20 logements / ha
Pôle de Lamballe	Zone agglomérée de Lamballe sans les bourgs des communes associées	30 logements / ha
Pôles littoraux	Saint-Quay-Portrieux, Etables sur Mer, Binic, Pléneuf-Val-André, Erquy	22 logements / ha
Pôles ruraux	Quintin/St-Brandan, Plaintel, Ploeuc sur Lié, Moncontour/Trédaniel, Quessoy	18 logements / ha
Communes rurales	37 communes	15 logements / ha

Le Scot du Pays de Saint-Brieuc, à travers son DOG (Document d'Orientations Générales), fixe les orientations suivantes en matière de développement de l'offre de logements ;

- **orientation 1 : Encourager la densification de l'urbanisation.** Le SCOT prévoit des densités d'habitat différenciées selon les territoires, avec des objectifs plus élevés pour les pôles identifiés. La densité moyenne est calculée à l'échelle de la commune sur l'ensemble des zones AU et des parcelles U identifiées, elle intègre tous les espaces aménagés (voirie, espace vert, bassins de rétention). La densité s'exprimant en moyenne à l'échelle de la commune, un seuil minimum de 15 logts/ha est fixé pour les communes pôles. Pour la commune d'Yffiniac, la densité moyenne est fixée à 25 logements/ha. Cet objectif doit être traduit dans les **O**rientations d'**A**ménagement et de **P**rogrammation du PLU.

- **orientation 2 : Favoriser un urbanisme durable respectueux du site.** Le SCOT définit des prescriptions pour concevoir des projets respectueux de l'environnement et des ressources naturelles, sur les thèmes de l'énergie ou de l'eau. Le thème de l'énergie concerne la qualité énergétique des constructions (sobriété énergétique, production d'énergie renouvelable) mais aussi la nature du développement urbain mis en place (limitation des déplacements, mise en place de réseau de chaleur). Le thème de l'eau aborde la prise en compte des capacités du milieu (production d'eau potable, traitement des eaux usées), mais aussi la mise en cohérence des documents de zonage d'assainissement avec les PLU actualisés, l'incitation à infiltrer les eaux pluviales et la protection des zones humides.

Tableau des prescriptions en matière de densité urbaine et de mixité sociale (zones d'habitat)

Secteurs en renouvellement urbain ou en densification	Surface zone AU ou U	Densité urbaine minimale (logements)	Surface réellement aménagée et destinée à l'habitat*	Nombre de logements minimum attendus	Nombre de logements locatifs aidés à réaliser
Secteur 1 : La Gare	0,72 ha	30 logements/ ha	0,72 ha	22 logements	-
Secteur 5 : Rue Monseigneur Le Mée	1,03 ha	25 logements/ ha	0,96 ha	24 logements	25 % minimum du projet, soit 6 logements minimum
Secteur 6 : Impasse de Quimbrin	0,31 ha	20 logements/ ha	0,31 ha	6 logements	-
Secteur 7 : Impasse des Grèves	0,16 ha	25 logements/ ha	0,16 ha	4 logements	-
Secteur 8 : Rue de la Cité	0,24 ha	25 logements/ ha	0,08 ha	2 logements	-
Secteur 9 : Rue Mathurin Auffray	0,42 ha	25 logements/ ha	0,42 ha	11 logements	-
Moyenne / total	2,88 ha	25,8 logements/ ha	2,65 ha	69 logements	6 logements minimum

Secteurs en extension urbaine	Surface zone AU ou U	Densité urbaine minimale (logements)	Surface réellement aménagée et destinée à l'habitat*	Nombre de logements minimum attendus	Nombre de logements locatifs aidés à réaliser
Secteur 3 : La Clôture	5,01 ha	25 logements/ ha	3,85 ha	96 logements	25 % minimum du projet, soit 24 logements minimum
Secteur 4 : Le Dernier Sou	7,47 ha	25 logements/ ha	6,35 ha	159 logements	25 % minimum du projet, soit 40 logements minimum
Secteur 10 : Rue de Bellevue Saint-Aubin	0,62 ha	25 logements/ ha	0,36 ha	9 logements	25 % minimum du projet, soit 3 logements minimum
Secteur 11 : Rue de Carvidy (La Croix Bertrand)	0,16 ha	25 logements/ ha	0,16 ha	4 logements	-
Moyenne / total	13,26 ha	25 logements/ ha	10,72 ha	268 logements	67 logements minimum

Le secteur 2 du Buchonnet est concerné par une opération en cours de réalisation, il est donc analysé à part.

Secteur	Surface zone AU ou U	Densité urbaine minimale (logements)	Surface réellement aménagée et destinée à l'habitat*	Nombre de logements minimum attendus	Nombre de logements locatifs aidés à réaliser
Secteur 2 : Le Buchonnet	Secteur de 8 ha, permis d'aménager déposé (180 logements programmés), pas d'éléments de programmation urbaine				

* **surface réellement aménagée et destinée à l'habitat**: ce calcul tient compte des espaces qui ne seront pas directement concernés par le projet (urbanisation existante, zone humide ou boisement inclus dans le site, coulée verte en accompagnement d'une liaison piétonne majeure, espace ou équipement public majeur bénéficiant à la population au delà des limites de l'opération, etc...).

Dans le respect des dispositions du SCoT en vigueur, et en réponse aux objectifs du nouveau PLH, les opérations d'urbanisme destinées à créer des secteurs d'habitat doivent présenter une **densité urbaine suffisante** pour assurer une économie réelle des terres agricoles et naturelles, et une **diversité de logements** répondant aux besoins de toutes les populations :

- **densité urbaine** : En application des principes affichés dans le PADD, la **densité urbaine** attendue à Yffiniac doit atteindre une moyenne minimale de 25 logements/ha dans les zones d'urbanisation future. Pour ce faire, le PLU définit des densités minimales par zone **comprises entre 20 et 30 lgts/ha**, ces objectifs étant modulés selon les zones AU et U, en fonction de :
 - leur localisation dans l'aire agglomérée,
 - leur proximité avec les équipements publics et commerciaux.
 - leur desserte par les transports en communs.
 - leur connexion au réseau routier.
 - la nature du tissu urbain environnant.

La densité minimale moyenne sur l'ensemble des secteurs de projet, calculée à partir des superficies urbanisées et du nombre de logements attendus, s'élève à **25,2 logements/ha**, conforme à l'objectif inscrit dans le SCOT.

- mixité sociale :

L'objectif fixé par le règlement du PLU et transcrit dans les orientations d'aménagement impose la réalisation de 25 % de Locatifs aidés pour les principales zones 1AU et 2AU. Cette règle ne concerne par les zones AU liées à des projets de renouvellement urbain (secteurs 1, 6, 8 et 9) pour faciliter la réalisation de ces opérations, ni celles qui produisent un faible nombre de logements.

NB : Certaines opérations d'urbanisme peuvent déjà être bien avancées, notamment avec des permis d'aménager déposés sur la base du PLU en vigueur.

C'est le cas de l'opération du secteur 2 « Le Buchonnet » où la division parcellaire a déjà une réalité physique et foncière sur le terrain (bornage réalisé, viabilisation en cours). Le présent document ne détermine donc pas d'orientations particulières, cette zone est toutefois conservée en zone AU dans le nouveau PLU pour garantir une maîtrise de l'urbanisation future en cas d'évolution ou de remise en cause du projet avant sa viabilisation sur les tranches restantes.

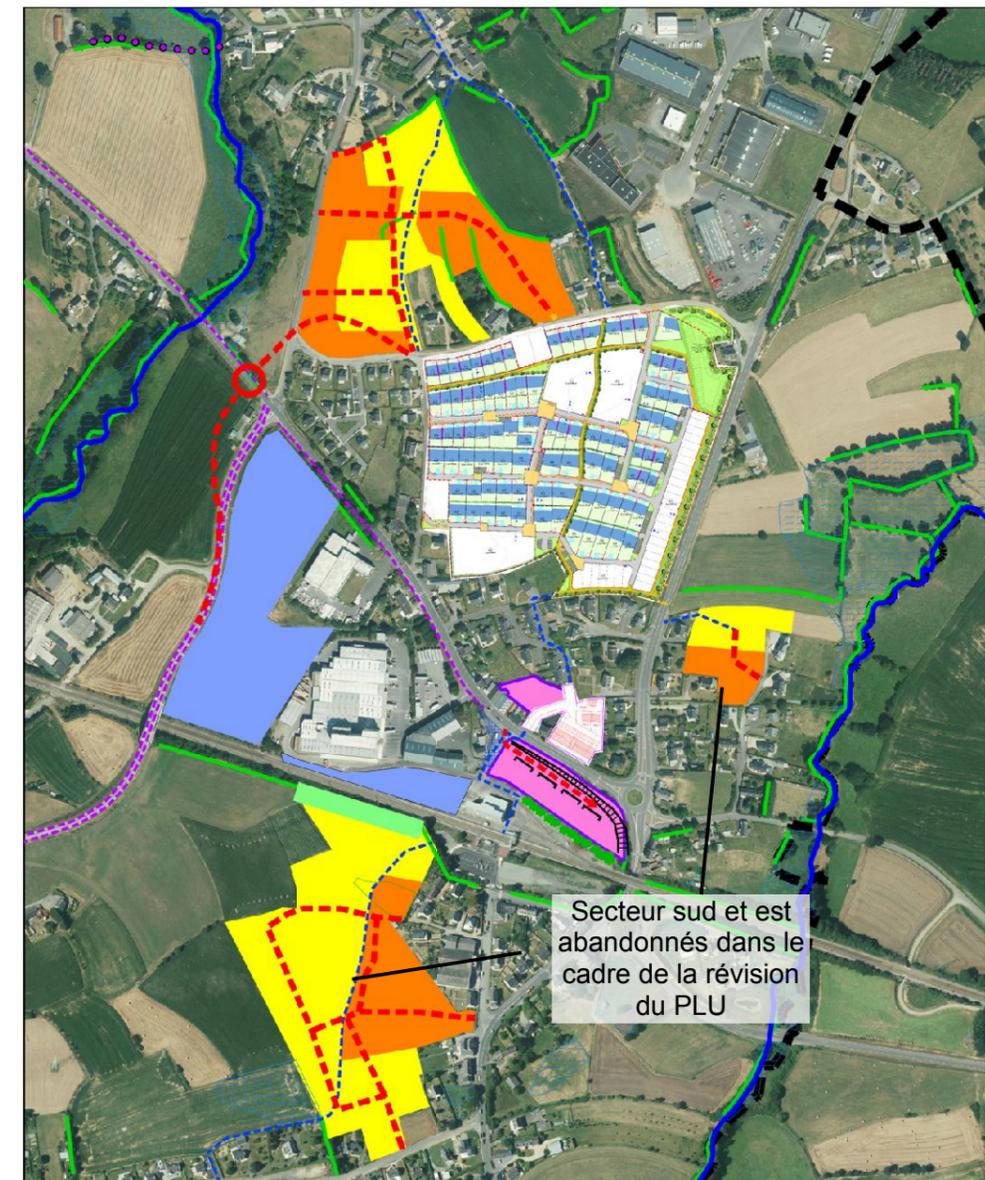
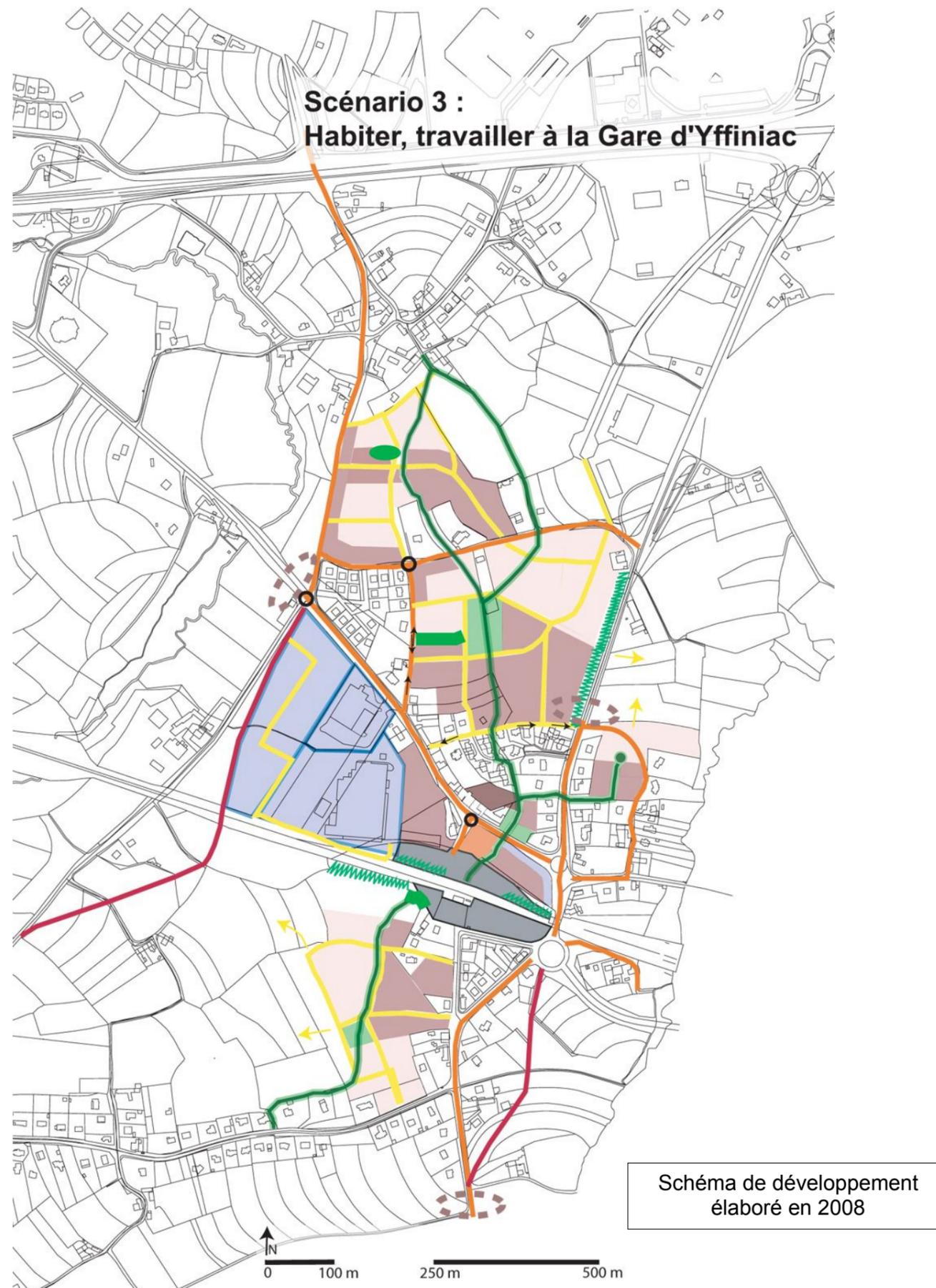
En complément des OAP sectorielles définies par la suite sur chaque secteur de projet, le PLU détermine une OAP thématique sur **la maîtrise de la pollution lumineuse**, s'appliquant sur ces secteurs localisés en périphérie de l'agglomération.

Les futurs aménagements viseront à **optimiser l'éclairage public** afin d'optimiser le confort, la qualité et les consommations liées à l'éclairage, mais aussi à **réduire la pollution lumineuse**. Les dispositifs autorisés ainsi que leur modalité d'utilisation sont définis dans les dispositions de l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses.

2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation par secteur de projet :**Préambule concernant les OAP des sites 1, 2, et 3.**

Un schéma de développement a été élaboré en 2008 sur le secteur de la gare pour organiser le développement urbain d'un vaste espace compris entre le Fraïche au nord et le Plessis au sud, en travaillant tout particulièrement sur les enjeux de connexion de ces espaces avec la gare. Ce projet a été traduit dans le PLU en vigueur qui a déterminé des zones de constructibilité en conséquence.

Ce projet de développement peut être schématisé sous la forme d'une cartographie actualisée tenant compte des constructions déjà réalisées et des projets déjà programmés (lotissement du Buchonnet). Les secteurs de développement au sud de la gare ont été retirés dans le cadre de l'élaboration du nouveau PLU du fait du potentiel de développement supérieur aux besoins estimés. Ce schéma directeur actualisé permet de structurer le développement des différentes zones avec une cohérence globale, prévoyant notamment la création d'une liaison douce structurante nord sud irriguant l'ensemble des zones de projet et rejoignant la halte ferroviaire. Ces orientations générales ont ainsi guidé l'élaboration des OAP des secteurs 1 à 3 du nouveau PLU.



Carte actualisée avec les projets en cours ou programmés

1. Secteur 1 : La Gare

1.1. Diagnostic :



Contexte urbain	Zone de renouvellement urbain sur un site d'activité.	Zonage au PLU	UC
		Surface	0,72 ha
Éléments de diagnostic et enjeux	<p>1. Contexte urbain et paysagé : L'organisation du site de la gare et notamment des modalités d'accès à la halte ferroviaire sont décrites dans le chapitre diagnostic du rapport de présentation traitant des déplacements. Ce diagnostic précise que l'unique accès à la halte ferroviaire se réalise depuis le sud, alors que la majorité des espaces urbanisés du village de la Gare se situent au nord. De plus, le franchissement piéton sous la voie ferrée est aménagé sur la rive Est de cette voie, à l'opposé des secteurs d'habitat. Au nord de la rue François Jaffrain, un projet de restructuration d'un îlot d'activités va induire la création d'une petite opération de logements tout en créant une perméabilité urbaine permettant le passage d'une liaison douce structurante venant des quartiers d'habitats existants ou projetés au nord. Afin de tenir compte des mutations urbaines en cours ou programmées sur le site de la gare, le PLU détermine des OAP sur la rive nord de la voie ferrée pour ouvrir une nouvelle liaison entre la halte ferroviaire et la majorité des espaces d'habitats situés au nord de la voie ferrée. Deux bâtiments sont notamment identifiés comme des espaces de projet s'intégrant dans cette réflexion globale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'entrepôt frigorifique situé sur la façade nord du site ferroviaire le long de la rue François Jaffrain, et implanté sur un terre plein en surplomb de la rue. Même si ce bâtiment est actuellement utilisé, il convient d'imaginer une reconversion possible de ce site. - un vaste hangar abritant un quai de chargement désaffecté, en bordure nord de la halte ferroviaire. 		



Photo 1 : urbanisation en lisière sud du site



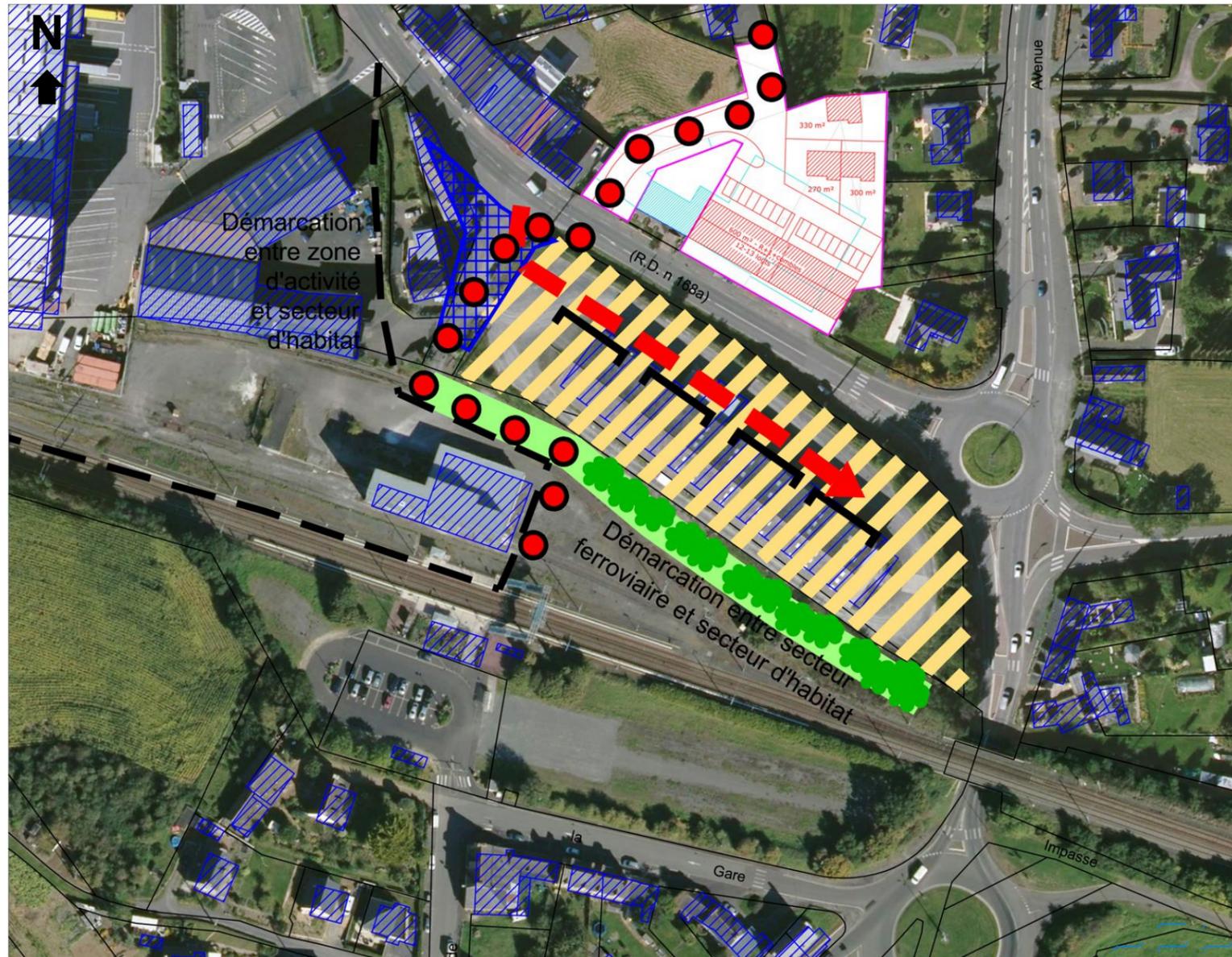
Photo 2 : Espace technique occupé par d'anciennes voies ferrées désaffectées



Photo 3 : Hangar frigorifique bordé par un talus

1.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.



PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

- Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité importante (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines moins denses de manière limitée
- Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité plus faible pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines plus denses
- Aménagement d'espace public ou d'espace commun

LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT

- Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie
- Orientation privilégiée des sens de faitage du volume principal

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

- Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales
- Haie/ boisement à conserver ou à créer
- Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet
- Cône de vue à valoriser

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

- Voirie existante ou à créer (tracé indicatif)
- Voie principale de desserte de l'opération
- Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès
- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)
- Liaison douce (piétons, cycles) existante
- Liaison douce (piétons, cycles) à aménager ou à créer
- Arrêt de bus existant

Objectifs de mixité sociale et de production de logements	<p>- nombre de logements attendus : 22 logements (30 lgts/ha minimum)</p> <p>- mixité sociale : Pas d'objectif chiffré.</p>
Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques	<p>Le PLU affiche un objectif de mutation du site d'activité frigorifique vers une vocation d'habitat permettant de requalifier la façade nord de la gare et ainsi rendre possible la connexion piétonne entre les quartiers d'habitat existants et futurs et la halte ferroviaire. Cette évolution nécessite de clairement séparer les usages économiques conservés sur le site des usages d'habitat et d'espace public. L'aménagement d'un parvis au nord permettra d'identifier ce nouvel accès à la halte ferroviaire.</p> <p>1. Programmation urbaine :</p> <p>L'opération de logements cherchera à privilégier une trame bâtie dense, composée de logements collectifs ou bien de logements individuels groupés. Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 30 logements/ha.</p> <p>2. Paysage et constructibilité :</p> <p>Le projet se réalisera sous la forme d'une opération d'ensemble avec une desserte principale connectée au point d'accès actuel à la parcelle, sur sa façade nord-ouest. Les constructions devront privilégier une orientation est-ouest des façades, avec des retraits plus ou moins importants par rapport à la future voie pour optimiser les espaces de jardin au sud. Au sud du projet, un traitement paysagé viendra formaliser une séparation visuelle et fonctionnelle avec les emprises ferroviaires.</p> <p>3. Accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte automobile : desserte depuis l'accès actuel à la parcelle (façade ouest à la même côte altimétrique que la rue François Jaffrain). - Accessibilité piétonne : pas de liaison spécifique à créer sur la parcelle destinée à l'opération de logements, Sur le reste du site de la gare, prévoir la réalisation d'une liaison douce sécurisée rejoignant la halte ferroviaire depuis le nord.

2. Secteur 2 : Le Buchonnet

Préambule : Ce secteur a fait l'objet d'une obtention d'un permis d'aménager en mars 2017 puis d'une urbanisation partielle du site. Il n'est donc pas nécessaire de définir d'OAP sur ce site, mais cet espace est conservé en zone AU en cas de modification du projet sur les tranches d'urbanisation restantes.

2.1. Diagnostic :



Contexte urbain	Zone d'urbanisation future en extension d'urbanisation, en partie nord du village de la Gare.	Zonage au PLU	1AUh1
		Surface	8,00 ha

Eléments de diagnostic et enjeux	<p>1. Contexte urbain et paysagé : Le site est composé d'un vaste parcellaire anciennement cultivé situé au nord du Lieu-dit « la Gare », en extension de ce village dans le prolongement de lotissements réalisés sur ses limites ouest et sud. La trame végétale est réduite à deux haies buissonnantes implantées en limite de champs et ne présentant pas d'intérêt particulier.</p>		
	<p>2. Accessibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité routière : Desserte automobile possible depuis le chemin existant au nord, ou bien depuis la rue des Mouettes à l'ouest. En rive Est du site, la RD 765 traverse actuellement un espace hors agglomération, donc défavorable pour la réalisation d'accès automobiles sécurisés. - Accessibilité piétonne : la réalisation d'une liaison piétonne structurante est programmée au sein des espaces urbanisés situés au sud du site, permettant de traverser cette zone bâtie pour rejoindre la rue François Jaffrain puis le site de la gare. - Accessibilité au transport en commun : halte ferroviaire au sud, aujourd'hui accessible en empruntant la rue des Mouettes, la rue François Jaffrain puis le passage sécurisé sous la voie ferrée (distance totale de 700 m). 		



Photo 1 : urbanisation en lisière sud du site



Photo 2 : secteur de passage pour la liaison douce



Photo 3 : vue d'ensemble sur le site



2.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif** et non une règle normée.

Un permis d'aménager a été obtenu pour ce secteur, il n'est donc pas nécessaire de définir d'OAP sur ce site.

Ce permis d'aménager prévoit la réalisation de 180 logements (90 logements individuels et 90 logements groupés ou collectifs) sur un périmètre opérationnel de 7,2 ha, soit une densité de 25 logements/ha. Le projet se réalisera en 4 tranches, les deux premières sont en cours de viabilisation en fin d'année 2018 et la première est en phase de construction (cf photo ci-dessous).



3. Secteur 3 : la Clôture

3.1. Diagnostic :

Contexte urbain	Secteur d'extension de l'urbanisation entre le lieu-dit de la Gare et celui du Vau Riault	Zonage au PLU	2AU1
		Surface	5,01 ha

Eléments de diagnostic et enjeux	<p>1. Contexte urbain et paysagé : Cet espace agricole est situé sur le versant Est de la vallée du ruisseau du Saint Jean. Le site est caractérisé par une topographie marquée, descendant vers le nord (cf photo 1). La partie sud-est se trouve donc sur un point haut, offrant une vue panoramique sur le grand paysage (cf photo 2). Le site est ainsi bordé par un vaste talus en rive ouest le long de la rue de la Clôture (RD 80) Le terrain ne possède pas d'éléments bâtis ou paysagers patrimoniaux, seulement des haies de peupliers ou de conifères implantées en limite des jardins des deux maisons situées au sud. L'environnement bâti est principalement composé de lotissements pavillonnaires. Au sud-ouest de la zone AU, un emplacement réservé est inscrit au PLU pour permettre la réalisation d'un projet routier porté par le Conseil Départemental. Ce projet empiète sur une partie importante de la zone 2AU1 (0,44 ha, cf page suivante).</p>		
	<p>2. Accessibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité routière : La desserte automobile de cette zone peut se réaliser depuis la voie passant en limite sud du site, ou bien depuis la rue de la Clôture avec des carrefours sécurisés tenant compte du talus existant. - Accessibilité piétonne : pas de chemin piéton formalisé sur le site, existence d'un chemin creux plus à l'est rejoignant le cœur du Vau Riault puis franchissant la RN 12 pour rejoindre le centre-ville. - Accessibilité au transport en commun : le lieu-dit la Gare n'est pas desservi par le réseau de bus, l'arrêt de bus le plus proche se situe au Dernier Sou à 1,1 km au nord (ligne 20 depuis Saint-Brieuc jusqu'à Hillion). La halte ferroviaire au sud est accessible en empruntant la rue des Mouettes puis le passage sécurisé sous la voie ferrée (distance totale de 800 m). 		

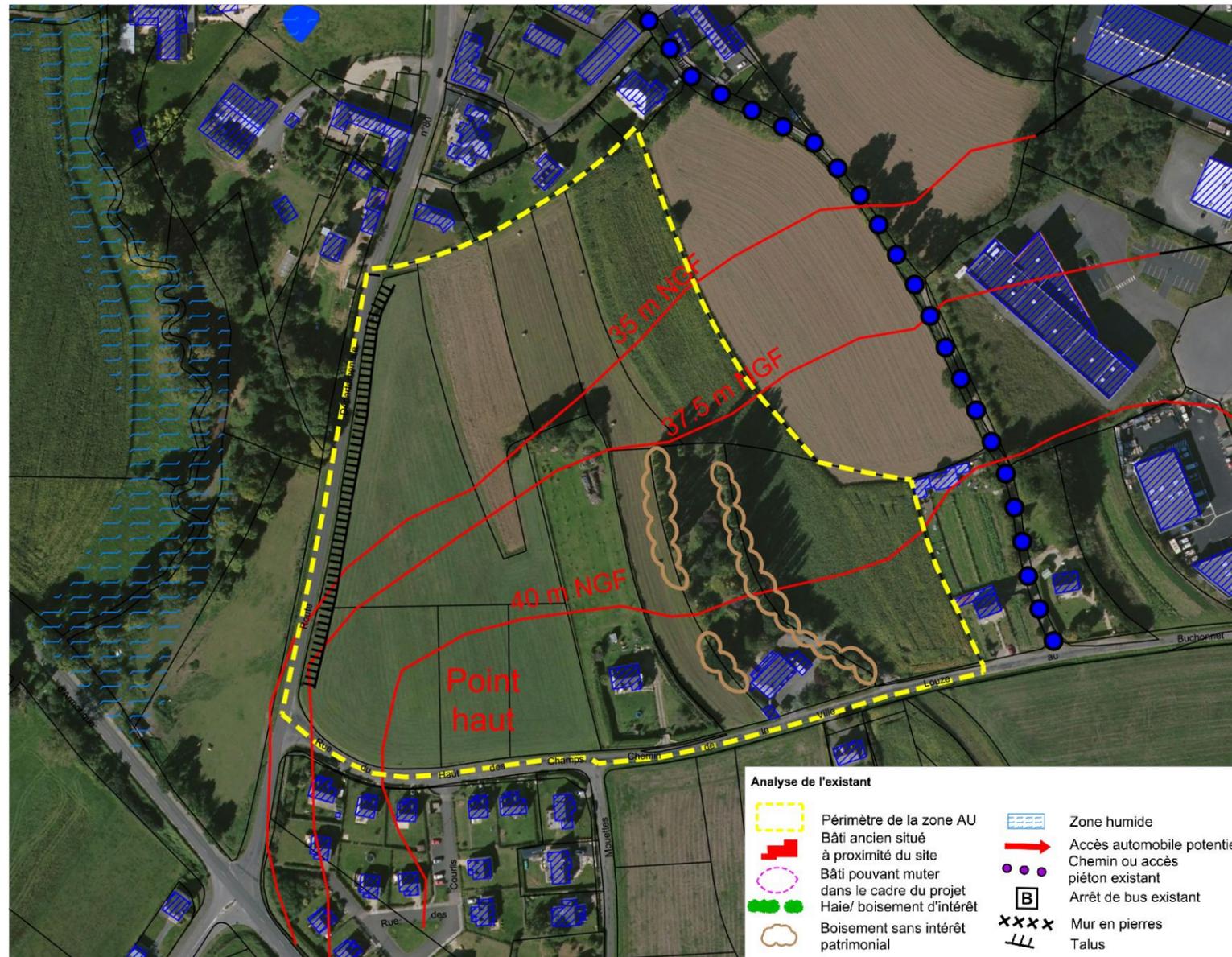


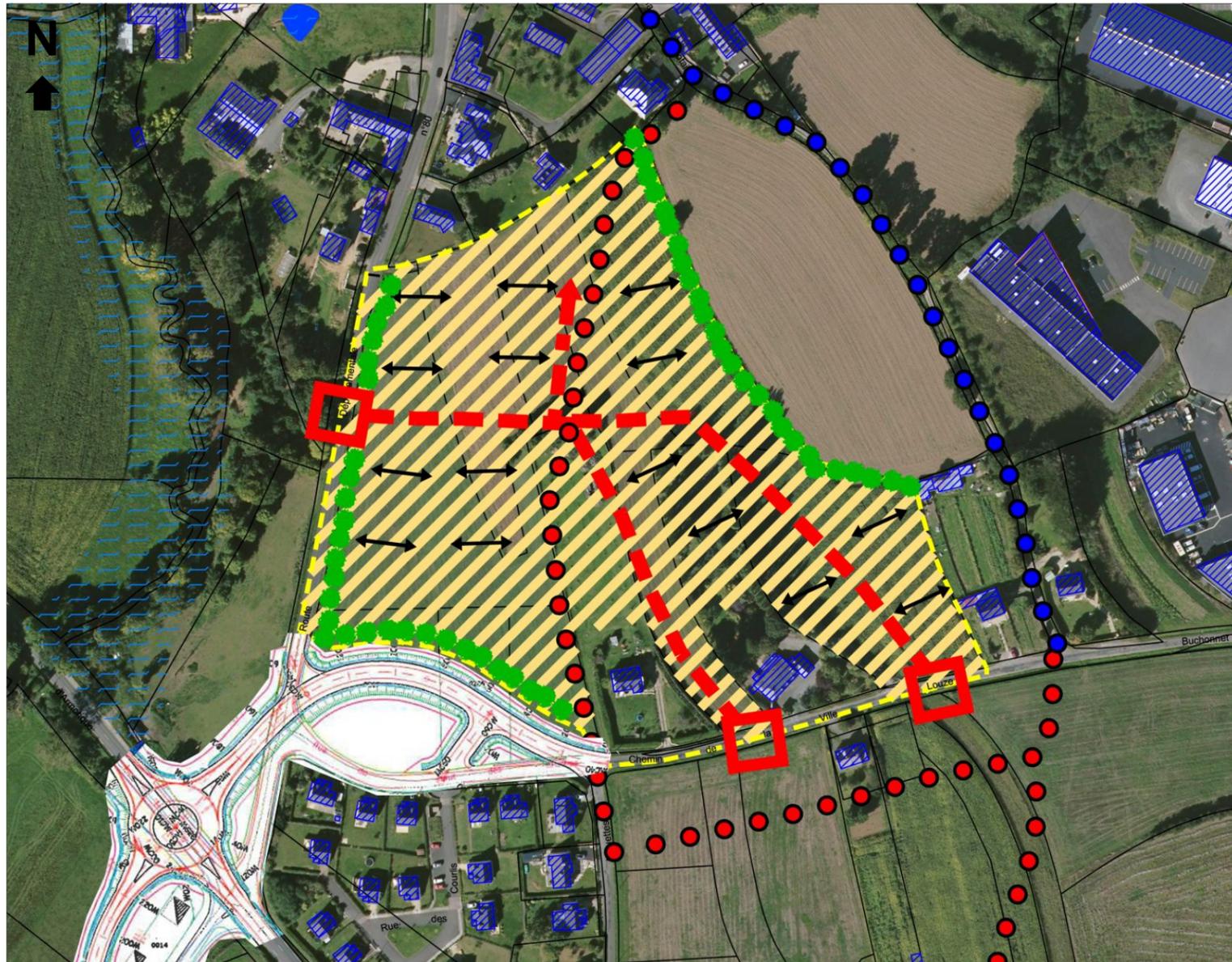
Photo 1 Vue sur le site depuis le point bas au nord



Photo 2 : Vue sur le grand paysage depuis le point haut du site au sud

3.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif** et non une règle normée.



Objectifs de mixité sociale et de production de logements	<p>- nombre de logements attendus : 96 logements (25 lgts/ha minimum)</p> <p>- mixité sociale : Production de 25 % minimum de logements locatifs aidés (24 logements minimum).</p>
Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques	<p>1. Programmation urbaine :</p> <p>L'opération de logements cherchera à privilégier une trame bâtie dense et diversifiée, composée de logements individuels simples ou groupés, mais aussi ponctuellement d'opération de logements semi-collectifs ou collectifs. Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 25 logements/ha, et prévoir la réalisation de 25% de logements locatifs aidés au minimum.</p> <p>2. Paysage et constructibilité :</p> <p>L'OAP ne désigne pas de secteurs de plus forte densité au sein du projet, les constructions devront privilégier une orientation est-ouest des façades, en s'appuyant sur la topographie.</p> <p>Sur les lisières est et ouest du site, un traitement paysagé viendra formaliser une transition qualitative avec le paysage rural environnant. Des plantations pourront aussi accompagner la nouvelle voie créée au sud-ouest pour préserver les secteurs d'habitat futurs.</p> <p>3. Accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte automobile : Le projet devra prévoir plusieurs connexions sur les voies adjacentes à l'ouest et au sud, en proposant un maillage du quartier et en limitant le nombre de voies en impasse. Au sud, les nouvelles voies privilégieront le prolongement des rues existantes. - Accessibilité piétonne : une liaison douce structurante nord-sud sera réalisée au coeur de l'opération, se connectant au chemin existant au nord et se prolongeant vers l'opération du Buchonnet puis le site de la gare au sud.

PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

- Tissu urbain diversifié pouvant associer des typologies d'habitat dense (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) à des typologies moins denses (maisons groupées et logements individuels)
- Aménagement d'espace public ou d'espace commun

LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT

- Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie
- Orientation privilégiée des sens de faitage du volume principal

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

- Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales
- Haie/ boisement à conserver ou à créer
- Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet
- Cône de vue à valoriser

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

- Voirie existante ou à créer (tracé indicatif)
- Voie principale de desserte de l'opération
- Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès
- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)
- Liaison douce (piétons, cycles) existante
- Liaison douce (piétons, cycles) à aménager ou à créer
- Arrêt de bus existant

4. Secteur 4 : Le Dernier Sou

4.1. Diagnostic :

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future en périphérie de l'aire agglomérée	Zonage au PLU	2AU2 et UC
		Surface	7,27 et 0,20 ha
Eléments de diagnostic et enjeux	1. Contexte urbain et paysagé :		
	<p>Ce site est composé de parcelles agricoles péri-urbaines, dans le prolongement d'une vaste opération de logements réalisée au sud. Cette opération mène à un parc urbain doté d'un plan d'eau servant d'ouvrage de régulation des eaux pluviales et dimensionné pour l'ensemble des zones de projet sur ce secteur. Le site est en légère pente orientée vers le sud, avec une trame boisée intéressante suivant le parcellaire lanieré dans le sens nord-sud, ou bien bordant les constructions déjà implantées sur le site. Quelques habitations sont implantées en périphérie du site de projet ou bien au sein de ce périmètre. Au nord à proximité de la rue Louis Marteil se trouve une antenne téléphonique.</p> <p>La présence d'une espèce végétale désignée comme espèce à forte valeur patrimoniale mais non protégée (<i>Chenopodium vulvaria</i>) a été signalée à l'extrémité d'une haie, dans le cadre des inventaires floristiques réalisés par le Conservatoire National de Brest.</p>		
2. Accessibilité :			
<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité routière : le site est accessible depuis la rue du Dernier Sou au sud, ou bien depuis la rue Louis Marteil pour la partie est. - Accessibilité piétonne : il n'existe pas de cheminement piéton sur le site, mais une liaison douce empruntant le trottoir en rive sud de la rue du Dernier Sou permet de rejoindre la rue Monseigneur le Mée puis le centre-ville. Un deuxième trajet rejoint le parc urbain au sud puis traverse le parc « au fil de l'eau » et rejoint la partie sud du centre-ville. - Accessibilité au transport en commun : arrêt de bus « le Dernier Sou » (ligne 20 depuis Saint-Brieuc jusqu'à Hillion), situé à 200 m au nord à l'extrémité de la rue Louis Marteil. 			

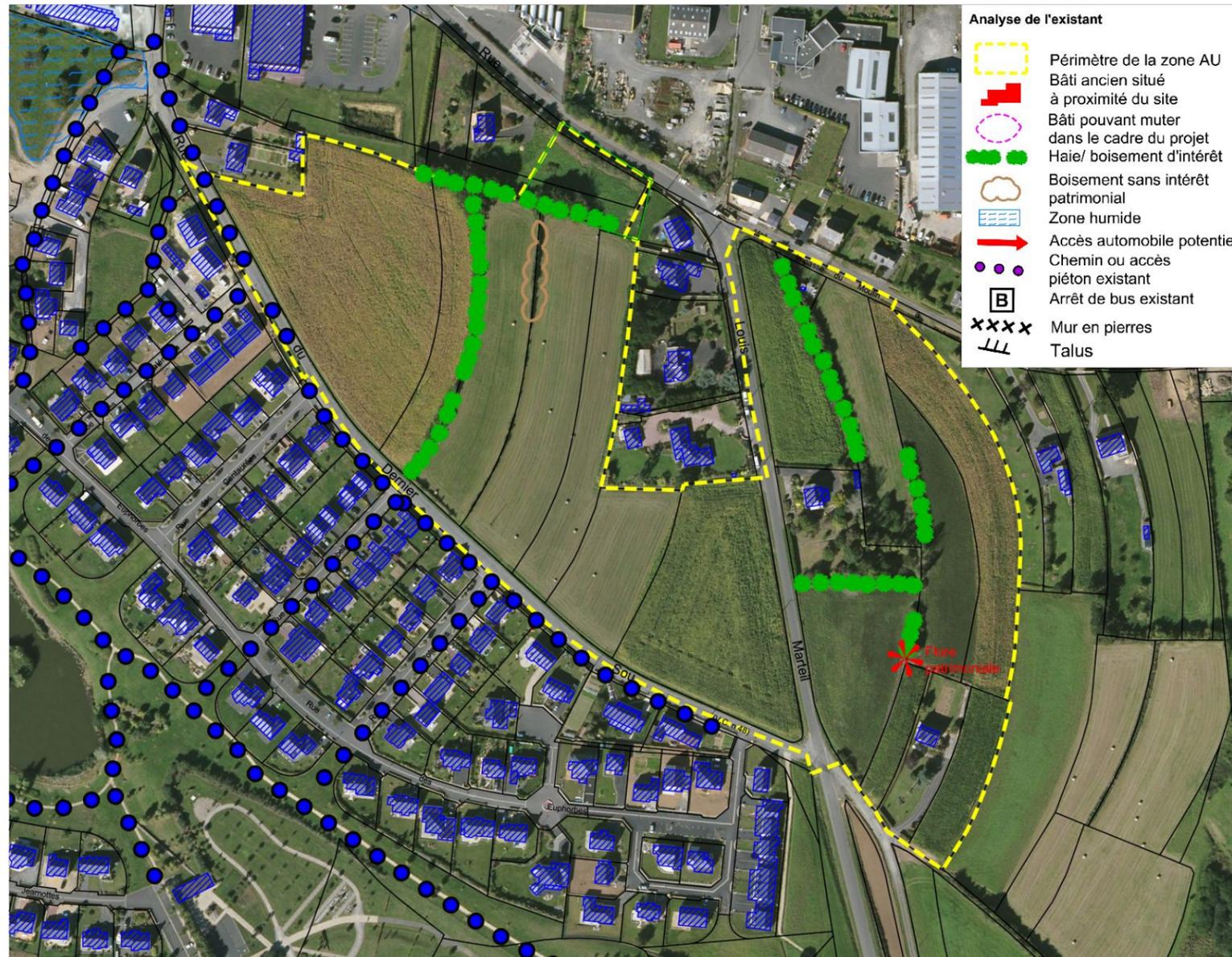


Photo 1 : Vue sur la partie est du site



Photo 2 : Vue sur la partie ouest du site



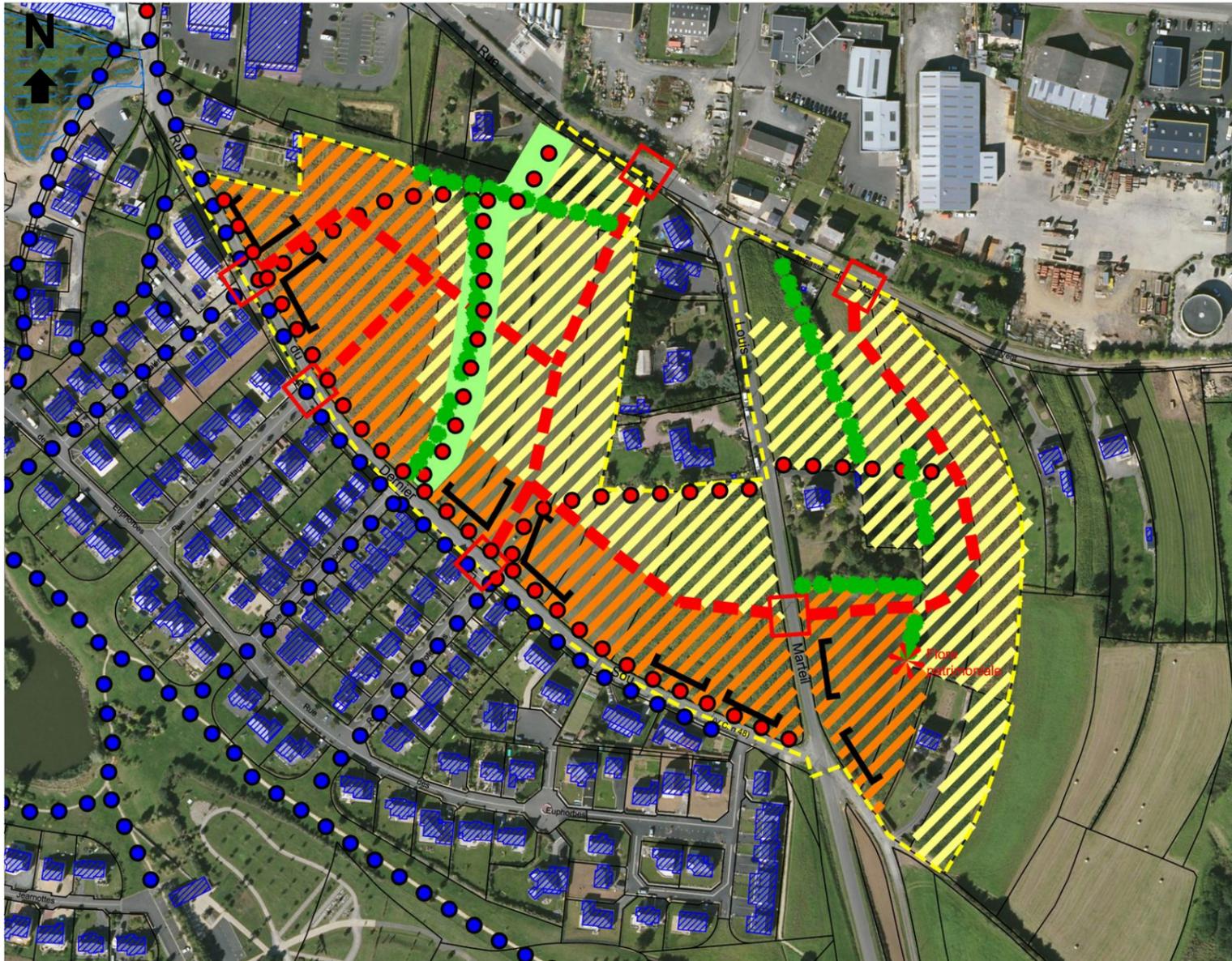
Photo 3 : antenne téléphonique

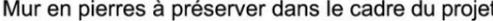


Photo 4 : partie Est du site

4.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.



<p>PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER</p> <p> Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité importante (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines moins denses de manière limitée</p> <p> Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité plus faible pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines plus denses</p> <p> Aménagement d'espace public ou d'espace commun</p> <p>LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT</p> <p> Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie</p> <p> Orientation privilégiée des sens de faitage du volume principal</p>	<p>ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE</p> <p> Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales</p> <p> Haie/ boisement à conserver ou à créer</p> <p> Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet</p> <p> Cône de vue à valoriser</p> <p>EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS</p> <p>- Voirie existante ou à créer (tracé indicatif)</p> <p> Voie principale de desserte de l'opération</p> <p> Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès</p> <p>- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)</p> <p> Liaison douce (piétons, cycles) existante</p> <p> Liaison douce (piétons, cycles) à aménager ou à créer</p> <p> Arrêt de bus existant</p>
--	--

<p>Objectifs de mixité sociale et de production de logements</p>	<p>- nombre de logements programmés: 159 logements (25 lgts/ha minimum)</p> <p>- mixité sociale programmée : Production de 25 % minimum de logements locatifs aidés (40 logements locatifs sociaux minimum).</p>
<p>Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques</p>	<p>1. Programmation urbaine :</p> <p>L'opération de logements cherchera à privilégier une trame bâtie dense associant des secteurs de plus forte densité au sud à proximité de la rue du Dernier Sou, et des secteurs moins denses en second rideau. Cette programmation devra globalement présenter une densité minimale de 25 logements/ha et prévoir la réalisation de 25% de logements locatifs aidés au minimum. La densité est calculée sur la base du périmètre constructible (6,35 ha), en retirant le périmètre des parcelles bâties ainsi qu'un espace non bâti de précaution autour de l'antenne relais au nord.</p> <p>La station végétale de <i>Chenopodium vulvaria</i> (espèce végétale désignée comme espèce à forte valeur patrimoniale mais non protégée) devra être prise en compte et préservée dans le cadre de l'aménagement futur, suite à un inventaire de terrain complémentaire pour localiser précisément cette station.</p> <p>2. Paysage et constructibilité :</p> <p>Le projet devra s'organiser en s'appuyant sur la logique de composition urbaine de la première tranche réalisée au sud de la rue du Dernier Sou :</p> <ul style="list-style-type: none"> - desservir le nouveau quartier par des axes structurants débouchant sur les carrefours existants au sud et se prolongeant au nord vers le débouché de la rue Louis Marteil. - créer des liaisons douces structurantes rejoignant l'espace vert majeur existant (plan d'eau + cimetière). Certaines liaisons douces s'appuient sur des coulées vertes le long de haies existantes, et peuvent être le support du transit des eaux pluviales. Le long de la rue du Dernier Sou, une piste cyclable sécurisée sera aménagée pour relier le secteur de la gare au cœur de l'agglomération. - hiérarchiser la densité urbaine en privilégiant une densité plus forte sur la partie sud le long de la rue du Dernier Sou, venant composer un front urbain le long de cette voie réaménagée (création d'une liaison douce sécurisée). <p>3. Accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte automobile : le projet sera desservi depuis la rue du Dernier Sou en s'appuyant sur les carrefours déjà existants. Ces nouvelles voies se connecteront aussi sur la rue Louis Marteil à l'est et au nord. - Accessibilité piétonne : Assurer une perméabilité nord-sud en prolongeant les accès piétons venant du sud pour rejoindre la partie nord du projet. Une liaison douce plus importante pourra s'appuyer sur la haie existante pour formaliser une coulée verte structurante à l'échelle de l'opération. <p>Le site classé en zone UC le long de la rue Louis Marteil au nord pourra se réaliser de manière autonome en respectant les principes précédents (passage d'une liaison douce et d'une liaison automobile avec des tracés précis qui restent à définir).</p>

5. Secteur 5 : Rue Monseigneur le Mée

5.1. Diagnostic :

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future au sein du tissu aggloméré, sur des parcelles libres ou de jardins.	Zonage au PLU	2AU3
		Surface	1,03 ha
Éléments de diagnostic et enjeux	1. Contexte urbain et paysagé :		
	Ce secteur intègre des parcelles libres enclavées au sein du tissu urbain ainsi que des fonds de jardin de maisons anciennes situées au cœur du site.		
	Le site est très peu boisé, à l'exception de quelques arbres ponctuellement implantés au sein des jardins au sud du site.		
2. Accessibilité :			
- Accessibilité routière : le site est relativement enclavé, il est seulement accessible depuis la rue de Monseigneur le Mée par un accès principal de 14 mètres de large à l'ouest (cf photo 1), et un accès plus réduit de 6,5 mètres de large à l'est (cf photo 2).			
- Accessibilité piétonne : Il n'existe pas de cheminements piétons dans le site, mais un enjeu de connexion avec la piste cyclable qui borde le boulevard au nord et rejoint le centre-ville.			
- Accessibilité au transport en commun : arrêt de bus «Quimbrin » ((ligne 20 depuis Saint-Brieuc jusqu'à Hillion), situé le long du boulevard Monseigneur Le Mée à proximité immédiate du site.			



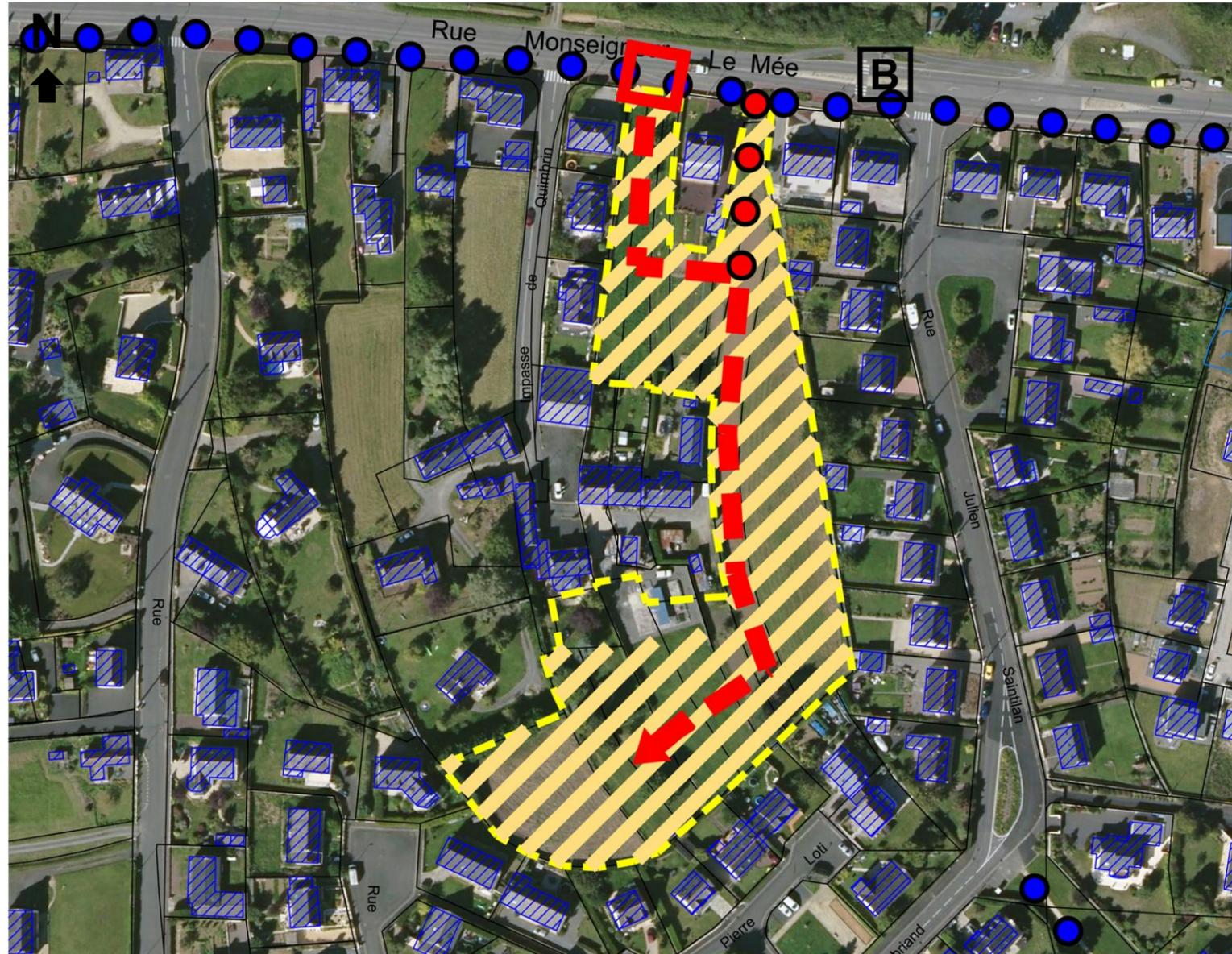
Photo 1 : Accès principal sur le boulevard au nord



Photo 2 : Accès secondaire sur le boulevard au nord

5.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif** et non une règle normée.



<p>Objectifs de mixité sociale et de production de logements</p>	<p>- nombre de logements programmés: 26 logements (25 lgts/ha minimum)</p> <p>- mixité sociale programmée : Pas d'objectifs chiffrés.</p>
<p>Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques</p>	<p>1. Programmation urbaine :</p> <p>L'opération de logements cherchera à privilégier une trame bâtie individuelle dense. Cette programmation devra présenter une densité minimale de 20 logements/ha. La densité est calculée sur la base du périmètre constructible (0,96 ha), en retirant les jardins directement au contact des habitations situées à l'extrémité de l'impasse de Quimbrin (0,07 ha).</p> <p>2. Paysage et constructibilité :</p> <p>La forme particulière de la zone et ses fortes contraintes en terme de desserte automobile imposent de concevoir un projet structuré le long d'une voie unique orientée nord-sud et irriguant l'ensemble de l'opération. Dans la partie centrale du site, la faible largeur incite à implanter les nouvelles constructions en peigne avec des pignons sur voie. Sur la partie sud plus large, le projet peut se structurer autour d'un noyau bâti doté d'un espace public permettant aux véhicules de faire demi-tour.</p> <p>3. Accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte automobile : création d'une voie principale desservant l'ensemble du site depuis le piquage ouest le long de la rue Monseigneur le Mée. - Accessibilité piétonne : création d'une liaison douce connectée à la future voie interne et rejoignant la rue Monseigneur le Mée et notamment son arrêt de bus par le piquage Est.

PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

Tissu urbain diversifié pouvant associer des typologies d'habitat dense (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) à des typologies moins denses (maisons groupées et logements individuels)

Aménagement d'espace public ou d'espace commun

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

- Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales
- Haie/ boisement à conserver ou à créer
- Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet
- Cône de vue à valoriser

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

- Voirie existante ou à créer (tracé indicatif)
- Voie principale de desserte de l'opération
- Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès
- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)
- Liaison douce (piétons, cycles) existante
- Liaison douce (piétons, cycles) à aménager ou à créer
- Arrêt de bus existant

LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT

- Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie
- Orientation privilégiée des sens de faitage du volume principal

6. Secteur 6 : Impasse de Quimbrin

6.1. Diagnostic :

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future au sein du tissu aggloméré, sur des parcelles libres ou de jardins.	Zonage au PLU	2AU4
		Surface	0,31 ha
Éléments de diagnostic et enjeux	1. Contexte urbain et paysagé :		
	<p>Le site est composé de deux parcelles libres séparées par un fond de jardin. Il se situe au sein d'un tissu urbain majoritairement composé de maisons pavillonnaires, implantées sur des parcelles de formes et de tailles variables. Au fond de l'impasse de Quimbrin se trouve implantée une ancienne ferme, composée de plusieurs longères.</p> <p>Le terrain ne possède pas d'éléments naturels patrimoniaux (pas de boisement intéressant, seulement quelques arbres sur le fond de jardin).</p>		
Éléments de diagnostic et enjeux	2. Accessibilité :		
	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité routière : Desserte automobile possible depuis tout le linéaire de la façade Est du site le long de l'impasse de Quimbrin. - Accessibilité piétonne : Pas de chemin existant sur le site, ni de potentialités de créer de nouvelles liaisons au travers du tissu urbain environnant). - Accessibilité au transport en commun : arrêt de bus «Quimbrin» ((ligne 20 depuis Saint-Brieuc jusqu'à Hillion), situé le long du boulevard Monseigneur Le Mée à 80 mètres de l'impasse. 		

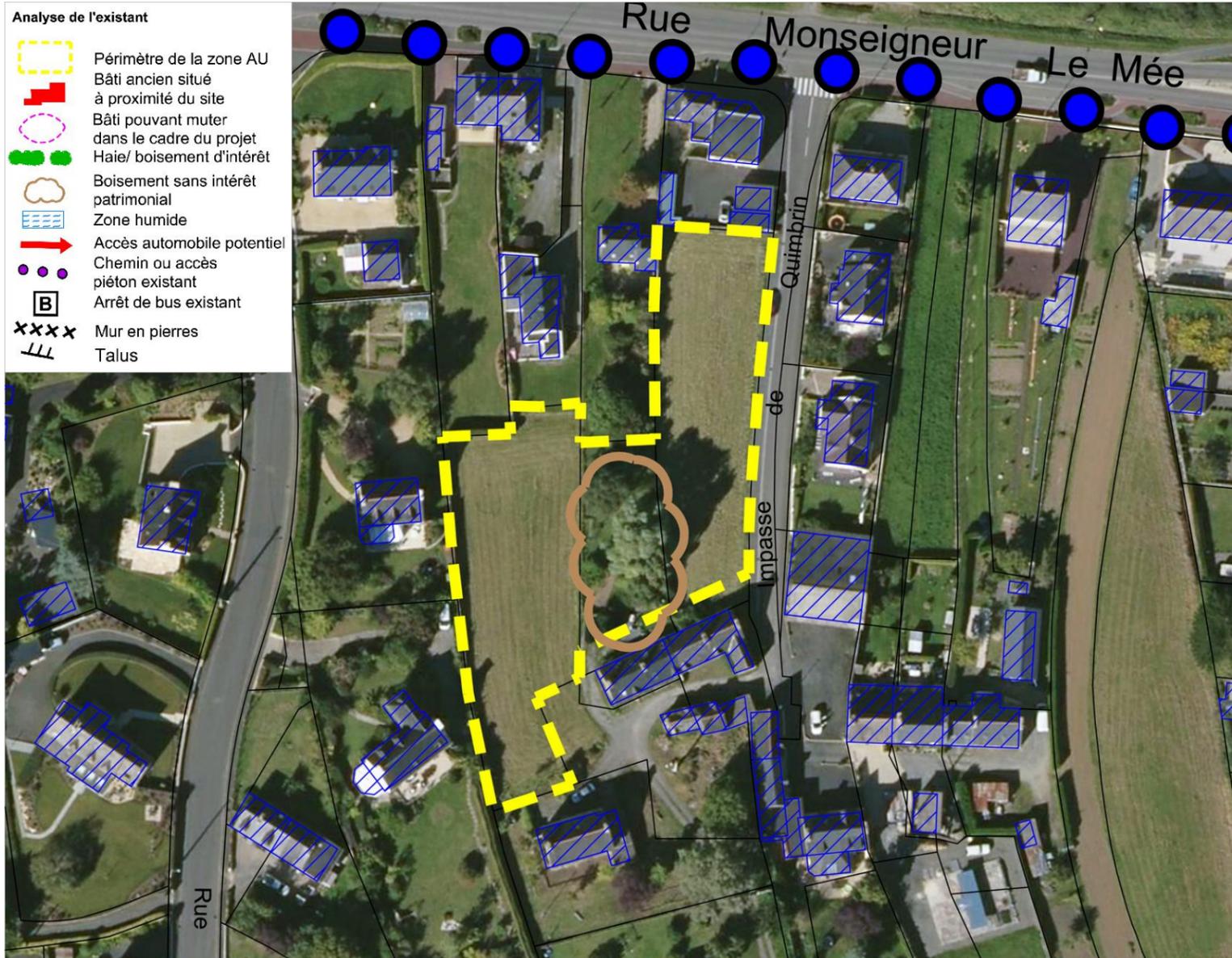


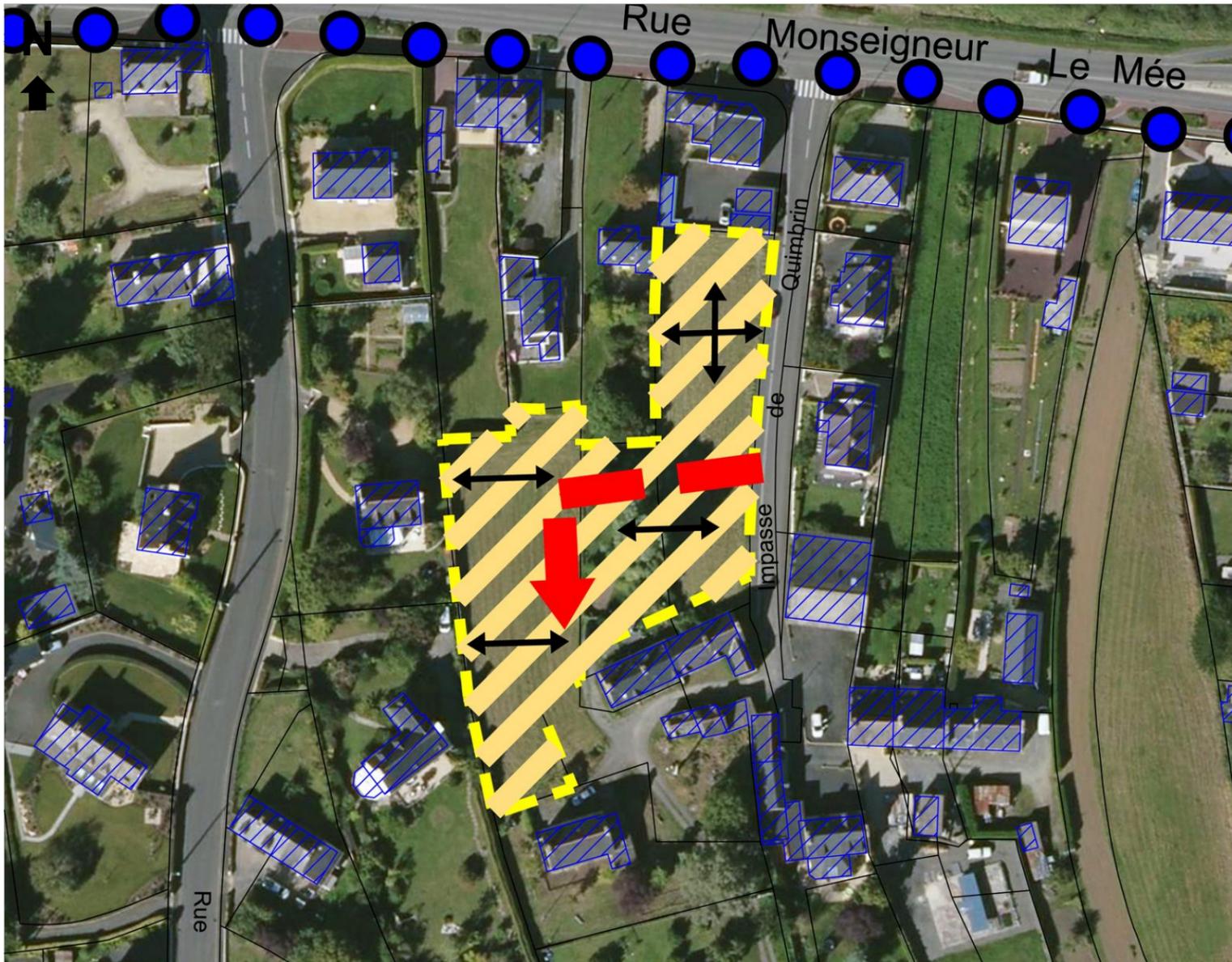
Photo 1: Vue sur le site depuis l'entrée dans l'impasse



Photo 2 : Vue sur le site depuis le fond de l'impasse

6.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif et non une règle normée.**



Objectifs de mixité sociale et de production de logements	- nombre de logements programmés: 8 logements (20 lgts/ha minimum) - mixité sociale programmée : Pas d'objectif chiffré.
Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques	<p>1. Programmation urbaine : L'opération de logements cherchera à privilégier une trame bâtie individuelle dense. Cette programmation devra présenter une densité minimale de 20 logements/ha.</p> <p>2. Paysage et constructibilité : La forme particulière de la zone et son orientation contraignent ses modalités d'aménagement. L'opération devra prévoir une voirie desservant l'ensemble du site et permettant une orientation bioclimatique des constructions. Le long de l'impasse, les implantations sont laissées libres, pour permettre une orientation vers le sud ou bien au contraire une implantation parallèle à la voie pour composer un front urbain dense.</p> <p>3. Accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte automobile : Accès depuis l'impasse de Quimbrin pour desservir l'ensemble du site. - Accessibilité piétonne : Pas de création de cheminement piéton spécifique nécessaire.

PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

Tissu urbain diversifié pouvant associer des typologies d'habitat dense (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) à des typologies moins denses (maisons groupées et logements individuels)

Aménagement d'espace public ou d'espace commun

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

- Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales
- Haie/ boisement à conserver ou à créer
- Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet
- Cône de vue à valoriser

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

- Voirie existante ou à créer (tracé indicatif)
- Voie principale de desserte de l'opération
- Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès
- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)
- Liaison douce (piétons, cycles) existante
- Liaison douce (piétons, cycles) à aménager ou à créer
- Arrêt de bus existant

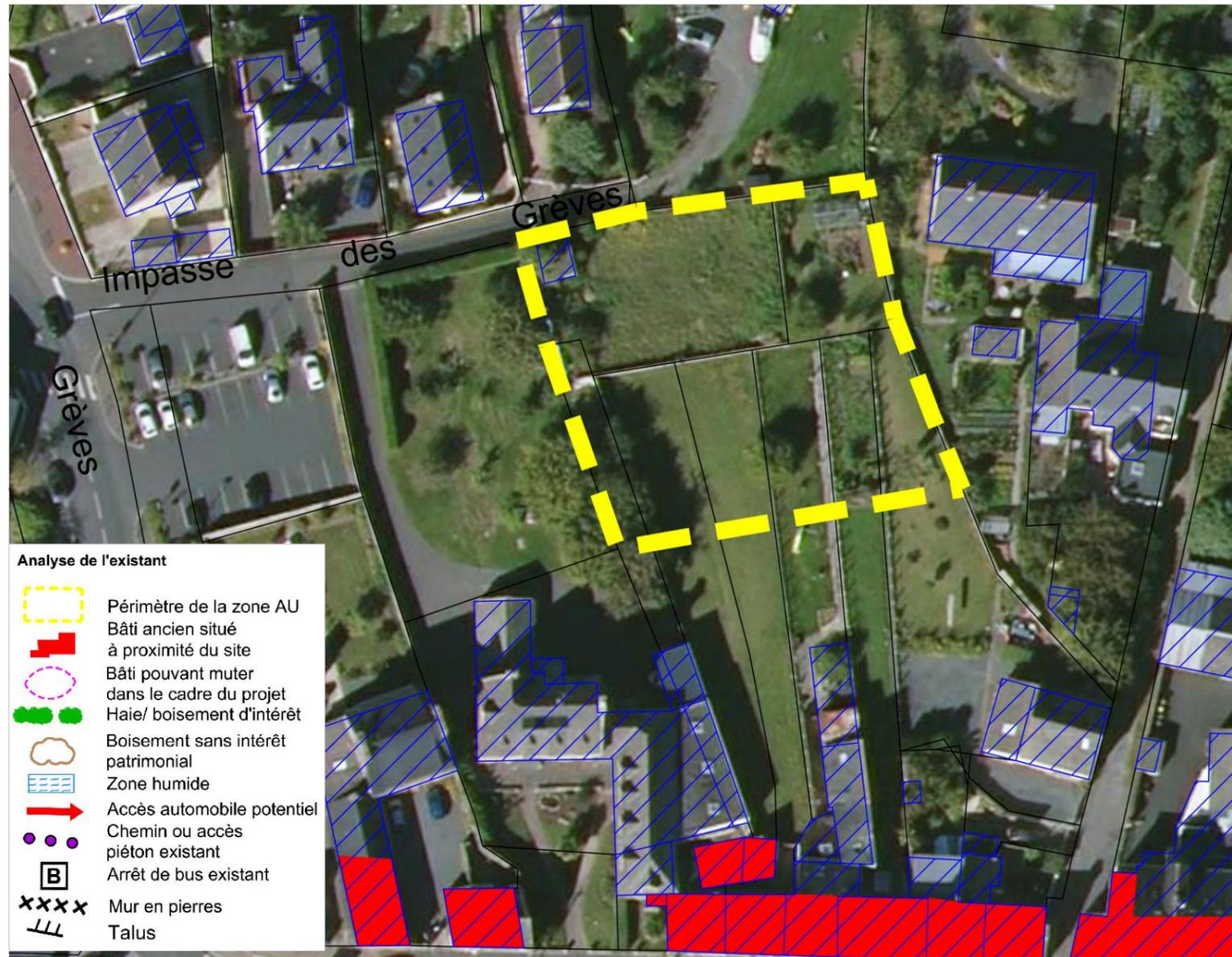
LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT

- Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie
- Orientation privilégiée des sens de faitage du volume principal

7. Secteur 7 : Impasse des Grèves

7.1. Diagnostic :

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future au cœur du bourg en renouvellement urbain sur des jardins.	Zonage au PLU	2AU5
		Surface	0,16 ha
Éléments de diagnostic et enjeux	<p>1. Contexte urbain et paysagé : Ce secteur correspond à des parcelles libres enclavées au sein du tissu urbain ainsi que des fonds de jardins lanierés de maisons anciennes situées le long de la rue principale. Le terrain ne possède aucun élément végétal intéressant. Le périmètre de projet n'intègre pas le jardin de la parcelle voisine à l'ouest qui est occupé par un système de géothermie et donc inconstructible.</p> <p>2. Accessibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité routière : Desserte automobile seulement possible depuis l'impasse des Grèves à l'ouest. - Accessibilité piétonne : pas de liaison piétonne spécifique mais possibilité de rejoindre le cœur de ville tout proche en empruntant l'impasse des Grèves. - Accessibilité au transport en commun : arrêt de bus « Salle des Fêtes » (lignes 20 et 30 vers Saint-Brieuc), localisé à 100 m à l'ouest du site rue de la Cité. 		



Analyse de l'existant

- Périmètre de la zone AU
- Bâti ancien situé à proximité du site
- Bâti pouvant muter dans le cadre du projet
- Haie/ boisement d'intérêt
- Boisement sans intérêt patrimonial
- Zone humide
- Accès automobile potentiel
- Chemin ou accès piéton existant
- Arrêt de bus existant
- Mur en pierres
- Talus



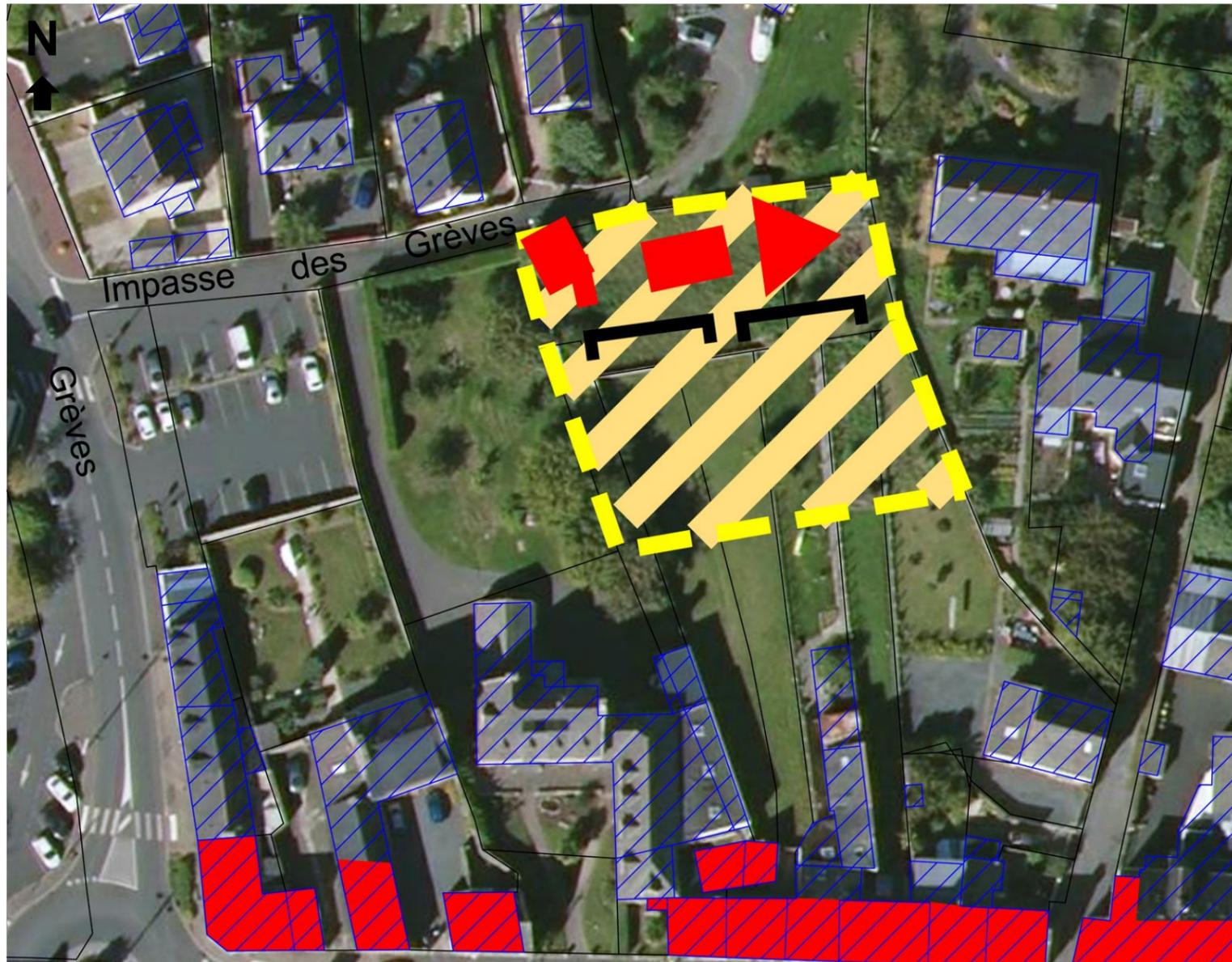
Photo 1 : accès par l'impasse des Grèves



Photo 2 : vue sur les jardins depuis l'impasse des Grèves

7.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif** et non une règle normée.



Objectifs de mixité sociale et de production de logements	<ul style="list-style-type: none"> - nombre de logements attendus : 4 logements minimum (25 lgts/ha minimum) - mixité sociale : Pas d'objectifs chiffrés
Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques	<p>1. Programmation urbaine : L'opération de logements cherchera à privilégier une trame bâtie individuelle dense. Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 25 logements/ha.</p> <p>2. Paysage et constructibilité : La forme de la zone et sa taille imposent d'organiser son urbanisation autour d'une voie nouvelle permettant de desservir l'ensemble des nouveaux logements qui pourront s'implanter sur la partie nord du site, permettant ainsi de préserver des espaces de jardin favorablement orientés au sud. La trame urbaine pourra avantageusement se rapprocher de cette voie et se composer de maisons groupées pour optimiser l'aménagement foncier.</p> <p>3. Accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte automobile : Création d'une petite voie de desserte provenant de l'impasse des Grèves et desservant tout le site. - Accessibilité piétonne : Prévoir un accès piéton mutualisé avec la voirie pour rejoindre le centre-ville via l'impasse des Grèves.

PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

Tissu urbain diversifié pouvant associer des typologies d'habitat dense (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) à des typologies moins denses (maisons groupées et logements individuels)

Aménagement d'espace public ou d'espace commun

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

- Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales
- Haie/ boisement à conserver ou à créer
- Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet
- Cône de vue à valoriser

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

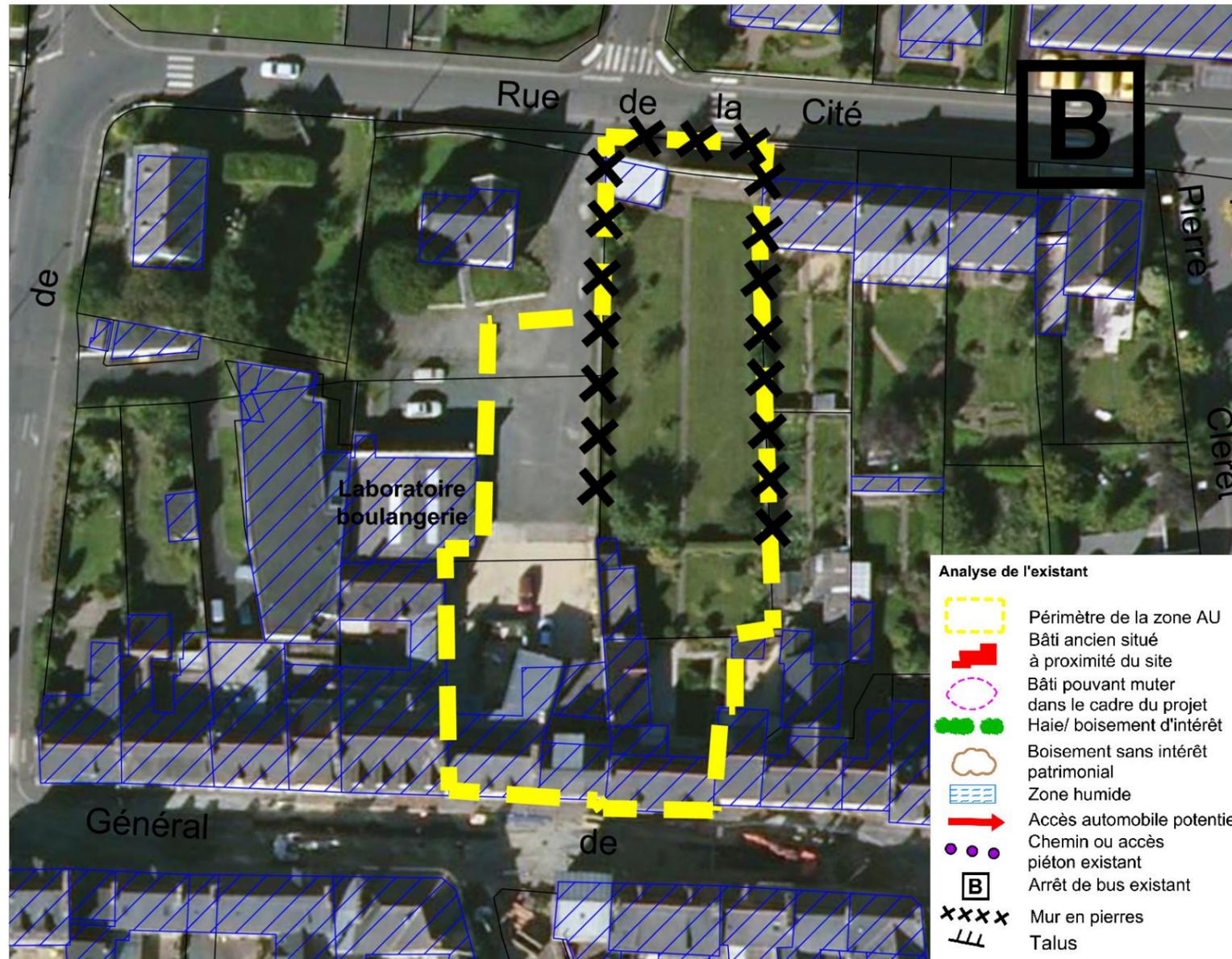
- Voirie existante ou à créer (tracé indicatif)
- Voie principale de desserte de l'opération
- Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès
- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)
- Liaison douce (piétons, cycles) existante
- Liaison douce (piétons, cycles) à aménager ou à créer
- Arrêt de bus existant

LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT

- Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie
- Orientation privilégiée des sens de faitage du volume principal

8. Secteur 8 : Rue de la Cité

8.1. Diagnostic :



Analyse de l'existant

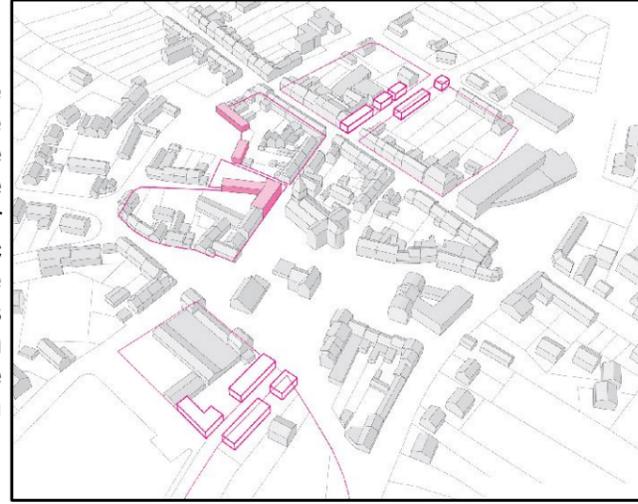
- Périmètre de la zone AU
- Bâti ancien situé à proximité du site
- Bâti pouvant muter dans le cadre du projet Haie/ boisement d'intérêt
- Boisement sans intérêt patrimonial
- Zone humide
- Accès automobile potentiel
- Chemin ou accès piéton existant
- Arrêt de bus existant
- Mur en pierres
- Talus



Photo 1 : front bâti rue du Général de Gaulle

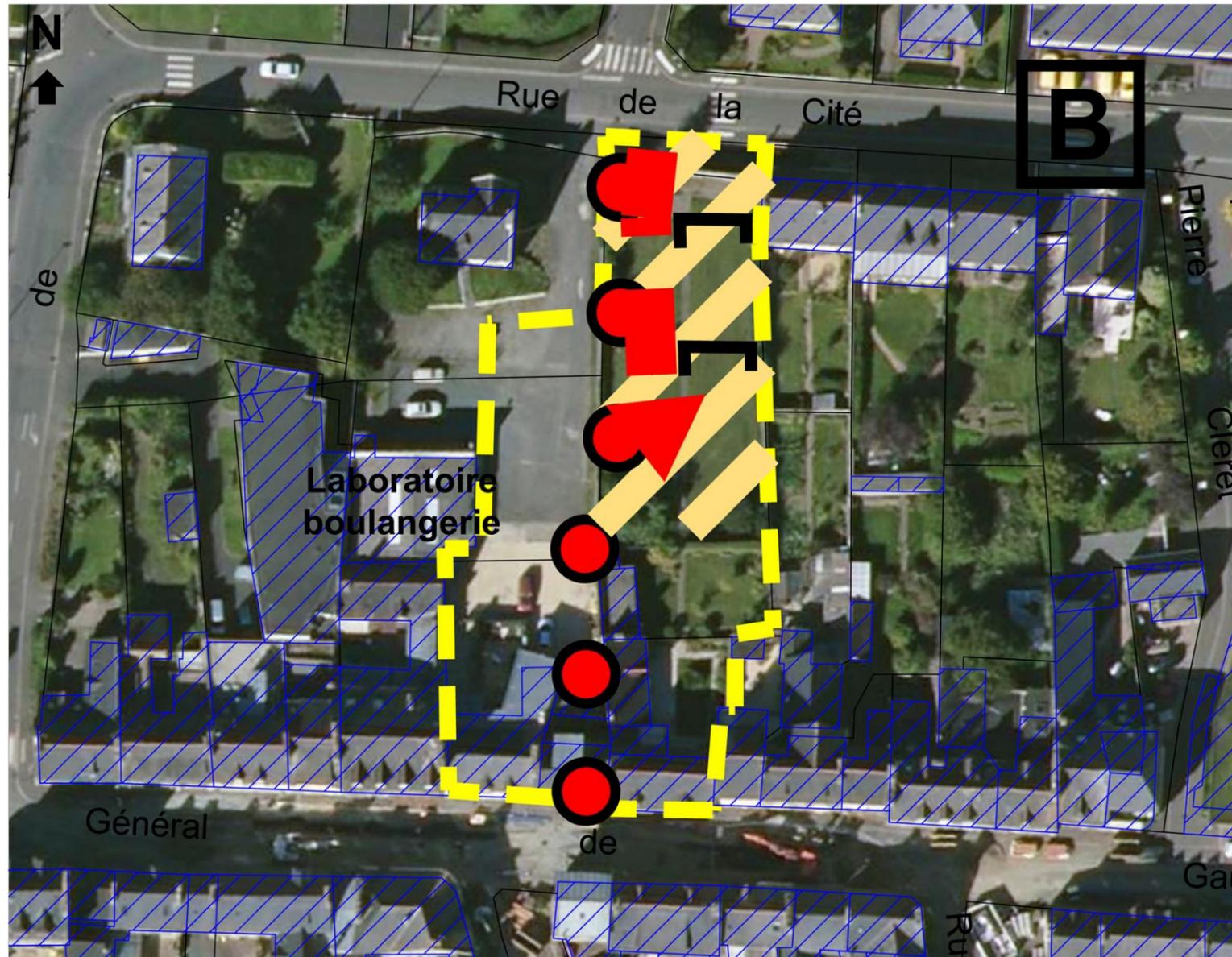


Photo 2 : vue depuis la rue de la Cité

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future au coeur du bourg en densification sur un jardin.	Zonage au PLU	UAs
		Surface	0,24 ha
Eléments de diagnostic et enjeux	<p>Préambule : Ce secteur a été identifié comme un espace de mutation urbaine potentielle par l'étude d'aménagement menée sur le centre-ville. Il s'agit donc au travers des OAP de définir des grands principes d'urbanisation permettant une greffe réussie sur le tissu urbain existant.</p> 	<p>1. Contexte urbain et paysagé : Le secteur de réflexion est composé de maisons de ville le long de la rue du Général de Gaulle (cf photo 1), de jardins rejoignant la rue de la Cité et d'une cour occupée par le laboratoire de la boulangerie implantée rue du Général de Gaulle. Le terrain ne possède pas de trame végétale intéressante, mais il est entouré par un mur de pierres caractéristique de la trame urbaine ancienne du centre-ville (cf photo 2).</p> <p>2. Accessibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité routière : accès uniquement depuis la rue de Cité au nord, qui est en sens unique de l'est vers l'ouest. - Accessibilité piétonne : Il n'existe pas de cheminements piétons dans le site ni sur sa proche périphérie, mais un enjeu de connexion entre la rue commerçante au sud et les secteurs d'habitat au nord. - Accessibilité au transport en commun : arrêt de bus «Salle des Fêtes » (lignes 20 et 30 vers Saint-Brieuc), localisé à proximité immédiate du site rue de la Cité. 	

8.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif et non une règle normée.**



<p>Objectifs de mixité sociale et de production de logements</p>	<p>- nombre de logements attendus : 2 logements minimum (25 lgts/ha minimum)</p> <p>- mixité sociale : Pas d'objectif chiffré.</p>
<p>Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques</p>	<p>1. Programmation urbaine :</p> <p>L'opération de logements cherchera à privilégier une trame bâti individuelle dense. Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 25 logements/ha. La densité est calculée sur la base du secteur réellement constructible (0,08 ha), c'est à dire le jardin accessible depuis la rue de la Cité.</p> <p>2. Paysage et constructibilité :</p> <p>Le projet de constructibilité porte seulement sur la parcelle de jardin connectée à la rue de la Cité. Sa superficie et son orientation permettent de réaliser deux logements pouvant être implantés le long d'une venelle interne. Cette venelle devra permettre de réaliser une liaison piétonne nord-sud entre la rue de la Cité et la rue du Général de Gaulle, en traversant le front urbain existant dans le cadre d'une éventuelle opération de restructuration urbaine.</p> <p>3. Accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte automobile : L'accès automobile se réalisera depuis la rue de la Cité au nord au travers du mur d'enceinte qui sera préservé sur le reste de son linéaire. - Accessibilité piétonne : Une liaison piétonne pourra être aménagée en limite ouest de l'opération pour rejoindre la rue du Général de Gaulle au sud.

PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

Tissu urbain diversifié pouvant associer des typologies d'habitat dense (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) à des typologies moins denses (maisons groupées et logements individuels)

Aménagement d'espace public ou d'espace commun

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

- Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales
- Haie/ boisement à conserver ou à créer
- Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet
- Cône de vue à valoriser

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

- Voirie existante ou à créer (tracé indicatif)
- Voie principale de desserte de l'opération
- Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès
- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)
- Liaison douce (piétons, cycles) existante
- Liaison douce (piétons, cycles) à aménager ou à créer
- Arrêt de bus existant

LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT

- Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie
- Orientation privilégiée des sens de faitage du volume principal

9. Secteur 9 : Rue Mathurin Auffray

9.1. Diagnostic :



Contexte urbain	Zone d'urbanisation future au coeur du bourg en renouvellement urbain sur des jardins.	Zonage au PLU	2AU6
		Surface	0,42 ha
Eléments de diagnostic et enjeux	1. Contexte urbain et paysagé :		
	<p>Ce site est composé d'une bande de 120 mètres de large et de 30-35 mètres de profondeur située en arrière du front bâti de la rue du Général de Gaulle. Cet espace englobe donc les fonds de jardins d'une dizaine de maisons dont les parcelles lanierées mesurent parfois jusqu'à 70 mètres de profondeur.</p> <p>Les jardins ne possèdent pas d'éléments paysagers patrimoniaux, aucun arbre n'étant présent comme l'indique la photographie aérienne, ni aucune clôture végétale ou murs en pierres anciens (cf photo 1).</p> <p>A l'est au contact de la rue Mathurin Auffray au sud, une parcelle libre se situe en arrière des bâtiments du groupe scolaire voisin (cf photo 2). Un accès longe ce terrain et mène au parking d'une maison médicale implantée le long de la rue du Général de Gaulle (cf photo 3).</p> <p>A l'ouest, au contact de la rue du Val Josselin, le site d'étude est bordé par une résidence collective dotée d'une cour avec des garages en arrière des immeubles, accessible au travers d'un porche sur la rue (cf photo 4).</p>		
	2. Accessibilité :		
	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité routière : le front urbain au nord étant totalement hermétique, le seul point d'accès possible au site est le chemin menant au parking privé depuis la rue Mathurin Auffray. - Accessibilité piétonne : Il n'existe pas de cheminements piétons dans le site ni sur sa proche périphérie, mais un enjeu de connexion avec le tissu bâti environnant et notamment le parking public à l'est rue de Plédran. - Accessibilité au transport en commun : arrêt de bus «Val Josselin» (ligne 20 vers Saint-Brieuc), situé à proximité immédiate au nord-ouest du site rue du Général de Gaulle. 		



Photo 1 : Vue sur les jardins en cœur d'îlot



Photo 2 : Vue sur le terrain libre bordant le groupe scolaire à l'est



Photo 3 : accès routier au sud (rue Mathurin Auffray)



Photo 4 : opération collective à l'ouest le long de la rue du Val Josselin

9.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif et non une règle normée.**



PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

- Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité importante (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines moins denses de manière limitée
- Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité plus faible pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines plus denses
- Aménagement d'espace public ou d'espace commun

LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT

- Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie
- Orientation privilégiée des sens de faitage du volume principal

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

- Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales
- Haie/ boisement à conserver ou à créer
- Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet
- Cône de vue à valoriser

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

- Voirie existante ou à créer (tracé indicatif)
- Voie principale de desserte de l'opération
- Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès
- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)
- Liaison douce (piétons, cycles) existante
- Liaison douce (piétons, cycles) à aménager ou à créer
- Arrêt de bus existant

<p>Objectifs de mixité sociale et de production de logements</p>	<ul style="list-style-type: none"> - nombre de logements attendus : 11 logements minimum (25 lgts/ha minimum) - mixité sociale : Pas d'objectif chiffré.
<p>Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques</p>	<p>L'objectif des OAP est de faciliter et d'encadrer un processus d'urbanisation de cet espace en adoptant une approche collective. Chaque propriétaire ne peut réaliser un projet individuellement, chaque parcelle n'étant accessible que depuis la parcelle voisine.</p> <p>1. Programmation urbaine :</p> <p>La localisation au cœur de l'agglomération, au contact des équipements publics, justifie de réaliser une opération dense de logements, privilégiant des maisons groupées sur le modèle de la maison de ville. Une opération plus dense pourra être réalisée en entrée d'opération, sur le terrain bordant l'école. La programmation globale devra répondre à une densité minimale de 25 logements/ha. La densité est calculée sur la base du secteur réellement constructible (0,44 ha), ne tenant pas compte de l'espace de stationnement conservé à l'arrière du laboratoire d'analyses médicales.</p> <p>2. Paysage et constructibilité :</p> <p>Le fait de désenclaver les terrains présente un double intérêt pour les propriétaires actuels : offrir une constructibilité au fond de leur jardin mais aussi permettre de réaliser un garage sur leur jardin conservé (cf schéma ci-contre).</p> <p>Ce modèle justifie donc de réaliser une voie de desserte est-ouest passant en rive nord du site de projet, les futures maisons pouvant s'implanter au contact de cette voie pour conserver des jardins orientés au sud.</p> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>déplacer le garage sur l'arrière de la maison, en profitant de l'accessibilité permise par le projet</p> </div> <p>3. Accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte automobile : les logements peuvent être desservis par une voie connectée à la rue Mathurin Auffray au sud et desservant l'ensemble des fonds de jardin. - Accessibilité piétonne : une connexion piétonne pourra être réalisée vers l'Est en direction du centre-ville (parking public puis rue de Piédran).

10. Secteur 10 : Rue de Bellevue Saint-Aubin

10.1. Diagnostic :

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future en limite sud du Lieu-dit Saint-Aubin	Zonage au PLU	1AUh2
		Surface	0,62 ha
Éléments de diagnostic et enjeux	1. Contexte urbain et paysagé :		
	<p>Cette zone se trouve en limite sud du lieu-dit « Saint-Aubin », entre l'espace urbanisé et la voie ferrée Rennes-Brest. Le terrain est relativement plat et en légère pente vers l'est, et se situe en surplomb de la voie ferrée qui passe sous l'Avenue Georges Pompidou menant au centre ville.</p>		
	2. Accessibilité :		
	<p>- Accessibilité routière : le rue de Bellevue longe la façade nord du site et permet sa desserte automobile.</p> <p>- Accessibilité piétonne : il n'existe pas de cheminement piéton sur le site ou sur sa périphérie. Le pont au dessus de la voie ferrée est doté de trottoirs permettant de rejoindre les Villes Hervé de manière sécurisée. Vers l'est, la rue de Bellevue permet de rejoindre directement le centre-ville d'Yffiniac à l'écart des circulations de transit en passant sous la RN 12.</p> <p>- Accessibilité au transport en commun : arrêt de bus «la Croix Orin» (ligne 80 depuis Saint-Brieuc jusqu'à La Croix Orin), situé à 200 m au sud du site.</p>		

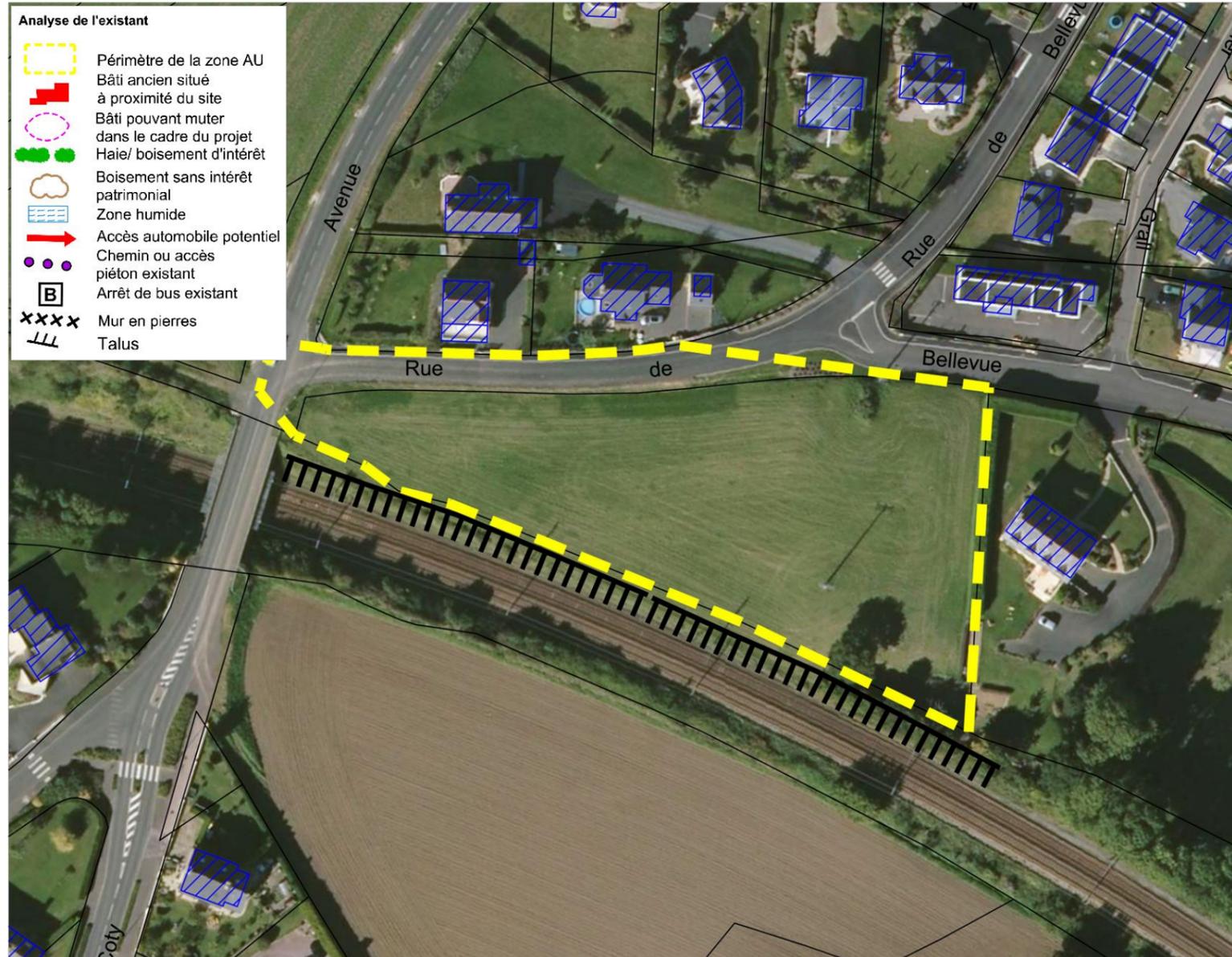


Photo 2 : vue depuis le pont franchissant la voie ferrée



Photo 1 : vue depuis le point haut à l'ouest

10.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif** et non une règle normée.



Objectifs de mixité sociale et de production de logements	<p>- nombre de logements attendus : 9 logements minimum (25 lgts/ha minimum)</p> <p>- mixité sociale : Production de 25 % minimum de logements locatifs aidés (3 logements locatifs sociaux minimum).</p>
Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques	<p>1. Programmation urbaine : L'opération de logements cherchera à privilégier une trame bâtie individuelle dense. Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 25 logements/ha, et prévoir la réalisation de 25% de logements locatifs aidés au minimum. La densité est calculée sur la base du secteur réellement constructible (0,36 ha), ne tenant pas compte de la bande verte aménagée au sud du projet pour conserver un recul de 20 mètres par rapport à la voie ferrée.</p> <p>2. Paysage et constructibilité : La forme particulière de la zone et sa taille imposent d'organiser son urbanisation autour d'une voie nouvelle permettant de desservir l'ensemble des nouveaux logements. L'orientation du site permet d'implanter les constructions de manière favorable pour bénéficier des apports énergétiques solaires (façades orientées vers le sud-ouest). En limite sud, un traitement paysagé d'une dizaine de mètres de profondeur le long de la voie ferrée permettra d'isoler l'opération visuellement et phoniquement.</p> <p>3. Accès : - Desserte automobile : pour des raisons de bonne visibilité, l'accès à l'opération se réalisera depuis un accès commun unique sur la rue Bellevue et devant offrir une bonne visibilité dans les deux directions. - Accessibilité piétonne : pas de cheminement piéton existant sur le site.</p>

PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

Tissu urbain diversifié pouvant associer des typologies d'habitat dense (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) à des typologies moins denses (maisons groupées et logements individuels)

Aménagement d'espace public ou d'espace commun

LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT

Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie

Orientation privilégiée des sens de faitage du volume principal

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

- Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales
- Haie/ boisement à conserver ou à créer
- Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet
- Cône de vue à valoriser

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

- Voirie existante ou à créer (tracé indicatif)
- Voie principale de desserte de l'opération
- Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès
- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)
- Liaison douce (piétons, cycles) existante
- Liaison douce (piétons, cycles) à aménager ou à créer
- Arrêt de bus existant

11. Secteur 11 : Rue de Carvidy (La Croix Bertrand)

11.1. Diagnostic :

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future en densification urbaine au cœur d'un espace aggloméré	Zonage au PLU	1AUh3
		Surface	0,16 ha
Eléments de diagnostic et enjeux	1. Contexte urbain et paysagé :		
	<p>Cette parcelle non urbanisée se situe au sein d'un tissu urbain pavillonnaire, avec la présence d'un noyau de constructions anciennes au carrefour de la rue de Carvidy.</p> <p>La trame végétale est réduite à la présence d'un chêne en partie Est du site.</p>		
Eléments de diagnostic et enjeux	2. Accessibilité :		
	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité routière : Accès uniquement possible depuis la rue de Cavidy au nord. - Accessibilité piétonne : présence d'un piquage piéton au sud permettant de rejoindre le lotissement de la rue des Alouettes au sud. - Accessibilité au transport en commun : arrêt de bus «Carvidy» (ligne 30 vers Yffiniac puis Langueux ou ligne 80 vers Trégueux puis Saint-Brieuc), situé à 230 m à l'est du site. 		

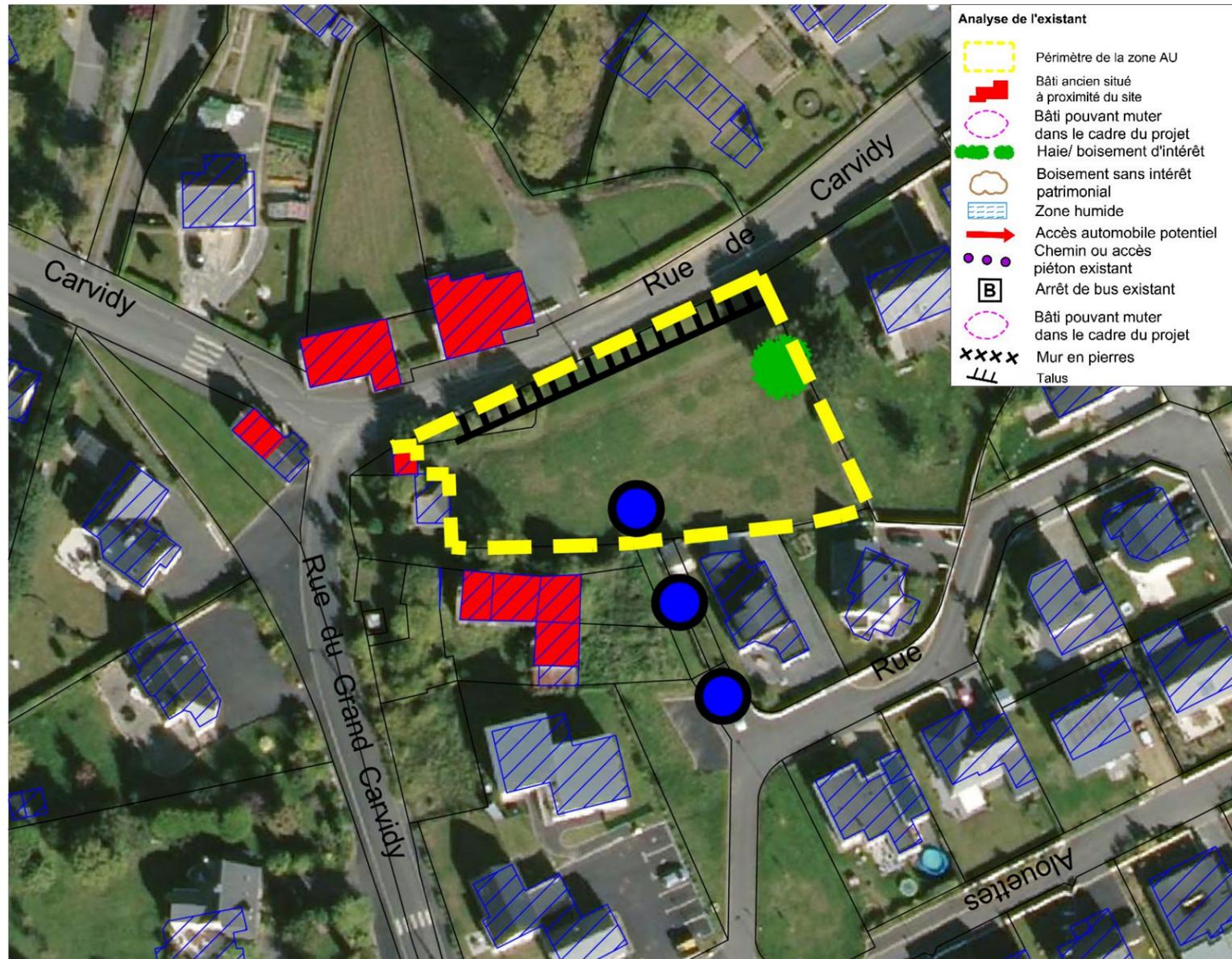
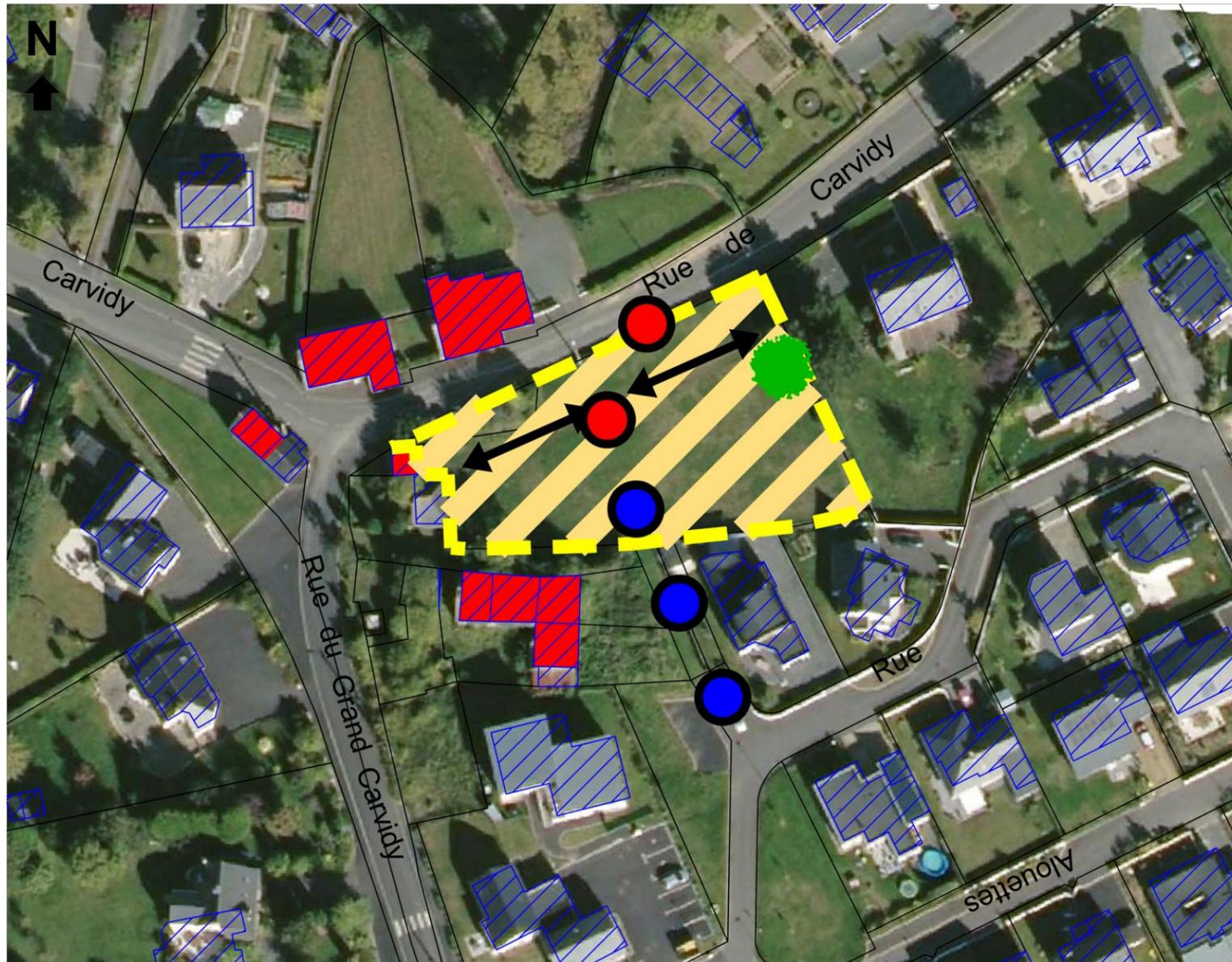


Photo 1 : vue sur le site depuis la rue de Carvidy

11.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif** et non une règle normée.



Objectifs de mixité sociale et de production de logements	<p>- nombre de logements attendus : 4 logements minimum (25 lgts/ha minimum)</p> <p>- mixité sociale : pas d'objectif chiffré.</p>
Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques	<p>1. Programmation urbaine : L'opération de logements cherchera à privilégier une trame bâtie individuelle dense. Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 25 logements/ha.</p> <p>2. Paysage et constructibilité : La forme de la zone et son orientation incitent à organiser son urbanisation en composant un front bâti sur la rive nord du site, permettant ainsi d'orienter les jardins vers le sud. Cette organisation permet de tenir compte du bâti ancien proche de la voie située au nord de la rue de Cavidy. Le chêne existant sera conservé, il pourra être complété par des plantations supplémentaires.</p> <p>3. Accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte automobile : la desserte directe des logements depuis la rue de Carvidy est possible en traitant la différence d'altimétrie, ce qui peut induire un recul des constructions par rapport à la voie. - Accessibilité piétonne : une connexion piétonne prolongeant le piquage au sud pourra être réalisée, pour connecter le lotissement des Alouettes à la rue de Carvidy puis à l'arrêt de bus.

PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

Tissu urbain diversifié pouvant associer des typologies d'habitat dense (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) à des typologies moins denses (maisons groupées et logements individuels)

Aménagement d'espace public ou d'espace commun

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

- Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales
- Haie/ boisement à conserver ou à créer
- Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet
- Cône de vue à valoriser

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

- Voirie existante ou à créer (tracé indicatif)
- Voie principale de desserte de l'opération
- Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès
- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)
- Liaison douce (piétons, cycles) existante
- Liaison douce (piétons, cycles) à aménager ou à créer
- Arrêt de bus existant

LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT

- Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie
- Orientation privilégiée des sens de faitage du volume principal

Extraits du SCOT

II I - REVITALISER LA FONCTION ÉCONOMIQUE DES CENTRES-BOURGS, CENTRES-VILLES ET CENTRALITÉS DE QUARTIER :

La stratégie d'aménagement du Pays de Saint-Brieuc est de privilégier tout développement en centralités, au sein des enveloppes urbaines et sur les zones d'activités économiques (commerciales, industrielles artisanales...) existantes, avant d'envisager la création de nouveaux espaces consacrés à l'accueil d'entreprises, sauf lorsque cela est nécessaire au regard de l'activité envisagée et lorsque les capacités d'accueil d'entreprises et les réserves foncières sont manifestement insuffisantes. Entre 2003 et 2010, 180 hectares ont été consommés par les activités économiques (soit 22 ha / an).

Le Pays de Saint-Brieuc connaît un phénomène de déprise de sites et de locaux en centralités, au profit d'implantations périphériques, phénomène que le SCOT entend maîtriser afin de garder l'animation locale au cœur des communes et de maîtriser les flux induits par la périurbanisation des activités.

Conformément à la volonté de modérer la consommation d'espace et de réduire les déplacements liés à la consommation de biens et de services, le SCOT souhaite renforcer les centralités urbaines tant d'un point de vue commercial (éviter l'évasion commerciale vers les espaces périphériques), que tertiaire (notamment autour du quartier de la gare de Saint-Brieuc et du Pôle d'Echange Multimodal) et de services (de santé entre autre).

1. Dynamiser la fonction commerciale des centralités :

Il s'agit de mettre en place les conditions permettant le renforcement de l'offre commerciale :

- dans le centre-ville de Saint-Brieuc dont l'enjeu de revitalisation est capital : la densité de population, la desserte en transport collectif, mais également les nombreux stationnements existants doivent permettre de conforter cet espace comme lieu d'implantation privilégiée des commerces de toute taille et de toute nature. Il en va de l'image et de l'influence de la ville-centre du département des Côtes d'Armor et du Pays de Saint-Brieuc ;
- dans les centralités des communes pôles du Pays de Saint-Brieuc, en recherchant les terrains dans l'enveloppe urbaine, les locaux propices au développement commercial et les connexions piétonnes adaptées aux localisations des commerces ;
- dans les centres-bourgs des communes plus rurales, en favorisant un regroupement autour de l'armature commerciale existante, dans le but de la conforter.

PRESCRIPTIONS

➔ La centralité se définit de la manière suivante : C'est un espace caractérisé par une complémentarité et une mixité sur un même lieu des activités commerciales, de services aux publics, de l'habitat, de l'emploi. Cet espace est inclus dans l'enveloppe urbaine de la commune / ville / de l'espace aggloméré (village).

La centralité se caractérise par la combinaison des critères suivants :

- une forme urbaine, combinant densité de l'organisation urbaine et mixité habitat/commerce
- la présence de services d'intérêt collectif
- l'existence d'espaces de convivialité ou de sociabilité
- les densités d'habitat parmi les plus élevées de la commune
- une présence au sein de l'enveloppe urbaine de la commune, de l'espace aggloméré.

Plusieurs centralités sont possibles : centralité de bourg, urbaine, de quartiers.

➔ Dans le cas de création d'un nouveau quartier, une nouvelle centralité peut être identifiée, à condition que l'opération d'ensemble (formalisée dans un document de programmation : ZAC, Permis d'Aménager...) prévoit un aménagement urbain répondant aux critères de centralité :

28 AXE 2

- une forme urbaine combinant densité de l'organisation urbaine et mixité habitat/commerce
- la présence de services d'intérêt collectif
- l'existence d'espaces de convivialité ou de sociabilité
- des densités d'habitat parmi les plus élevées de la commune.

Un phasage des réalisations concernant l'opération d'ensemble est nécessaire de manière à ce que les aménagements et les constructions liés à l'habitat, aux services et aux équipements publics précèdent les éventuelles implantations commerciales d'importance (Grandes et Moyennes Surfaces / Grandes Surfaces Alimentaires).

➔ Sont localisés en priorité dans les centralités :

- les activités économiques et tertiaires, et les équipements compatibles avec l'habitat
- les activités libérales (santé notamment)
- les activités commerciales.

Les activités listées ci-dessous ne sont pas soumises aux orientations concernant les centralités :

- Les stations de distribution de carburants
- Les concessionnaires automobiles (et motos)
- Les cafés hôtels restaurants (CHR).

Elles sont également exclues du champ d'application du Document d'Aménagement Commercial (et donc des règles relatives aux ZACOM, zones d'aménagement commercial).

Ces activités peuvent cependant trouver leur place en centralité (notamment les cafés hôtels restaurants).

➔ Tout commerce, quelque soit sa superficie, est accueilli (et maintenu) de manière préférentielle en centralité. Les grandes et moyennes surfaces implantées en centralité constituent également un facteur d'équilibre territorial des fonctions commerciales et de dynamisation du cadre de vie. Il est ainsi souhaitable de conserver et d'attirer ces équipements de taille significative dans les centralités, dans la mesure où ils n'engendrent pas de nuisances vis-à-vis de l'environnement immédiat et de l'habitat, et répondent à une vocation commerciale de proximité.

➔ Les commerces de détail, les commerces de 1^{ère} nécessité, suscitant des actes d'achat réguliers, les petites et moyennes surfaces, sont accueillis de manière privilégiée dans les centralités. C'est également le cas des enseignes à forte image de marque, qui contribuent au renforcement de l'aspect qualitatif de la centralité, de son image et de son attractivité. L'objectif est de maintenir dans ces centralités les densités commerciales²

DÉFINITION

² la densité commerciale recouvre le nombre de m² de commerces pour 1.000 habitants.



Credit photo : Pays de Saint-Brieuc (Langueux)

AXE 2 29

3. Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique:

Cette OAP thématique concerne le volet commercial du projet de PLU en venant préciser les modalités d'application des dispositions encadrant l'évolution des commerces et services existants et l'implantation de nouveaux commerces.

3.1. Rappel des orientations du SCOT concernant le commerce et les services :

Le PADD du SCOT est articulé autour de 4 axes, le deuxième est intitulé « **Axe 2 : Créer les conditions d'un développement économique valorisant les ressources du territoire** ».

Cet axe est développé autour de quatre idées principales, dont la première est de **Revitaliser la fonction économique des centres-bourgs, centres-villes, et centralités de quartier**.

Cette stratégie s'appuie sur plusieurs actions complémentaires, dont celle de dynamiser la fonction commerciale des centralités.

Les prescriptions du SCOT énumèrent **les activités devant s'implanter en priorité dans les centralités** : les activités économiques et tertiaires, les équipements compatibles avec l'habitat, les activités libérales (santé notamment) et les activités commerciales.

Le SCOT ajoute que tout commerce est accueilli (et maintenu) de manière préférentielle en centralité, y compris les GMS (Grandes et Moyennes Surfaces).

Les seules implantations commerciales pouvant se faire hors des centralités doivent s'implanter au sein de ZACOM (Zones d'Aménagement Commerciales), avec des seuils définis pour y éviter l'implantation de petits commerces venant concurrencer ceux de la centralité :

- ZACOM à vocation «départementale», «structurante» : commerces dont la surface de vente est supérieure à 400m²,
- ZACOM dites «intermédiaires» : seuil de 250m²
- ZACOM dites «de proximité» : seuil de 150m²

Aucune ZA d'Yffiniac n'est identifiée en ZACOM dans le SCOT du Pays de Saint-Brieuc.

Les communes couvertes par le SCOT doivent donc identifier leurs centralités dans leur document d'urbanisme (trame spécifique), et peuvent y appliquer des réglementations spécifiques (périmètre de protection de la diversité commerciale, droit de préemption commercial...)

LISTE DES ACTIVITÉS RELEVANT DE L'ARTISANAT AVEC LEUR CORRESPONDANCE DANS LE CODE DE LA NOMENCLATURE NAF RÉV. 2

Activités relevant de l'artisanat de l'alimentation	Activités relevant de l'artisanat de fabrication
<p>Transformation et conservation de la viande et préparation de produits à base de viande, 10. 1. Transformation et conservation de poissons, de crustacés et de mollusques, 10. 2. Transformation et conservation de fruits et légumes, 10. 3 (sauf produits de la quatrième gamme). Fabrication d'huiles et graisses végétales et animales, 10. 4. Fabrication de produits laitiers, 10. 5. Travail des grains, fabrication de produits amylacés, 10. 6. Fabrication de produits de boulangerie-pâtisserie et de pâtes alimentaires, 10. 7 (sauf terminaux de cuisson, 10. 71 B). Fabrication d'autres produits alimentaires, 10. 8. Fabrication d'aliments pour animaux, 10. 9. Fabrication d'eaux-de-vie naturelles et de spiritueux (inclus dans 11. 01 Z). Fabrication de vins effervescents (inclus dans 11. 02 A). Fabrication d'autres boissons, 11. 03 à 11. 07. Commerce de détail de viandes et de produits à base de viande en magasin spécialisé, 47. 22. Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé dont préparations à partir de ces produits (inclus dans 47. 23). Commerce de détail de viande, produits à base de viandes sur éventaires et marchés (inclus dans 47. 81). Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques sur éventaires et marchés dont préparations à partir de ces produits (inclus dans 47. 81). Fabrication de plats prêts à consommer, à emporter, associée à la vente au détail (inclus dans 56. 10 C).</p>	<p>Fabrication de textiles, 13. Fabrication de vêtements, d'articles en fourrure et d'articles à mailles, 14. Industrie du cuir et de la chaussure, 15. Travail du bois et fabrication d'articles en bois et en liège, en vannerie et sparterie, 16 (sauf fabrication du bois d'industrie : pieux, poteaux, bois de mine...) Industrie du papier et du carton, 17. Imprimerie de labeur, 18. 12. Activités de prépresse, 18. 13. Reliure et activités connexes, 18. 14. Reproduction d'enregistrements, 18. 2. Production de brai et de coke de brai (inclus dans 19. 10). Agglomération de la tourbe (inclus dans 19. 20). Industrie chimique, 20. Fabrication d'édulcorants de synthèse (inclus dans 21. 10). Fabrication d'ouates, bandes, gazes et pansements à usage médical et de substances radioactives de diagnostic (inclus dans 21. 20). Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique, 22. Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques, 23. Métallurgie, 24. Fabrication de produits métalliques, 25. Fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques, 26. Fabrication d'équipements électriques, 27. Fabrication de machines et équipements divers, 28. Industrie automobile, 29. Fabrication de matériels de transport divers, 30. Fabrication de meubles, 31. Autres industries manufacturières, 32 (sauf fabrication de lunettes correctrices et de verres de lunetterie et de contact). Réparation et installation de machines et d'équipements, 33. Collecte des déchets nucléaires (inclus dans 38. 12). Traitement et élimination des déchets nucléaires radioactifs (inclus dans 38. 22). Démantèlement d'épaves, 38. 31. Récupération de déchets triés, 38. 32. Édition d'imprimés fiduciaires, imprimés commerciaux, formulaires imprimés (inclus dans 58. 19).</p>
<p>Activités relevant de l'artisanat du bâtiment</p>	<p>Autres nettoyages, 81. 29 B (sauf services de voirie et de déneigement). Services administratifs divers, 82. 11 (limité aux services administratifs de bureau combinés). Travaux à façon divers, 82. 19 (limité à la duplication et l'expédition de documents et au secrétariat à façon). Activités de conditionnement, 82. 92. Ambulances, 86. 90 A. Spectacle de marionnettes (inclus dans 90. 01). Restauration d'objets d'art (inclus dans 90. 03 A). Réparation d'ordinateurs et d'équipements de communication, 95. 1. Réparation de biens personnels et domestiques, 95. 2. Blanchisserie-teinturerie dont nettoyage et garde de fourrures, 96. 01 (sauf libre-service). Coiffure, 96. 02 A. Soins de beauté dont le modelage esthétique de bien-être et de confort sans finalité médicale, 96. 02 B. Embaumement, soins mortuaires, thanatopraxie (inclus dans 96. 03). Toiletage d'animaux de compagnie (inclus dans 96. 09).</p>
<p>Activités relevant de l'artisanat de service</p>	<p>Autres nettoyages, 81. 29 B (sauf services de voirie et de déneigement). Services administratifs divers, 82. 11 (limité aux services administratifs de bureau combinés). Travaux à façon divers, 82. 19 (limité à la duplication et l'expédition de documents et au secrétariat à façon). Activités de conditionnement, 82. 92. Ambulances, 86. 90 A. Spectacle de marionnettes (inclus dans 90. 01). Restauration d'objets d'art (inclus dans 90. 03 A). Réparation d'ordinateurs et d'équipements de communication, 95. 1. Réparation de biens personnels et domestiques, 95. 2. Blanchisserie-teinturerie dont nettoyage et garde de fourrures, 96. 01 (sauf libre-service). Coiffure, 96. 02 A. Soins de beauté dont le modelage esthétique de bien-être et de confort sans finalité médicale, 96. 02 B. Embaumement, soins mortuaires, thanatopraxie (inclus dans 96. 03). Toiletage d'animaux de compagnie (inclus dans 96. 09).</p>

3.2. Rappel du contexte législatif encadrant la notion de commerces et de services :

Le nouveau PLU d'Yffiniac est établi sur la base des mesures transitoires mises en place suite à la modernisation des PLU, permettant de conserver les articles R123-1 à R123-14 dans leur version antérieure au 31 décembre 2015.

L'article R 123-9, dans sa version antérieure à la recodification, précise 8 destinations différentes pour les constructions : habitation, hébergement hôtelier, bureaux, commerce, artisanat, industrie, exploitation agricole ou forestière ou fonction d'entrepôt.

Les destinations de construction	
AVANT	APRES
<p>Limitation à 9 destinations</p>	<p>Limitation à 5 destinations et 20 sous- destinations</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Exploitation agricole ou forestière 	<p>Exploitation agricole et forestière</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exploitation agricole • Exploitation forestière
<ul style="list-style-type: none"> • Habitation 	<p>Habitation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Logement • Hébergement
<ul style="list-style-type: none"> • Hébergement hôtelier 	<p>Commerce et activités de service</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artisanat et commerce de détail • Restauration • Commerce de gros • Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle • Hébergement hôtelier et touristique • Cinéma
<ul style="list-style-type: none"> • Commerce 	<p>Équipements d'intérêt collectif et services publics</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bureaux et locaux accueillant du public des administrations publiques • Locaux techniques et industriels des administrations publiques • Établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale • Salles d'art et de spectacles • Équipements sportifs • Autres équipements recevant du public
<ul style="list-style-type: none"> • Artisanat 	<p>Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Industrie • Entrepôt • Bureau • Centre de congrès et d'exposition
<ul style="list-style-type: none"> • Constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif (CINASPIC) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Bureaux 	
<ul style="list-style-type: none"> • Industrie 	
<ul style="list-style-type: none"> • Entrepôt 	

La destination d'artisanat qui est définie par la loi n° 96 603 du 5 juillet 1996 dans ses articles 19 et suivants, « *activités professionnelles indépendantes de production, de transformation, de réparation, ou prestation de service relevant de l'artisanat et figurant sur une liste annexée au décret N° 98-247 du 2 avril 1998* ».

La liste des activités artisanales a été actualisée par les décrets n° 2008-565 du 17 juin 2008 puis n° 2010-249 du 11 mars 2010, elle figure sur la page ci-contre avec la référence du code NAF. Cette codification NAF (nomenclature d'activité française) est une nomenclature des activités économiques productives, principalement élaborée pour faciliter l'organisation de l'information économique et sociale. Afin de faciliter les comparaisons internationales, elle a la même structure que la nomenclature d'activités européenne NACE, elle-même dérivée de la nomenclature internationale CITI.

La liste ci-contre désigne donc sous la destination d'artisanat des activités dotées d'une dimension commerciale de vente de biens, tels que les boulangeries, les charcuteries, les poissonneries ainsi que des activités dotées d'une dimension commerciale de vente de services, tels que les cordonneries ou les salons de coiffure.

La destination de commerce ne fait pas l'objet d'une définition particulière dans le code de l'urbanisme. L'INSEE la définit comme « *concernant les activités de vente des marchandises dans l'état où elles sont achetées (ou après transformations mineures) généralement à une clientèle de particuliers, quelles que soient les quantités vendues. Outre la vente, cette activité de commerce peut aussi recouvrir la livraison et l'installation chez le client (de meubles ou d'électroménager par exemple)* ».

Certaines activités désignées comme artisanales présentent toutefois une dimension commerciale forte car elles s'adressent à une clientèle de particuliers et s'exercent souvent en milieu urbain au contact d'activités commerciales de proximité. C'est notamment le cas des boulangeries et pâtisseries (vente de biens), les cordonneries ou les salons de coiffure (vente de services). La fréquence d'achat ou de fréquentation dans ces établissements et leur synergie avec les commerces de proximité, notamment avec les commerces de bouche, tend à les identifier comme des activités liées au domaine commercial et donc préférentiellement implantées en cœur de ville, et non comme des activités artisanales situées au sein de zones d'activités à l'écart des centre-villes et des zones d'habitat.

D'autres activités n'entrent pas dans la catégorie de l'artisanat ou des bureaux mais se réfèrent plutôt à une notion de service. Il s'agit d'activités où s'effectue l'accueil d'une clientèle, c'est à dire les professions libérales (avocat, architecte, médecin...) ainsi que d'une manière générale toutes les activités permettant l'accomplissement de prestations de service qu'elles soient fournies à des professionnels ou des particuliers. Cette sous-destination inclut les assurances, les banques, les agences immobilières, les agences destinées à la location de véhicules, de matériel, les «showrooms»... Les magasins de téléphonie mobile entrent également dans cette catégorie. Il est en effet considéré que la vente de forfait téléphonique constitue l'activité principale des opérateurs (et non la vente de téléphone qui est accessoire). On y trouve également les salles de sport privées, les spa..

En conclusion, les prescriptions du SCOT concernant les implantations préférentielles en centralité peuvent concerner des activités commerciales, mais aussi certaines activités artisanales et des activités de services (banque, assurance, profession libérale).

Dans le cadre du PLU, il est donc proposé de définir des **Orientations d'Aménagement et de Programmation** combinées aux règles spécifiques du règlement pour encadrer l'implantation et l'évolution des commerces et services de proximité, comme le prévoit l'article L151-16 du code de l'urbanisme.

3.3. Encadrement des implantations de commerces et de services dans le nouveau PLU :

3.3.1. Identification des centralités :

Afin de conserver **son tissu commercial et de services de proximité** et conformément aux orientations du SCOT, le PLU d'Yffiniac **identifie deux centralités urbaines sur son territoire :**

- le cœur de ville intégrant le tissu commercial le plus dense dans le centre-ancien mais aussi les implantations plus ponctuelles le long de la rue de Penthièvre rejoignant le centre-commercial implanté en entrée de ville, qui est aussi intégré dans la centralité.
- le lieu-dit la Gare, en identifiant la rue de la Gare au sud de la Gare qui possède déjà deux commerces, mais aussi la rue François Jaffrain au nord qui pourrait accueillir de nouveaux commerces ou services en accompagnement des projets de développement de l'habitat sur ce secteur.

Cette identification se fait sous la forme d'une identification graphique des rues et de la zone d'activités composant la centralité.

3.3.2. Définition de la notion de commerces et services de proximité :

Concernant la dénomination de « commerces et de services de proximité », plusieurs notions doivent être définies.

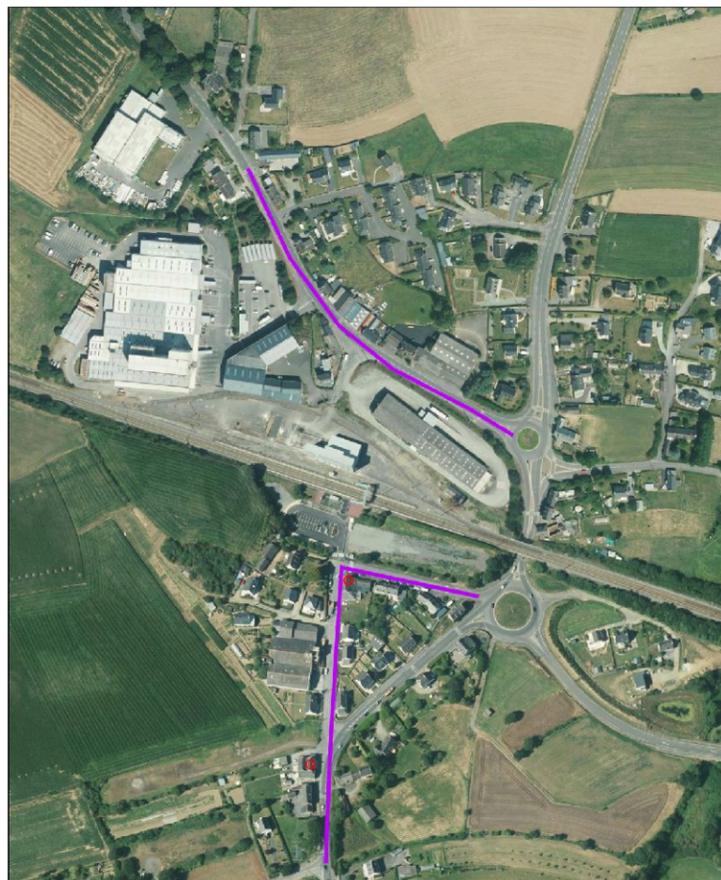
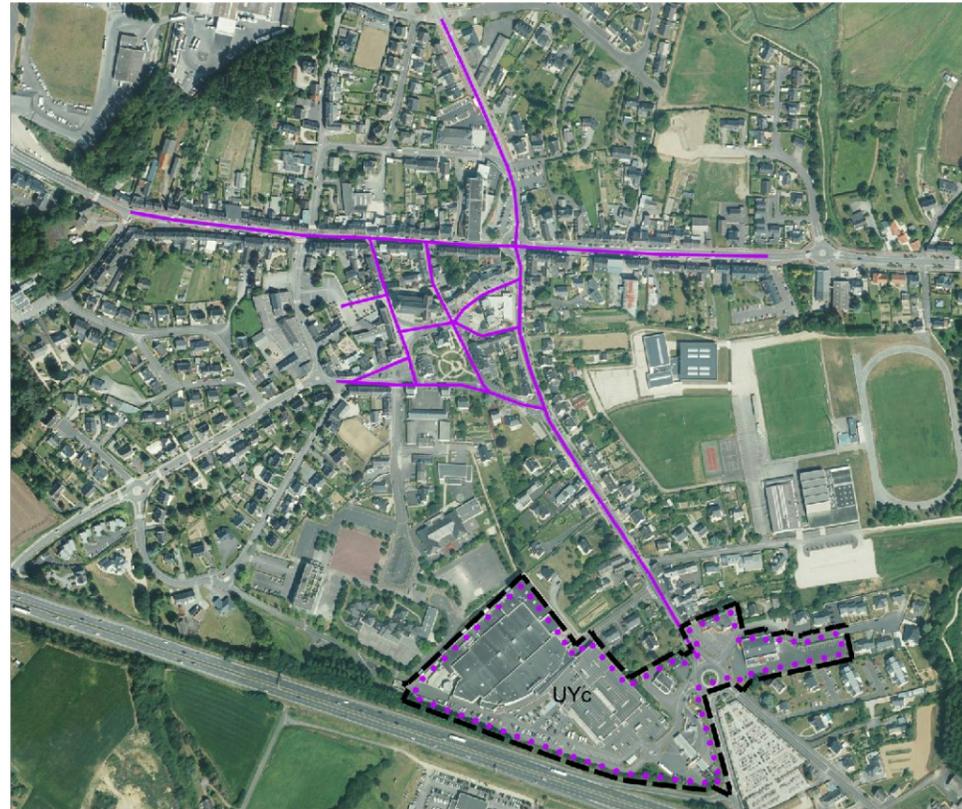
La notion de proximité intègre différentes notions :

- ouverture au public : la présentation directe au public doit constituer une activité prédominante de ces commerces. Ceci exclut donc les commerces ou services qui sont seulement destinés à certains types de clientèle professionnelle tels que les « commerces de gros » par exemple.
- proximité géographique : ces commerces ou services sont implantés à proximité des équipements et espaces publics qui caractérisent les espaces de centralité d'Yffiniac, mais aussi de l'offre de transport collectif (bus, train).
- fréquentation récurrente : la fréquentation de ces commerces ou services peut être quotidienne ou hebdomadaire, ce qui justifie que les conserver au plus près des zones d'habitat, des équipements et de l'offre de transport collectif.

La notion de commerce de proximité englobe une majorité des activités désignées comme commerciales (activités de vente des marchandises dans l'état où elles sont achetées ou après transformations mineures), mais aussi certaines activités artisanales présentant une dimension commerciale.

- **Pour les activités artisanales**, celles qui peuvent être intégrées dans la désignation de « commerce de proximité » au sens du PLU font uniquement partie des catégories « *Activités relevant de l'artisanat de l'alimentation* », et « *Activités relevant de l'artisanat de service* ». A l'inverse, les « *Activités relevant de l'artisanat de fabrication* » ainsi que les « *Activités relevant de l'artisanat de fabrication* » ne sont pas concernées.

Les activités artisanales concernées sont ensuite déterminées selon des critères de fréquentation. On considère ainsi que certaines activités artisanales sont fréquentées de manière récurrente (quotidienne ou hebdomadaire), ce qui justifie que les conserver au plus près des zones d'habitat, des équipements et de l'offre de transport collectif. C'est par exemple le cas des boulangeries, des boucheries, des poissonneries, des salons de coiffures, des photographes, des coiffeurs, des activités de soin de beauté. Ces activités présentent aussi la particularité de pouvoir s'exercer dans des locaux de faible surface, elles sont donc adaptées au tissu du centre-ville.



Centralités identifiées pour la protection des commerces et services de proximité (cf. article 12 des dispositions générales du règlement littéral).

- rue interdisant le changement de destination et autorisant l'implantation de nouveaux commerces.
- ZA autorisant l'implantation de nouveaux commerces.

- **Pour les activités commerciales**, la qualification de « commerces de proximité » s'appuie ici encore sur la fréquence de fréquentation, qui doit être régulière.

La notion de « commerces de proximité » englobe donc les activités suivantes, commerciales comme artisanales.

Besoins	Exemples d'activités	Fréquence d'achat	Enjeux d'aménagement
Courants	Boulangerie, boucherie, charcuterie, tabac-presse, fleuriste, épicerie...	Achat très régulier	Proximité géographique et accessibilité pour tous, déplacements nombreux et fréquents, animation de la vie urbaine
Occasionnel	Habillement, chaussures, optique, parfumerie, bijouterie, librairie-papeterie, jeux-jouets, petite décoration, petit électroménager, informatique, restauration...	Achat régulier	

Les commerces suivants ne sont pas qualifiés de commerces de proximité.

Besoins	Exemples d'activités	Fréquence d'achat	Enjeux d'aménagement
Occasionnel	Bricolage, jardinage, station service, concessionnaire automobile...	Achat occasionnel	Accessibilité transport en commun et voiture, emprise foncière plus importante
Exceptionnels	Mobilier, gros électroménager, aménagement de la maison ...	Achat exceptionnel	Accessibilité voiture majoritaire, emprise foncière très importante

La notion de services de proximité intègre l'ensemble des professions libérales notamment en lien avec la santé (médecin, dentiste, pharmacien, kiné, infirmier), mais aussi **les services à la personne** (aide à domicile...) et les services financiers (banques, assurances...).

Les autres activités de service ne rentrant pas dans ces catégories relèvent de l'activité tertiaire.

En conclusion, la notion de **commerces et services de proximité** intègre des activités pouvant appartenir aux catégories de commerces ou d'artisanat, et étant caractérisées par une fréquentation assez régulière.

3.3.3. Mise en place de mesures de protection des commerces et services de proximité :

Le PLU d'Yffiniac définit ensuite des dispositions particulières dans les deux centralités identifiées (centre-ville et secteur de la gare) pour y protéger les commerces et services existants. Ces dispositions agissent de manière conjointe en préservant les commerces et services existants et en limitant les implantations concurrentielles sur le reste de la commune (tissu urbain périphérique ou bien zones d'activités).

Disposition 1 : maintien de l'offre de commerce et de services de proximité. Le diagnostic économique du PLU a identifié une offre de commerces et de services de proximité relativement dense et diversifiée au sein du cœur de ville, profitant de la proximité des équipements publics et participant à l'animation du centre-ville. Cette offre se compose de fronts commerciaux relativement denses et continus. Sur le site de la Gare, la densité commerciale est moins importante mais pourrait s'étoffer dans le cadre du développement urbain futur de ce village.

Le PLU souhaite donc préserver ces densités commerciales existantes ou en devenir en évitant la mutation des cellules commerciales vers des logements, souvent irréversible. Le PLU définit ainsi une règle qui interdit «*les transformations en logement des locaux à usage de commerce et de services de proximité* ». Cette règle s'applique aussi après cessation de l'activité commerciale ou de service, **sur une durée de 5 ans consécutifs**. Cette mesure concerne une cinquantaine de commerces et services sur le centre d'Yffiniac, et deux sur le secteur de la Gare. Cette mesure ne concerne pas les commerces qui n'appartiennent pas à la catégorie des commerces de proximité du fait d'une fréquentation plus occasionnel (magasins de bricolage, jardinage, station service, concessionnaire automobile, magasin de mobilier, gros électroménager, aménagement de la maison ...)

Disposition 2 : limitation des implantations de nouveaux commerces hors de ces deux centralités.

Le nouveau PLU encadre fortement l'implantation de commerces hors des rues identifiées pour la préservation et le développement des commerces de proximité. Cette disposition ne concerne pas les services de proximité qui peuvent s'implanter librement sur la commune.

Concernant les commerces de proximité, leur implantation est interdite hors des rues commerçantes identifiées au plan graphique pour la préservation et le développement des commerces de proximité, ou hors de la zone UYc.

Concernant les autres commerces, leur implantation hors des centralités n'est possible qu'au sein des ZACOM, donc hors de la commune d'Yffiniac. Deux exceptions sont toutefois prévues au sein des zones d'activités d'Yffiniac :

- exceptions prévues par le SCOT (cafés hôtels restaurants (CHR))
- activité de commercialisation adossée à une activité de production artisanale, à l'exclusion des activités artisanales désignées comme commerces de proximité.

Pour les commerces déjà existants avant l'approbation du nouveau PLU et localisés hors des centralités, leur extension et leur mise aux normes est possible. De plus, conformément au SCOT, la commercialité d'un local situé hors centralité et hors ZACOM reste acquise (même en cas de déclaration de travaux ou de permis de construire, dans le cadre d'une extension mesurée du local).

Le tableau ci-dessous synthétise les différentes règles encadrant les destinations des activités selon les typologies « commerce », « artisanat », « industrie », « tertiaire » :

	Rue appartenant aux centralités identifiées au PLU	Zone d'habitat hors centralité	Zone d'activité
Commerce de proximité	Implantation nouvelle possible, pas de changement de destination	implantation nouvelle interdite, transformation en logement ou extension autorisées	Implantation nouvelle interdite sauf exceptions prévues par le SCOT (cafés hôtels restaurants (CHR))
Service de proximité	Implantation nouvelle possible, pas de changement de destination	Implantation nouvelle possible, transformation en logement ou extension autorisées	Implantation nouvelle interdite
Commerce non qualifié de proximité	Implantation nouvelle possible, changement de destination vers du logement possible	Implantation nouvelle interdite, transformation en logement ou extension autorisées	Implantation nouvelle interdite sauf exceptions prévues par le SCOT (stations de distribution de carburants, concessionnaires automobiles et motocycles), transformation en logement interdite, extension autorisée.
Activité artisanale (hors commerces de proximité), activité industrielle, activité tertiaire	Autorisée si compatible avec habitat		Activités autorisées en fonction des sous-secteurs. Possibilité d'implanter une activité de commercialisation adossée à une activité de production artisanale

En conclusion, le PLU protège les commerces et services de proximité existants dans les centralités en interdisant leur changement de destination, sauf pour quelques types de commerces qui ne sont pas désignés comme des commerces de centralité.

Concernant les implantations nouvelles, elles se réalisent uniquement dans les centralités pour les commerces de proximité, et de manière libre pour les services. Les autres commerces ne peuvent s'implanter hors des centralités, sauf exceptions prévues par le SCOT dans les zones d'activités.

Ces principes sont retranscrits dans l'article 12 des dispositions générales du PLU :

Extrait du règlement du nouveau PLU (dispositions générales du PLU) :

ARTICLE 12 - SECTEURS DE PRESERVATION ET DE DEVELOPPEMENT DES COMMERCES ET SERVICES DE PROXIMITE (L151-16 DU CU)

- Préservation des commerces et services de proximité existants dans le centre-ville et sur le secteur de la Gare :

Dans les **rues commerçantes** identifiées au plan graphique pour la préservation et le développement des commerces et services de proximité, les transformations en logement des locaux à usage de commerce et de service de proximité sont interdites. Cette interdiction est levée après une durée de vacance avérée de 5 ans consécutifs. La notion de « commerce et service de proximité » est précisée dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation.

- Limitation des implantations commerciales hors du centre-ville :

Hors des rues commerçantes identifiées au plan graphique pour la préservation et le développement des commerces de proximité, ou hors de la zone UYc, l'implantation de nouveaux commerces de proximité est interdite.