

DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

SCOT de la Communauté de
Communes
du Pays de Châteaulin et du Porzay

PIÈCE N°3 DU DOSSIER DE SCOT

SCOT APPROUVÉ LE 8 JUIN 2016



Partie 1.

1.1

Le Pays de Châteaulin et du Porzay organise son armature urbaine, paysagère et écologique, pour une insertion proactive de son développement dans le maillage ouest breton et la mise en valeur d'une maritimité porteuse d'équilibre et d'attractivité.

Organiser des échanges dynamiques de Châteaulin au littoral pour structurer une armature urbaine porteuse de cohésion et un espace économique fort avec Pont de Buis et Pleyben 2

1.1.1 S'appuyer sur Châteaulin, Plomodiern et Plonévez-Porzay pour développer un réseau équilibré de pôles urbains supports de services et fonctions urbaines renforcés 3

1.1.2 Articuler l'armature urbaine avec le développement d'une offre numérique et en transport qui accroît l'accessibilité locale et globale du territoire 16

1.1.3 Développer une offre en logements qui renforce les polarités et l'accès aux mobilités 29

1.2

Préserver le maillage écologique pour fortifier la qualité environnementale maritime et continentale du territoire 31

1.2.1 Préserver les réservoirs biologiques et les continuités naturelles majeures nécessaires à leur fonctionnement 32

1.2.2 Entretenir la dynamique bocagère et forestière support d'une trame verte fonctionnelle 44

1.2.3 Protéger les zones humides, cours d'eau et milieux associés pour assurer le rôle écologique de la trame bleue 51

1.3

Valoriser la diversité et la typicité paysagères pour révéler le Pays de Châteaulin et du Porzay au sein de l'armature finistérienne et structurer les liens internes au territoire 57

1.3.1 Garantir la lisibilité des entités paysagères qui structurent et affirment l'identité du territoire 58

1.3.2 Valoriser l'accès aux patrimoines 70

1.4

Valoriser les sites côtiers et les activités liées à la proximité de la mer dans le cadre de pratiques du territoire respectueuses de la sensibilité littorale 73

1.4.1 Reconnaître et préserver les espaces remarquables 75

1.4.2 Préciser et pérenniser les coupures d'urbanisation 77

1.4.3 Développer les activités nautiques, sportives et de découverte de la nature 79

1.4.4 Renforcer la multifonctionnalité des espaces littoraux pour les habitants, les actifs et les touristes 80

Partie 2.

2.1

Le Pays de Châteaulin et du Porzay met en œuvre un aménagement qualitatif s'appuyant sur les potentiels de chacun de ses secteurs pour renforcer la vitalité du tissu économique et promouvoir un cadre de vie attractif.

Développer les filières productives locales et créer les conditions pour leur montée en gamme en structurant un espace économique lisible et attractif à la jonction des flux N165 / N164 88

2.1.1 Protéger durablement un espace agricole productif et préserver la fonctionnalité des exploitations en tenant compte des évolutions de leurs filières économiques 89

2.1.2 Déployer les fonctions industrielles, logistiques et tertiaires du pôle économique Est au travers d'une offre foncière et une gestion des flux adaptées aux différents types d'entreprises et de leur activité 94

2.1.3 Développer une offre de parcs artisanaux à Plomordern et Plonévez-Porzay pour dynamiser l'économie rurale en relais du pôle économique est. 97

2.2

Diversifier l'activité économique et la diffuser dans le territoire en promouvant une offre de service et artisanale qui appuie la vie des bourgs et valorisent leurs spécificités 98

2.2.1 Accroître l'offre artisanale et tertiaire de centre 99

2.2.2 Faire émerger et structurer une chaîne de valeur touristique 101

2.2.3 Améliorer l'attractivité commerciale des centres urbains 104

2.2.4 Organiser l'offre en commerces pour préserver la vitalité des centres et renforcer le pôle commercial structurant de Châteaulin 105

2.2.5 DACOM 110

2.3

Optimiser les urbanisations pour proposer des espaces de qualité, fonctionnels et répondant aux nouveaux modes d'habiter et de travailler 111

2.3.1 Renforcer la mixité des fonctions urbaines dans le cadre d'un aménagement compact et attractif 112

2.3.2 Développer la qualité des parcs d'activités dans une logique d'unité et de promotion de l'image du territoire et des entreprises 116

2.4

Diversifier l'offre en logement et améliorer son accessibilité dans le cadre d'un équilibre entre littoral et arrière pays 120

- 2.4.1 *Développer une offre en logements adaptée aux différents publics et facilitant leur choix d'installation au regard de leurs besoins professionnels et projets de vie* 121
- 2.4.2 *Renforcer la politique de réhabilitation des logements pour améliorer le confort des populations et contribuer à la vitalité des espaces bâtis existants* 126

2.5

Assurer une gestion environnementale hautement qualitative, qui soutienne le développement et valorise les ressources naturelles du territoire 128

- 2.5.1 *Orienter l'aménagement du territoire en faveur de la préservation de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques* 129
- 2.5.2 *Garantir la pérennité des usages de l'eau sur le long terme* 134
- 2.5.3 *Concevoir un urbanisme économe en énergie et favorisant la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre* 137
- 2.5.4 *Poursuivre la politique de gestion des déchets associant valorisation et prévention* 142
- 2.5.5 *Minimiser l'exposition des personnes et activités aux risques et aux nuisances* 144

Annexes

Annexes cartographiques du DOO

PARTIE 1

Le Pays de Châteaulin et du Porzay organise son armature urbaine, paysagère et écologique, pour une insertion proactive de son développement dans le maillage ouest breton et la mise en valeur d'une maritimité porteuse d'équilibre et d'attractivité.

- 1.1 Organiser des échanges dynamiques de Châteaulin au littoral en structurant une armature urbaine porteuse de cohésion et un espace économique fort avec Pont de Buis et Pleyben**
- 1.2 Préserver le maillage écologique pour fortifier la qualité environnementale maritime et continentale du territoire**
- 1.3 Valoriser la diversité et la typicité paysagères pour révéler le Pays de Châteaulin et du Porzay au sein de l'armature finistérienne et structurer les liens internes au territoire**
- 1.4 Valoriser les sites côtiers et les activités liées à la proximité de la mer dans le cadre de pratiques du territoire respectueuses de la sensibilité littorale**

1.1 Organiser des échanges dynamiques de Châteaulin au littoral en structurant une armature urbaine porteuse de cohésion et un espace économique fort avec Pont de Buis et Pleyben

Le Pays de Châteaulin et du Porzay organise et valorise la spécificité et la complémentarité de ses différents espaces pour renforcer la cohésion globale du territoire lui permettant de faire poids dans le maillage ouest breton et de mieux coopérer au sein de ce maillage.

Cet objectif de cohésion se traduit par l'organisation d'un réseau de pôles urbains qui se renforcent et irriguent le territoire en services et moyens de mobilités afin d'intensifier et d'équilibrer les échanges économiques et résidentiels de Châteaulin au littoral. Châteaulin constitue le pôle principal de ce réseau que l'ensemble du territoire soutient pour déployer son rayonnement à l'articulation de Brest, Quimper et Crozon et pour structurer avec Pont de Buis et Pleyben un espace économique vigoureux captant et organisant les flux de la jonction N165/N164.

- 1.1.1 S'appuyer sur Châteaulin, Plomodiern et Plonévez-Porzay pour développer, à l'échelle du territoire, un réseau équilibré de pôles urbains supports de services et fonctions urbaines renforcés**
- 1.1.2 Articuler l'armature urbaine avec le développement d'une offre numérique et en transport qui accroît l'accessibilité locale et globale du territoire**
- 1.1.3 Développer une offre en logements qui renforce les polarités et l'accès aux mobilités**

1.1.1 S'appuyer sur Châteaulin, Plomodiern et Plonévez-Porzay pour développer, à l'échelle du territoire, un réseau équilibré de pôles urbains supports de services et fonctions urbaines renforcés

L'illustration en page suivante explicite et précise l'organisation de l'armature urbaine du Scot et la vocation des différents pôles qui la compose.

➔ **OBJECTIFS :**

Pôle principal du Scot, Châteaulin a vocation à renforcer fortement sa vitalité résidentielle et économique afin d'étendre son rayonnement et de diffuser ses dynamiques grâce au réseau de bourgs et de villages du territoire qui l'appuient. Ayant un rôle majeur pour le développement des transports et des fonctions supérieures nécessaires au positionnement économique du Scot, il organise les grands flux internes et externes et assure l'élévation du niveau des services bénéficiant à l'ensemble du territoire et à son attractivité.

Dynamiser les échanges internes entre l'arrière-pays et le littoral amène **les pôles secondaires de Plomodiern et Plonévez-Porzay** à structurer avec Châteaulin le développement de l'offre majeure en activités artisanales, logements et services (incluant les transports et le tourisme) dans un objectif de rapprochement habitat/emplois et de renforcement de l'accessibilité des équipements et services pour les habitants, les entreprises et les touristes.

Cette dynamisation des échanges conduit aussi les autres communes à contribuer au développement global du territoire en valorisant leurs atouts propres et en fonction de leur capacité. Ces communes assurent un renforcement résidentiel modéré et un développement de services et d'implantations artisanales pour constituer **des pôles de proximité** vivants et animés qui fortifient l'économie rurale, diffusent le tourisme et favorise l'accueil d'actifs. Leur développement recherche une complémentarité de fonctionnement avec Châteaulin, Plomodiern et Plonévez-Porzay afin d'appuyer la montée en puissance de ces pôles structurants et d'optimiser la mutualisation des équipements, l'accès aux transports et la mixité résidentielle et sociale à l'échelle du territoire.

Par cette organisation, le Scot renforce la vocation de ses différents espaces et une cohésion territoriale propice au développement de **coopérations équilibrées** avec les territoires voisins dans les domaines économiques, touristiques et des transports : la baie d'Audierne, Pleyben et Pont de Buis et les secteurs de Quimper et Brest.

Armature principale du SCOT : Offre majeure en logements, équipements et services structurants (incluant les transports),

Pôle principal :

- Equipements et services supérieurs
- Pôle d'échange multi-modal
- Développement majeur des fonctions économiques : Pôle économique Est, industrie, logistique améliorée, artisanat, tertiaire

Pôles secondaires :

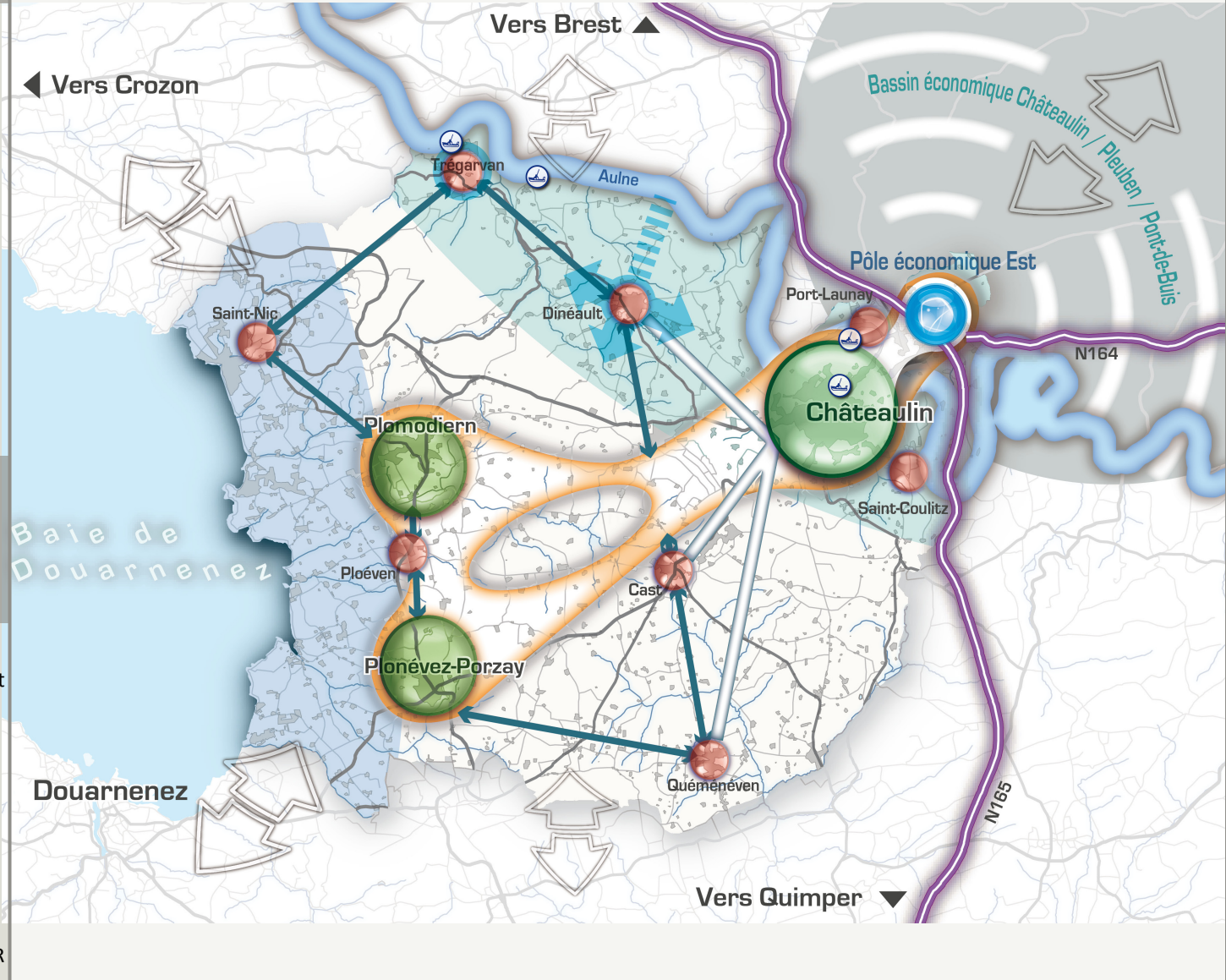
- Equipements et services intermédiaires et de proximité
- Fonctions économiques traditionnelles (artisanat, agriculture)
- Structuration des accès à la côte avec St-Nic et Ploéven

Réseau de bourgs/villages à renforcer, appuyant l'armature principale : irrigation en services et moyens de mobilité, diffusion organisée du tourisme de la côte à l'arrière-pays, mixité résidentielle

Pôles de proximité :

- Equipements et services de proximité et implantations artisanales
- Renforcement maîtrisé de l'offre en logement et diversité résidentielle
- Offre plus soutenue et diversifiée à Cast, Quéménéven et Dinéault pour appuyer Châteaulin
- Valorisation de l'Aulne comme axe naturel et touristique : ports, ch. de halage. Dinéault et Trégarvan articulation tourisme littoral/Aulne/PNR

Armature du SCOT : pour des échanges résidentiels et économiques dynamiques de Châteaulin au littoral et des coopérations externes fortifiées



→ Action 1

Renforcer les fonctions structurantes de Châteaulin pour un pôle principal attractif qui affirme le positionnement du territoire dans les grands flux.

→ **Développer sur le site Pouillot/Lospars un pôle d'activité majeur en lien avec le centre de Châteaulin, Pleyben et Pont de Buis pour une nouvelle lisibilité économique propice au développement des entreprises et à leur montée en gamme.**

Châteaulin accueille le développement économique (et commercial) principal du territoire en s'appuyant sur le renforcement des activités tertiaires et artisanales de centre et sur le développement du site du Pouillot/Lospars destiné à former un pôle économique Est majeur valorisant les grands flux de la jonction N165 et la N164.

Ce pôle, à développer en coopération avec la CC de l'Aulnes Maritime (Pleyben, Le Faou...) et Pont de Buis, consiste à organiser une offre de parcs d'activité de qualité et adaptée aux secteurs industriels (IAA...), de logistique améliorée (mixte activité/bureau) et de l'artisanat dans une logique de montée en gamme des entreprises (plus tertiaire). Organisé en tenant compte des parcs d'activité existants afin de constituer un ensemble cohérent et visible (image, innovation, qualité), le développement de ce pôle implique les objectifs d'aménagement suivants :

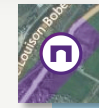
- **Renforcer les services aux entreprises** (pépinières, hôtel d'entreprise, cyber centre...) en recherchant leur regroupement afin d'impulser l'attractivité du nouveau parc pour les porteurs de projets et d'intensifier la fonctionnalité des parcs d'activité existants.
- **Mettre en valeur les entrées de ville de Châteaulin et organiser des liens fonctionnels entre le centre-ville et le pôle économique Est.** En effet, il s'agit de valoriser l'attractivité que procure la proximité de ces 2 espaces (services, paysage, transport...) en offrant des services urbains et cadres de travail diversifiés et complémentaires à même de mieux répondre aux besoins différents des actifs et des entreprises. Pour cela, les documents d'urbanisme et projets urbains mettront en œuvre les objectifs suivants :



Développer des liaisons douces à l'échelle de tout le pôle économique Est de Châteaulin et vers le centre-ville, en étudiant l'intérêt de lier le réseau avec Port Launay, Pleyben et avec celui bordant l'Aulne.



Maintenir une coupure d'urbanisation entre la ville et Run Ar Puns afin de valoriser la qualité paysagère de l'entrée de ville et la proximité de l'Aulne. Les documents d'urbanisme préciseront cette coupure d'urbanisation localisée par le Scot et auront pour objectif de préserver les éléments naturels du paysage traditionnel (haies, bosquets, alignements d'arbres) qu'elle regroupe, voire de les conforter par de nouvelles plantations appuyant la mise en scène des lieux (perspective sur le grand paysage, vers la vallée de l'Aulne...).



Affirmer l'entrée dans le centre de Châteaulin en définissant des lisières urbaines lisibles et nettes et en promouvant des implantations bâties de type urbain (ambiance de rue favorisée par des alignements, fronts bâtis, des densités variés mais s'inscrivant dans une logique d'unité générale) en accroche avec le tissu existant (éviter les impasses et l'implantation du bâti en grappe).



Développer une navette reliant le pôle économique Est au centre de Châteaulin (et à la gare) et étendre sa desserte au regard des besoins des futurs parcs d'activité et des enjeux éventuels de se connecter aux parcs d'activités existants à Pleyben et Pont de Buis.



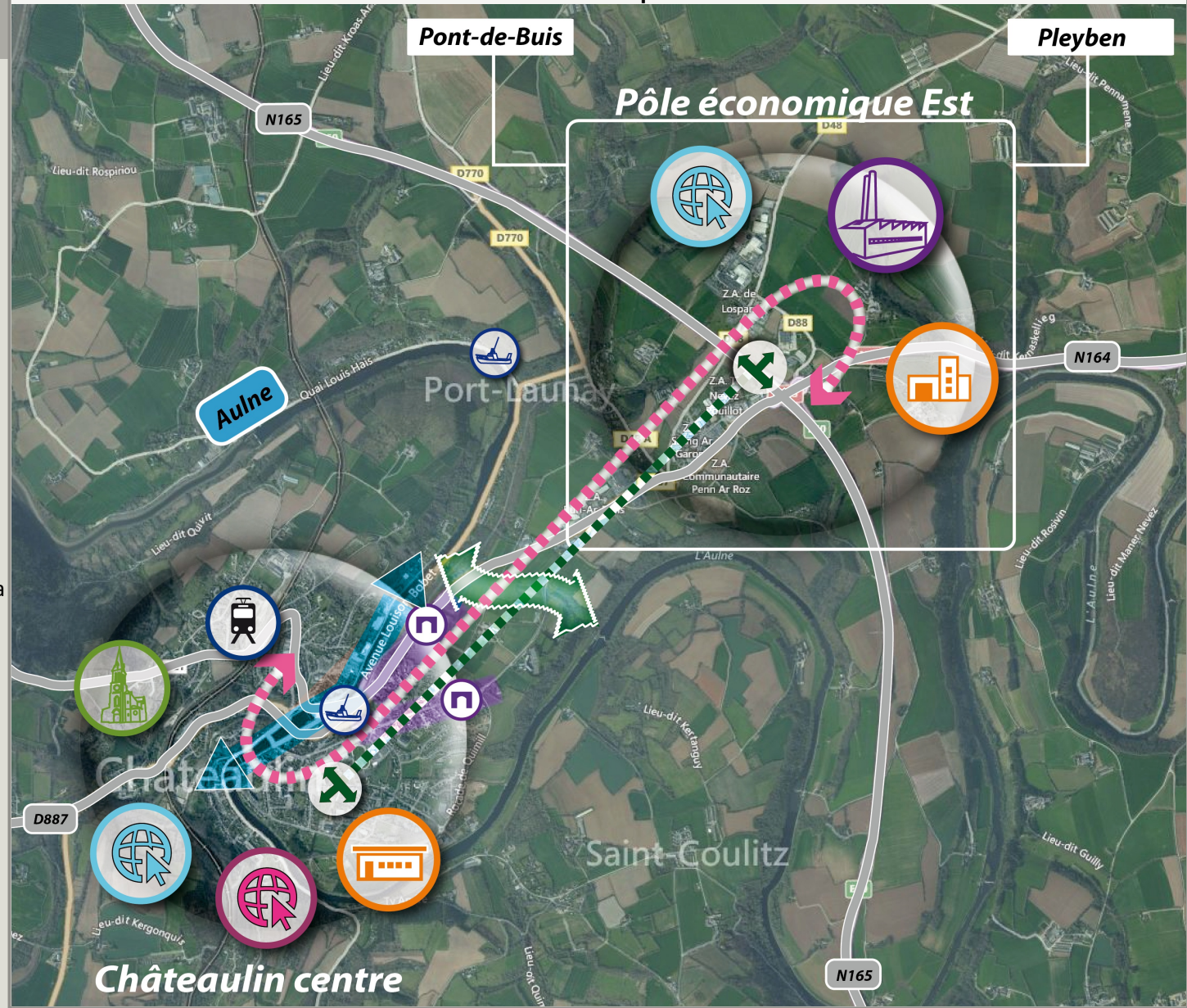
Favoriser le développement des commerces, services et bureaux dans la ville de Châteaulin en recherchant leur regroupement ou leur proximité pour constituer des linéaires ou « quartiers » de services dynamiques et attractifs. Les quais de l'Aulne, le centre-ville commercial et le pôle gare ainsi que les abords de ces espaces constituent des secteurs d'implantation ou d'accroches propices au développement de ces fonctions économiques. Aussi, pour favoriser leur installation, il s'agit de renforcer l'attractivité urbaine en organisant :

- des espaces paysagers de qualité (naturels ou urbains). La poursuite de la mise en valeur des quais et des abords de l'Aulne à Châteaulin constitue un bras de levier majeur pour renforcer les linéaires commerciaux et de services.
- des circulations pacifiées. La mise en œuvre d'un nouveau franchissement de l'Aulne constitue un moyen de gérer les conflits de circulation existant et de déployer des espaces publics propice aux modes de déplacements doux liant le centre-ville et les quais.
- des modalités de stationnement et de desserte par la navette desservant le pôle économique Est qui facilitent l'accès à ces fonctions.

Vocations économiques de Châteaulin et du pôle Est

-  Industrie, logistique améliorée
-  Artisanat, PME
-  Services aux entreprises, utilisateurs des parcs d'activités, tertiaire
-  Commerce de centre, services, bureau
-  Artisanat non nuisant, compatible avec la proximité et les flux des espaces résidentiels
-  Tourisme
-  Pôle gare multi-modal
-  Ports

Illustration : principe d'organisation des liens fonctionnels entre le centre de Châteaulin et le pôle économique Est



→ Renforcer et valoriser la porte d'entrée « ferrée » du territoire

Châteaulin constitue le pilier de l'armature des transports collectifs que le Scot organise pour accroître les capacités d'échanges internes au territoire et les relier aux grands flux via la ligne de train Quimper / Brest (cf. volet transport).

Le Scot soutient le renforcement de la desserte ferrée sur la ligne Quimper/Brest afin de donner à la gare de Châteaulin la capacité de développer l'intermodalité et d'y relier un réseau de transports collectifs attractifs à l'échelle du territoire : transport à la demande, navette à l'année desservant le pôle économique Est, lignes de bus à développer vers Plomodierne et Plonévez-Porzay s'accrochant au réseau départemental, navette saisonnière vers le littoral...

Le renforcement de la gare rejoint aussi un objectif urbain de développement prioritaire à proximité des transports collectifs permettant à Châteaulin de diversifier les types et les niveaux d'offres en logements, services et fonctions économiques nécessaires à la vocation et au rayonnement de la ville que le Scot lui prévoit. Pour répondre à cet objectif, et à condition que la fréquence de desserte ferrée soit adaptée, le territoire entend développer un pôle gare multi-mode associé à un quartier mixte habitat, services, tertiaire bien relié au centre-ville. Dans ce sens, il s'agira de prévoir les espaces mobilisables autour de la gare qu'ils soient libres ou aptes au renouvellement urbain, afin d'aménager ce quartier en tenant compte des objectifs suivants :

*Augmenter les capacités urbaines dans les secteurs desservis par les transports collectifs :

L'objectif du Scot est de renforcer parallèlement les polarités urbaines du territoire (objectifs de logements, mixité fonctionnelle, intensification urbaine dans les centres...) et la desserte en moyens de mobilités alternatifs à la voiture et adaptés au contexte rural (cf. volet transport...).

A moyen/long terme, la structuration du Scot permettra d'accroître les capacités à développer des transports collectifs.

Ainsi, dans les secteurs urbains desservis par des transports collectifs et dans le cas d'une desserte effective et suffisante de ces secteurs (fréquence, capacité...), les communes auront pour objectif la densification du tissu bâti existant et la diversification des fonctions urbaines de ces secteurs et de favoriser le raccordement de liaisons douces vers eux.

L'absence ou l'insuffisance de desserte en transport collectif ne saurait être un obstacle au développement des communes dès lors qu'il s'inscrit dans les autres objectifs de développement des moyens de mobilités fixés par le Scot.

- **organiser la mixité fonctionnelle (logements, services...) et l'intensification urbaine*** (renforcement de la densité/compacité) en intégrant les enjeux de stationnement et d'accessibilité pour les différents utilisateurs du quartier (voyageur, habitants, entreprises). Une étude de densification sera réalisée (Pour information : à la date de réalisation du présent document, une étude d'aménagement et de densification du plateau de la gare à Châteaulin est en cours).
- **développer une morphologie urbaine s'insérant dans le maillage** de rues existantes afin de favoriser un accès aisé depuis les secteurs environnants du quartier ;
- **prévoir des liaisons douces continues et sûres vers le centre-ville** (voies dédiées, partage de voies pacifiées...);
- **promouvoir une architecture de qualité et innovante** adaptée aux différents type d'occupation des sols projetés (commerces, bureau, logements...)

➔ **Développer les équipements et services de niveau supérieur pour accroître l'attractivité résidentielle, économique et touristique de Châteaulin bénéficiant à l'ensemble du Scot**

Châteaulin développe l'offre majeure du territoire en services et équipements structurants dans une logique d'élévation de leur niveau et de diversification.

Cette offre doit être adaptée aux vocations de Châteaulin, pôle principal du territoire ; ce qui implique de :

- **poursuivre le développement d'équipements d'échelle intercommunale** dans les domaines de la culture, de la santé, du vieillissement, et des sports et loisirs (projet de piscine intercommunale en cours) en recherchant une bonne accessibilité des sites et en tenant compte des besoins de l'espace rural et des capacités de mobilité des publics visés. Afin de favoriser l'émergence de grands équipements intercommunaux à Châteaulin et d'en optimiser leur fonctionnement, les territoires voisins au Scot pourront être associés aux réflexions sur la programmation de tels équipements.
- **anticiper les besoins d'équipements pour l'enfance et la petite enfance** ; le Scot ayant pour objectif de renforcer fortement l'offre de logements de Châteaulin, notamment pour les actifs. La programmation de ces équipements tiendra aussi compte des besoins liés aux actifs travaillant sur le site du Pouillot/ Lospars afin de favoriser les mutualisations possibles et une offre attractive facilement accessible depuis les pôles d'emplois.
- **renforcer les aménités touristiques** dans le cadre d'un réseau associant toutes les communes du territoire et les territoires voisins du Scot le long de l'Aulne (cf. volet tourisme). Il s'agit notamment de développer les aménités portuaires de Châteaulin et Port Launay en les coordonnant avec les besoins des sites de Dinéault et Trégarvan. Ces aménités relèvent de services aux navigateurs (services à quai, assainissement...) et d'un traitement qualitatif des espaces publics qui facilite l'accès aux quais et leurs pratiques pour les promeneurs qu'ils soient habitants, navigateurs en escale ou touristes afin d'en faire des espaces de convivialité et/ou récréatifs bénéficiant de la proximité de l'Aulne.

→ Action 2

Développer les pôles secondaires de Plomodiern et Plonévez-Porzay, supports de diffusion de l'offre en services et de fonctions littorales valorisées

Plomodiern et Plonévez-Porzay constituent des centralités complètes et multifonctionnelles à renforcer. Avec le pôle principal qu'ils appuient, les pôles secondaires développent l'offre majeure en logements en favorisant l'arrivée d'actifs afin d'équilibrer les dynamiques résidentielles (maîtrise de l'hébergement touristique non marchand) et économique (soutien des activités traditionnelles productives – agriculture, artisanat..., montée en gamme de l'hébergement touristique marchand). Par leur vocation et leur localisation ils contribuent à la diffusion de services accessibles dans le secteur littoral (incluant les transports), en relais de Châteaulin.

→ **Développer des services et équipements accessibles et diversifiés en faveur notamment des actifs et des entreprises**

Les pôles secondaires ont pour objectif de favoriser le développement de services intermédiaires et de proximité pour les personnes (actifs, personnes âgées...) et les entreprises (agriculture, artisanat...). Pour cela les documents d'urbanisme prévoient une utilisation significative des capacités d'urbanisation du tissu urbain existant dans lesquelles ils privilégient le développement d'espaces urbains multifonctionnels (habitat, bureaux, commerces...) et bien reliés avec les centres afin de constituer des espaces animés et attractifs.

Les pôles secondaires, **ainsi que les pôles de proximité**, accueillent ponctuellement des équipements et services structurants pour répondre à la stratégie du Scot (tourisme, transport, vieillissement...), à des objectifs de mutualisation permettant une meilleure proximité avec les utilisateurs ou à des besoins dépendant de spécificités patrimoniales ou géographiques.

→ Promouvoir l'élévation de la qualité des services touristiques

Avec les communes voisines, Plomodiern et Plonévez-Porzay améliorent l'organisation et la diversité des pratiques touristiques dans l'objectif de valoriser un espace littoral préservé et d'élever la qualité des services offerts. Il s'agit notamment de :

- **renforcer la lisibilité et la diversité de l'offre en loisirs et sports** autour de thèmes porteurs (la mer, le vent et les sports extrêmes...) et de promouvoir les événements festifs (cf. volet tourisme). A cette fin, les communes littorales ont vocation à étendre progressivement une offre en équipements répartie et mutualisée qui optimise les pratiques touristiques et les prolonge vers l'arrière-pays dans le cadre d'un réseau cohérent.
- **améliorer l'organisation des axes de mobilités quotidiennes et touristiques** en secteur littoral entre le rivage et les bourgs, entre les bourgs ainsi qu'avec Douarnenez et la presqu'île de Crozon (cf. volet transport). Le développement de liaisons douces et transports collectifs sera pris en compte dans les documents d'urbanisme pour prévoir, le cas échéant, des équipements et services à développer pour valoriser ces liaisons (et inciter à leur utilisation) ou pour favoriser leur proximité avec des linéaires commerciaux en milieux urbains.
- **maîtriser l'extension de l'hébergement de plein air en secteur côtier** et de favoriser un renouvellement et une densification des sites de campings/HLL existant avec amélioration de leur qualité et de leur intégration paysagère et environnementale (sous réserve de l'application de la Loi littoral).

Il s'agit aussi d'ouvrir l'économie touristique vers l'arrière-pays :

- en développant les activités de loisirs et l'accès aux espaces patrimoniaux naturels et historiques du territoire associant littoral et arrière-pays ;

- en développant de l'hébergement touristique marchand et non marchand dans l'arrière-pays ;
- en favorisant le développement de l'hôtellerie en secteur littoral et en secteur rétro-littoral.

→ Renforcer l'offre en parcs artisanaux

Pour soutenir l'économie productive traditionnelle, chaque pôle secondaire développe environ 2 nouveaux hectares de parc artisanal. Les documents d'urbanisme organisent une insertion paysagère soignée de ces parcs en portant une attention particulière à la qualité des lisières urbaines des bourgs et à leur entrée de ville qui contribuent à leur attractivité tant touristique que résidentielle. Pour cela, il s'agit de :

- définir un périmètre de parc d'activité cohérent au regard des lisières urbaines existantes et des liaisons douces touristiques envisagées : continuité urbaine, préservation de points de vue paysagers à valoriser, silhouette regroupée du bourg ou du village...
- prévoir des règles morphologiques (hauteur du bâti / recul par rapport aux limites de parc) et de plantation permettant d'atténuer l'aspect massif des bâtiments de grandes dimensions et d'éviter les covisibilités directes des zones d'entrepôts non fermées en entrée de ville. Cette insertion paysagère appellera une réflexion globale de l'aménagement des parcs afin de maximiser les effets paysagers souhaités tout en assurant une gestion économe de l'espace.

→ Action 3

* agriculture, implantations artisanales, services touristiques, commerces de proximité intégrant les besoins liés au tourisme

* sous réserve de l'application de la Loi littoral et des objectifs de gestion environnementale et des risques impliquant de maîtriser, voire limiter le renforcement des centres.

Organiser un développement maîtrisé des pôles de proximité qui valorisent leurs spécificités et dynamisent le mode de vie et l'économie rurale nécessaire à la cohésion du territoire

Les pôles de proximité se renforcent par une offre économique* et en équipements de proximité afin de soutenir un développement de services et emplois essentiels à l'espace rural et au maintien de bourgs et villages multifonctionnels et vivants. Leurs spécificités sont aussi mises en avant et organisées (tourisme, littoral, proximité d'un pôle structurant...) pour que les pôles de proximité jouent un rôle convergent et complémentaire appuyant les pôles structurants du Scot.

La mise en oeuvre de ces objectifs conduit les documents d'urbanisme à :

- **privilégier le développement prioritaire des centres* de bourgs et villages** afin de favoriser une augmentation de l'aire de chalandise propice au développement et au regroupement des commerces et services.
- **favoriser l'artisanat dans les centres urbains** (cf. volet économie du DOO). Les communes pourront aussi prévoir le développement artisanal dans le cadre de secteurs dédiés n'excédant pas au total 1 ha par commune en continuité de l'urbanisation existante. Ces secteurs s'inscrivent dans le cadre de la mise en oeuvre de la mixité fonctionnelle et sont donc compris dans l'enveloppe maximale de consommation d'espace fixée par ailleurs dans le SCOT pour le résidentiel.
- **définir une offre en logement cohérente avec une croissance maîtrisée de la population, notamment d'actifs, intégrant les effets du desserrement des ménages.** La programmation de logements s'effectue au regard des besoins propres de la commune et est proportionnée avec l'offre de service existante ou à créer. Elle tient aussi compte des objectifs de structuration urbaine du Scot :

- **Cast, Quéménéven et Dinéault** ont vocation à développer une offre plus soutenue en services et logements (quantité de logements) et plus diversifiée (logements diversifiés pour les actifs, proches des services, hébergements touristiques non marchands...) afin :
 - D'appuyer Châteaulin dans son espace économique,
 - D'éviter une spécialisation du parc de logements des communes,
 - De développer l'économie présentielle via l'hébergement touristique.

- **St-Nic** a vocation à développer des fonctions touristiques littorales (commerces, équipements de loisirs...) et à renforcer celles de pôle de services de proximité pour les habitants et les entreprises afin de promouvoir un développement pérenne de ces 2 vocations répondant à la stratégie du Scot. En cohérence avec cet objectif, son offre en logement croît de façon maîtrisée en intégrant les besoins des différents types de résidents et favorisant l'accueil d'actifs.

- **Ploéven, Trégarvan, Saint-Coulitz et Port Launay** sont des villages bénéficiant de la proximité des services de Plomodiern, Plonévez, Dinéault et Châteaulin. Leur développement modéré doit permettre a minima de maintenir leur population voire de l'augmenter légèrement et de favoriser une diversification des types de logements et des services touristiques. En outre, Port-Launay, développe son offre de logement en fonction des capacités permises par les contraintes topographiques, environnementales et des risques, qu'il peut mutualiser avec Châteaulin dans une logique de cohérence urbaine globale.

1.1.2 Articuler l'armature urbaine avec le développement d'une offre numérique et en transport qui accroît l'accessibilité locale et globale du territoire

➤ **OBJECTIFS :**

L'objectif du SCOT est de renforcer et diversifier l'offre de mobilités internes en lien avec le développement de l'armature urbaine afin d'accroître l'accès aux services, aux zones d'emplois et touristiques et de traduire ainsi la stratégie du territoire de dynamiser des échanges structurés de Châteaulin au littoral.

L'objectif est aussi d'inscrire cette offre dans les grands flux amenés à s'intensifier à court/moyen terme, en l'organisant pour renforcer l'accessibilité globale du territoire et la qualité des échanges humains et économiques dans l'ouest Finistère. En effet, il s'agit parallèlement :

- **D'accroître l'accès à Châteaulin pour appuyer son rayonnement** résidentiel et économique grâce à des circulations mieux hiérarchisées et une diversification des moyens de mobilités favorisant le développement des transports collectifs ;
- **De fluidifier les déplacements** des actifs et des touristes venant des territoires voisins ou se dirigeant vers eux (N165, N164, route de Crozon, route de Douarnenez) ;

Le renforcement de la desserte ferrée de Châteaulin accompagnant la mise en place de la LGV jusqu'à Quimper, la fluidification des circulations vers Crozon et l'accroche au réseau départemental de Bus pour les mobilités quotidiennes et touristiques constituent des axes essentiels de la politique des transports du Scot.

Le Scot structure ainsi un renforcement progressif des moyens de mobilités privilégiant les modes alternatifs à la voiture en cohérence avec le développement des grands flux et de son armature urbaine.

→ Action 1

Améliorer l'accessibilité et la fluidité de Châteaulin, pôle principal et porte est du territoire

→ **Réorganiser les flux au sein de Châteaulin afin de renforcer son attractivité urbaine et d'améliorer les circulations vers la presqu'île de Crozon et le littoral.**

- Fluidifier la traversée du pôle de Châteaulin pour les trafics routiers de passage.

Le Scot soutient le projet d'un nouveau franchissement* de l'Aulne dans Châteaulin qui permet en parallèle de hiérarchiser les flux relevant du transit de ceux liés à l'accès et aux échanges de proximité, motorisés et piétons, avec le centre-ville. Ce projet n'écarte pas l'opportunité, à terme, d'étudier une gestion amont des flux de transits estivaux vers Crozon qui pourrait s'appuyer sur un itinéraire alternatif passant par le Sud et se greffant à l'échangeur de Ti-Hemon/Châteaulin-Sud (en utilisant les infrastructures existantes) afin d'éviter la traversée de centres villes, dont celui de Châteaulin.

Les documents d'urbanisme prévoient les espaces éventuellement nécessaires à la réalisation de ces ouvrages et infrastructures.

- Améliorer la lisibilité du réseau de circulation urbain par une information qui optimise les itinéraires en fonction des usagers (cibler notamment la population touristique) et qui s'articule avec la signalisation des aménités de la ville sans la surcharger : fléchage, balisage, itinéraires conseillés.

→ **Accompagner cette réorganisation en poursuivant l'apaisement des circulations dans Châteaulin. Il s'agit notamment de favoriser la mise en place :**

- de zones 30, aires de rencontre et zones piétonnes pour pacifier les flux permettant de promouvoir les liaisons douces et l'attractivité de linéaires commerciaux ;

* Ce projet devra être étudié en prévoyant les mesures d'évitement et correctives (et en dernier recours compensatoires) de ses éventuelles incidences qui permettent de garantir l'acceptabilité environnementale du projet (notamment dans le cadre des procédures réglementaire en vigueur – étude d'impact...).

- De pistes ou bandes cyclables, sas, stationnements vélos pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo des touristes et des habitants ;
- De limitations à la circulation des poids lourds en lien avec les préconisations du schéma de circulation.

➔ **Réorganiser le stationnement en cohérence avec l'apaisement des circulations et la valorisation qualitative de certains espaces, notamment dans le centre-ville, pour soutenir et développer le tissu commercial de proximité.**

Les espaces urbains et leurs aménités à valoriser en priorité concernent les quais de l'Aulne, les places principales et abords des monuments et les rues commerçantes, notamment celles à vocation plus touristique (présence de restauration, hébergement,...). Les actions visent à :

- Dissuader du stationnement illégal en améliorant l'organisation et l'attractivité des liaisons et espaces piétonniers (place publique...);
- Varier les typologies de stationnement pour s'adapter aux besoins des différents usages et usagers (livraisons, stationnement courte/longue durée, Personnes à Mobilité Réduite,...);
- Favoriser un séquençage du stationnement plutôt qu'une répartition uniforme et systématique. En effet, il s'agit de renforcer l'offre dans les secteurs de besoin élevé et de la réduire ou la supprimer dans les secteurs stratégiques permettant une valorisation paysagère de la ville et de ses services* (amélioration de la visibilité d'un linéaire commercial, cône de vue sur un monument, abords du port...) ou permettant un renforcement des espaces piétonniers. La place visuelle du stationnement peut aussi être réduite ou atténuée par un traitement végétal de l'espace public.

* objectif qui s'articule avec des actions de dynamisation commerciale (Fisac...).

→ **Développer l'accessibilité du pôle gare, du centre-ville et du pôle économique Est par la mise en place d'une navette adaptée aux besoins des différents types d'utilisateurs.**

L'organisation d'une navette entre le pôle économique Est et le centre de Châteaulin sera un vecteur de la montée en puissance de ces deux espaces. Sa programmation (itinéraire, fréquence, déclenchement du voyage...) s'effectuera en fonction du développement du pôle économique Est et en tenant compte des besoins :

- de relier les secteurs de services (pépinières, sites de covoiturage, accès garderie, rues commerçantes du centre-ville...);
- des entreprises et des utilisateurs des parcs d'activités pour accéder à ces services. Le développement de plans de déplacements d'entreprise tenant compte de cette navette est encouragé.
- des habitants, notamment les actifs.

A terme, le réseau de desserte de cette navette a vocation à s'étendre au regard :

- du développement du pôle gare (multi-mode), en tenant compte des besoins des différents usagers : déplacements domicile/travail, voyages d'affaires ponctuels, ...
- des besoins pour les entreprises et les usagers des parcs d'activité de relier le pôle économique Est aux parcs d'activités existant de Pleyben et Pont de Buis.

→ Action 2

Faire émerger un pôle gare multi-modal structurant pour valoriser une desserte ferrée plus intense et développer l'usage des transports collectifs et innovants

L'objectif est de faire émerger un projet urbain d'ensemble autour du développement d'un pôle gare multi-modal à Châteaulin (cf. volet armature urbaine). Ce pôle gare doit mettre en avant une nouvelle accessibilité majeure bénéficiant à Châteaulin, mais aussi à tout le territoire ; ce qui implique les objectifs suivants d'aménagement et de gestion des différents flux.

→ **Valoriser l'image de la gare en elle-même, les abords du bâtiment voyageurs et les emprises attenantes** au travers d'un traitement de qualité des espaces publics : parvis convivial pour les voyageurs quotidiens et les touristes, gestion soignée des abords de la voie ferrée extérieurs à la gare, mobilier urbain fonctionnel, revêtement des voiries assurant une qualité d'aspect pérenne, espaces publics maîtrisant les besoins d'imperméabiliser par des matériaux et techniques plus écologiques...

→ **Faciliter l'accessibilité tous modes au pôle d'échange :**

- en mettant en place une navette vers le centre-ville et le pôle économique Est, permettant, le cas échéant, le transport de vélos ;
- en favorisant l'accès par modes actifs depuis le centre-ville (mise en place d'itinéraires cyclables, stationnement vélo) ;
- en gérant les flux (dépose minute, parking courte et longue durée en lien avec le covoiturage, services touristiques...) ;
- en organisant l'intermodalité (desserte par les lignes de transport à la demande développées dans le territoire, cadencement avec d'éventuelles lignes de bus régulières, abris bus, intégration tarifaire notamment pour les touristes et les actifs...).

→ Action 3

Développer les mobilités alternatives à la voiture, pour connecter Châteaulin aux autres pôles du territoire et pour offrir un accès performant aux pratiques touristiques

→ **Développer une offre en Transport A la Demande à l'échelle de la CCPCP s'articulant avec des lignes de desserte des plages en période estivale**

L'objectif est d'organiser, à terme, une offre en Transport A la Demande (TAD) complémentaire au réseau Penn Ar Bed assurant les connexions entre communes afin de faciliter l'accès aux services et zones d'emplois en fonction des besoins des différents publics (personnes âgées, actifs, touristes, jeunes...). Cette offre est cohérente avec les objectifs de structuration du Scot :

- les modalités de desserte en TAD (lieu de desserte, capacité de transport) tiennent compte des besoins d'accès aux principaux sites touristiques, aux espaces de services et économiques (avec à minima les centre-ville des communes et les parcs d'activité et commerciaux).
- L'organisation du TAD s'articule avec les autres lignes en transport collectif (Bus du Département, train, Navette estivale...) pour développer une offre contribuant au rabattement vers ces lignes en recherchant l'optimisation des trajets et capacités de transport au regard des motifs de déplacements (domicile/travail, publics captifs...) : rabattement vers la gare de Châteaulin, les pôles de Plomodiern et Plonévez-Porzay desservis par la ligne de bus Quimper/Crozon et une ligne interurbaine à développer entre Châteaulin et Douarnenez (cf. ci-après)...

L'organisation du TAD s'effectuera en étroite collaboration avec le Conseil Général et la Région afin de déterminer les modalités techniques, de gouvernance et économiques les plus adaptées.

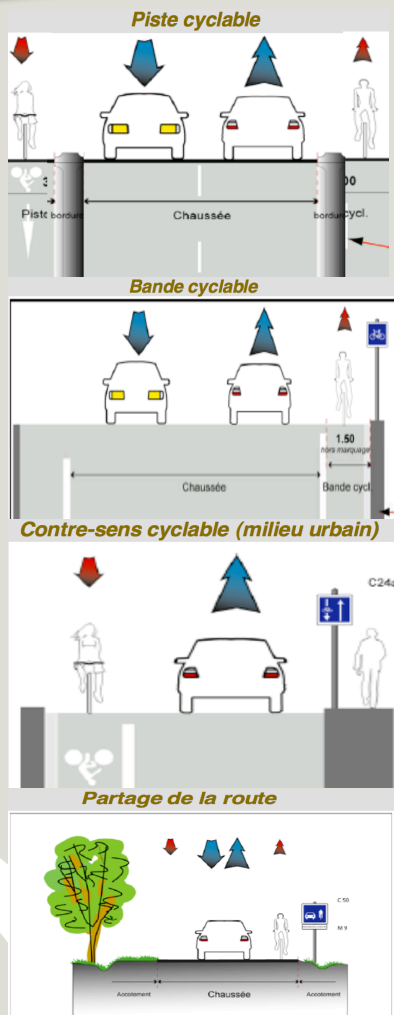
➔ **Favoriser l'intermodalité et l'utilisation des transports en commun :**

- en améliorant la qualité de la voirie et le niveau d'équipement des points d'arrêts (accès PMR, stationnement, parking et abris vélo) ;
- en assurant la correspondance entre les lignes de bus ;
- en optimisant la localisation des points d'arrêt afin de promouvoir leur utilisation.

➔ **Poursuivre le développement du covoiturage en définissant un schéma d'aires de covoiturage permettant :**

- de varier les typologies (aux échangeurs, au croisement d'axes routiers, en entrée de ville). Les aménagements seront adaptés à ces différentes typologies en termes de capacité de stationnement, d'intégration paysagère et environnementale et de sécurité des accès ;
- d'officialiser et labelliser les aires informelles ;
- de favoriser les mutualisations possibles avec des parkings existants à condition de ne pas générer des conflits de flux.

L'aménagement de voies cyclables relève de formes différentes selon le contexte de flux, urbain, d'usage des voiries et de sécurité.



➔ Déployer un maillage de liaisons douces qui articule les pratiques quotidiennes et touristiques afin de promouvoir une nouvelle proximité aux différents services du territoire

L'objectif du Scot est de réduire le besoin d'utiliser la voiture pour accéder aux services de proximité urbains (incluant l'accès aux transports collectifs) et touristiques en favorisant le développement d'un réseau piétonnier et/ou cyclable prioritairement :

- **dans les pôles urbains du Scot.** La définition des liaisons douces structurantes s'appuiera sur les pôles générateurs existants et à développer: secteurs d'emplois, de services, de desserte en transport collectif et d'habitat dense ainsi que les sites patrimoniaux et touristiques emblématiques.
- **entre les bourgs et zones d'habitat de Saint-Nic, Plomodiern, Ploéven et Plonévez-Porzay, d'une part, et les secteurs côtiers de ces communes d'autre part.** L'objectif est d'améliorer l'accès aux services des bourgs littoraux depuis leurs secteurs côtiers, et réciproquement (accès aux plages, campings...), en développant des liaisons douces appropriées aux pratiques quotidiennes et touristiques. La définition des liaisons douces structurantes tient compte des points d'arrêts des transports collectifs et sites de stationnement (covoiturage, parking) afin de permettre aux utilisateurs un changement facile du mode de déplacements. Le cas échéant, ces sites prévoient un espace pour le stationnement de vélos.

Le Scot localise les secteurs prioritaires pour l'aménagement de voies douces en s'appuyant sur l'étude transport et déplacement.

L'aménagement des liaisons douces doit être compatible avec la sensibilité et les objectifs de préservation écologique des milieux naturels desservis (cf. volet écologique du Scot).

Exemple de sites emblématiques du territoire existants et potentiels à valoriser : Menez Hom, Bois du Duc, chapelle de Kergoat, chapelle de la Palud, musées, site de parapente, abords de l'Aulne...

Ce maillage de « proximité » s'accompagne de liaisons douces à favoriser à l'échelle du territoire pour déployer les mobilités de loisirs et touristiques liant littoral et arrière-pays. L'objectif est ainsi de relier à terme :

- **les pôles urbains du Scot.** Les itinéraires s'appuieront sur les sites emblématiques culturels, sportifs, patrimoniaux et paysagers implantés dans ou à proximité du territoire afin de constituer un réseau attractif et connecté au maillage touristique périphérique au Scot (Ville de Locronan, PNR d'Armorique...). Le projet régional Véloroute Camaret-Vitré permettrait d'intensifier les liaisons de l'arrière-pays du territoire avec la presqu'île de Crozon. Il constitue un potentiel dont l'aménagement s'envisage sur le long terme, compte tenu des difficultés de son aménagement (maîtrise foncière...).
- **Les secteurs côtiers** de Saint-Nic à Ponévez-Porzay en recherchant des continuités cohérentes avec les communes de Douarnenez et de Telgruc sur Mer. Le maillage de liaisons douces prendra en compte et pourra s'appuyer sur le projet de vélo-route littorale du CG 29.
- **Châteaulin à Trégarvan** via les chemins de halage.

→ Soutenir la création d'une ligne de BUS interurbaine transversale (est-ouest)

Le Scot soutient la création d'une ligne de Bus interurbaine transversale connectant les lignes 35 et 52 du réseau Penn-ar-Bed du Conseil Général. Développer cette ligne (à étudier avec l'ensemble des partenaires compétents – CG29, CCPCP, Douarnenez...) a pour objectif :

- D'accroître l'offre en transport collectif entre le littoral et l'arrière-pays du Scot ;
- De connecter Châteaulin et le pôle économique Est du territoire à Pleyben et Carhaix, d'une part, et à Douarnenez et Audierne, d'autre part.

- De renforcer et organiser le fonctionnement touristique entre la Baie de d'Audierne à celle Douarnenez jusqu'à Crozon grâce à la connexion de cette ligne, dans la commune de Plonévez-Porzay, avec la ligne 37 (dans ce cadre, un cadencement entre les deux lignes serait à prévoir).



➔ **Mettre en œuvre une politique du stationnement adaptable, compatible avec les flux saisonniers et favorisant la pratique des liaisons douces**

- Organiser le stationnement dans les bourgs et villages en tenant compte des besoins supplémentaires en période estivale. Pour cela, il s'agit de favoriser le jalonnement des parcs de stationnement sous-utilisés. En outre, pour éviter la monopolisation de l'espace public par la voiture dans les centres urbains de petite taille ou desservis par des routes de faible gabarit, il sera privilégié la mise en place de stationnements en amont mais bien reliés à eux. Leur aménagement assurera une intégration paysagère et environnementale de qualité (maîtrise de l'imperméabilisation, matériaux durables, gestion des entrées de ville...) et facilitera leur utilisation pour un autre usage hors période estivale.

Pour Châteaulin le Scot prévoit des objectifs supplémentaires en matière de stationnement (cf. Action 1 précédente).

- Coordonner une offre en stationnement à proximité ou bien relié aux nœuds de transports collectifs et des liaisons douces structurant les accès à la côte afin de lutter contre le stationnement illicite et de maîtriser les flux de circulations sur les routes de petit gabarit.
- Hors les communes littorales de la baie de Douarnenez, développer une offre de petites unités de stationnement (exemple 2/3 places) reliées au réseau cyclable et de randonnées pour permettre de changer de mode de déplacements et d'organiser l'accès aux paysages (perspectives sur la vallée de l'Aulne...).
- Améliorer les conditions de stationnement dans les parcs d'activité en imposant du stationnement (poids lourds, voitures, 2 roues motorisés, vélos) sur les emprises privées.
- Développer l'offre de stationnement pour les vélos en privilégiant les points de desserte structurant en transport collectif, les parcs commerciaux et d'activité.
- Pérenniser les circulations agricoles existantes et l'accessibilité aux exploitations.

Les documents d'urbanisme prennent en compte les problématiques agricoles, de circulation et d'accès notamment, afin d'intégrer en amont les contraintes des exploitants dans les aménagements urbains et de voiries.

Transports collectifs et intermodalité



Faire émerger un pôle gare multi-modal pour valoriser une desserte ferrée plus intense



Soutenir la création d'une ligne de Bus interurbaine liant : Carhaix, Châteaulin et Douarnenez. Plonévez-Porzay articule cette nouvelle ligne avec la ligne 37 ; ce qui permet de lier la desserte de la Baie d'Audierne et de Douarnenez depuis Crozon



Développer une navette entre le centre de Châteaulin et le pôle économique Est



A terme, irriguer le territoire par une offre en TAD complémentaire au réseau de Bus

Covoiturage



Varié les typologies et labelliser les aires informelles

Mobilités actives



Secteurs prioritaires de développement des liaisons douces pour les mobilités quotidiennes et touristiques de proximité



Favoriser les mobilités douces, de loisirs et touristiques, par un réseau maillant l'ensemble du Scot et se connectant aux territoires voisins (principe de réseau)



Illustration : Articuler l'armature urbaine avec le développement d'une offre en transport qui accroît l'accessibilité locale et globale du territoire



	Lignes de Bus existantes 35 et 37 – Penn ar Bed		GR littoral		Projet Véloroute régional
	Navette estivale reliant l'ensemble de pôles urbains au littoral		Aire de Covoiturage labellisée		Projet Véloroute littorale

→ Action 4

Les schémas d'aménagement numérique :

- Schéma de Cohérence Régionale d'Aménagement Numérique de Bretagne « Bretagne Très Haut Débit » ;
- Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique du Finistère ;
- Schéma Directeur d'Aménagement Numérique du Pays de Cornouaille (SDAN).

Renforcer les infrastructures numériques et les NTIC pour déployer les fonctions économiques (et touristiques), développer des services à domicile novateurs et offrir une accessibilité numérique permettant de contribuer à la diminution des besoins en déplacements

Le déploiement du Très Haut Débit pour tous à horizon 2025/2030 est essentiel à la mise en oeuvre de la stratégie du Scot et impliquera de promouvoir le développement des infrastructures numériques en articulation avec les différents schémas d'aménagement fixés dans ce domaine aux échelles Pays, Département et Région.

En priorité, il s'agit de desservir en « Fiber To The Home » (FTTH), les parcs d'activités structurants (dont au premier plan le Pôle économique Est défini par le Scot), le centre-ville et le pôle multimodal de Châteaulin, les sites touristiques et établissements publics majeurs, le centre des bourgs.

Au regard de ces priorités de desserte et en étroite concertation avec les différents acteurs (EPCI, SDAN, CG, Région...) pour en préciser le phasage, les communes pourront :

- prévoir la pose en attente de fourreaux lors d'actions de VRD (voirie et réseaux divers) ;
- Inciter au raccordement en THD (Très Haut Débit) pour les nouveaux projets urbains s'inscrivant dans une opération d'aménagement ou pour les équipements publics structurants.

1.1.3 Développer une offre en logements qui renforce les polarités et l'accès aux mobilités

➤ **OBJECTIFS :**

Les objectifs spatialisés de logements renforcent les polarités du territoire en fonction de leur capacité et de leur vocation dans l'armature du Scot :

- **Un objectif de renforcer tous les pôles** afin de promouvoir une offre en logement diversifiée et adaptée aux différents publics qui contribue à une meilleure fluidité du parcours résidentiel et pour que la dynamique démographique favorisée par l'arrivée d'actifs s'articule avec un accroissement des services et emplois dans le territoire.
- **Un objectif d'équilibrage** préservant l'attractivité littorale mais dans le cadre d'une maîtrise et de dynamiques résidentielles mieux réparties avec l'arrière-pays. Il s'agit ainsi :
 - de maîtriser la part des résidences secondaires en secteur littoral en développant une offre appropriée pour les actifs (locatifs, accession, primo accédant...);
 - d'équilibrer le parcours résidentiel à l'échelle du territoire en intensifiant la diversification des typologies de logement, en priorité dans le secteur littoral ainsi que dans les pôles structurants et les communes voisines.
- **Un objectif de structuration** qui affirme la montée en puissance des pôles structurants du territoire et renforce l'accès aux services et mobilité pour les habitants et les touristes.

Pour atteindre environ 19 500 habitants à 20 ans, l'objectif de logements à construire dans cette même période est d'environ 3 400, à l'échelle du Scot.

Les documents d'urbanisme et de programmation mettront en œuvre les objectifs de logements définis ci-après, dans le cadre d'une croissance progressive du rythme de construction. Ainsi, la mise en œuvre du PLH 2014-2019 constitue une première étape dans la réalisation de ces objectifs, notamment pour organiser la sortie de crise immobilière ayant impliqué une baisse conjoncturelle de la production de logements dans la période récente. En outre, ces objectifs peuvent être dépassés s'ils n'augmentent pas la consommation d'espace fixée par le SCOT et s'ils ne remettent pas en cause l'équilibre de l'armature urbaine au terme du Scot, prévue au présent DOO.

Les pôles structurants organisent les dynamiques majeures du territoire entre le littoral et l'arrière-pays, aussi le Scot donne-t-il un indicateur de répartition des objectifs de logements entre ces pôles et les pôles de proximité pour suivre l'équilibrage de ces dynamiques.

Cet indicateur sera pris en compte dans l'évaluation à terme de la mise en œuvre des PLU afin, le cas échéant, d'identifier le besoin d'intensifier ou de maîtriser la production de logements.

La répartition de logements peut varier dans le temps pour tenir compte de l'évolution des capacités des communes et des contraintes d'aménagement notamment ; l'indicateur du Scot étant fixé sur 20 ans.

Pôlarités	Objectifs de logement à 20 ans				
	Nombre	Moyenne par an		Répartition en pourcentage	
		SCOT	Rappel 2001/2011	SCOT	Rappel 2001/2011
Pôles structurants (principal et secondaires)	2057	103	56	61%	55%
Pôles de proximité	1335	67	61	39%	45%
Total	3392	170	117	100%	100%

A titre indicatif, rappel des objectifs du PLH 2014-2019

Communes	Rappel objectifs PLH 2014-2019 pris en compte dans le Scot	
	Nombre	Moyenne par an
Chateaulin	160	27
Plomodiern	145	23
Plonévez-Porzay	120	20
Saint-Nic	70	12
Cast	80	13
Dinéault	45	8
Quéménéven	45	8
Ploéven	30	5
Saint-Coulitz	30	5
Port-Launay	15	3
Trégarvan	10	2
TOTAL SCOT	750	125

Note : Les moyennes par an sont exprimées à 20 ans et sont indicatives ; la production de logements pouvant varier d'une année à l'autre.