

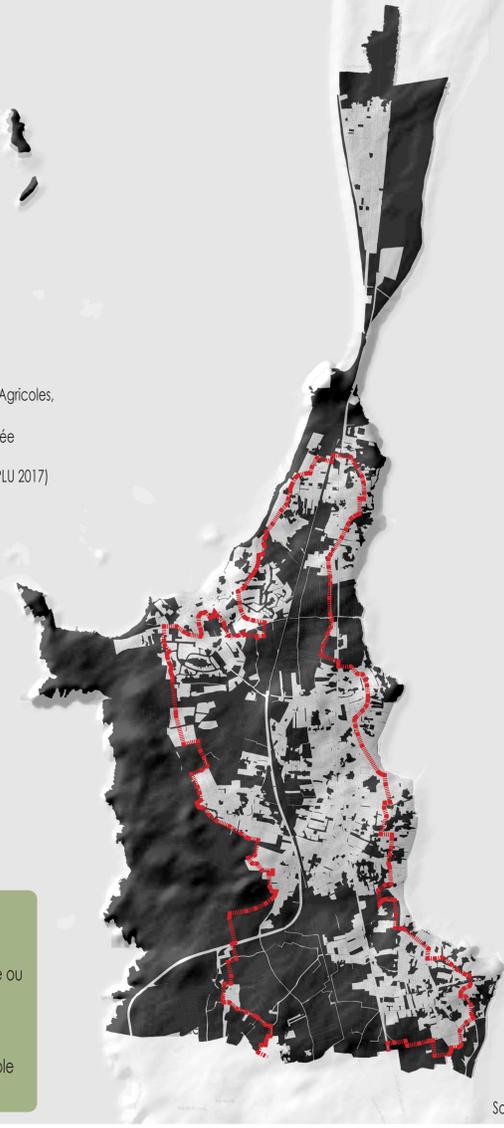
VERS UNE TRAJECTOIRE ZAN

L'ARTICLE L141-8 du Code de l'urbanisme

Il permet de fixer des objectifs de réduction de l'artificialisation des sols en tenant compte :

- Des besoins en matière de production de logements en lien avec la dynamique du territoire.
- Des besoins en matière d'implantation d'activité économique et de mutation et redynamisation des bassins d'emploi.
- Du potentiel foncier mobilisable dans les espaces déjà urbanisés et à urbaniser.
- De la diversité des territoires urbains et ruraux, de leurs stratégies et leurs besoins.
- Des efforts de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers déjà réalisés par les collectivités compétentes.
- Des projets d'envergure nationale ou régionale dont l'impact en matière d'artificialisation peut ne pas être pris en compte pour l'évaluation de l'atteinte des objectifs.
- Des projets d'intérêt communal ou intercommunal.

■ Espaces Naturels, Agricoles, Forestiers (ENAF)
 □ Surface consommée
 — Délimitation EPR (PLU 2017)



L'ARTICLE L192 de la Loi Climat et Résilience

Il permet de définir l'Artificialisation Nette comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation constatées sur un périmètre et sur une période données.

L'ARTIFICIALISATION

Elle est définie comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage.

LA RENATURATION

La renaturation d'un sol, ou désartificialisation, consiste en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol.

LE ZAN C'EST QUOI ?

754 HA DE SURFACE COMMUNALE
 La surface de Saint-Pierre-Quiberon représente 1,6 % du territoire intercommunal d'Auray-Quiberon Terre Atlantique

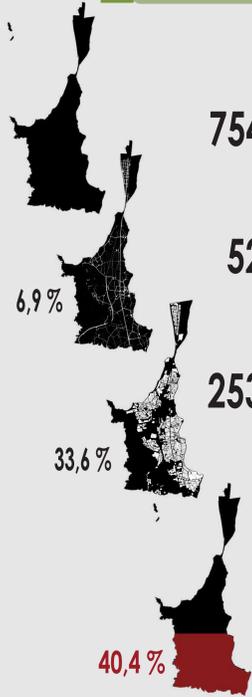
52 HA ENVIRON D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES
 Les infrastructures routières principales (départementales, voies intra-quartiers)

253 HA ENVIRON DE PARCELLES URBANISÉES
 Les parcelles urbanisées (logements, équipements, industries, services, commerces) représentent en moyenne :

SURFACE CONSOMMÉE

305 HA ENVIRON CONSOMMÉS SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL
 La surface urbanisée totale (voies, parcelles urbanisées) sur Lanvallay, soit : % DU TERRITOIRE COMMUNAL

13,4 HA CONSOMMÉS EN 10 ANS
 Soit la création ou l'extension d'espaces urbanisés sur la période 2010-2020



Source de données : BDTOP0_3-0_D056_2021-09-15

33 LOGEMENTS À PRODUIRE PAR AN
 Objectifs annuels de production de logements au regard du PLH d'Auray-Quiberon Terre-Atlantique (25 mars 2016)

1,8 % DES EMPLOIS DE AQTA
 Saint-Pierre-Quiberon concentrait 490 des 27 438 emplois sur l'Agglomération d'Auray-Quiberon Terre-Atlantique en 2018
 -5 emplois par rapport à 2008

200 HA DE CÔTE SAUVAGE
 Périmètre protégé au titre de son intégration dans l'entité Grand Site Dunaire Gâvres Quiberon depuis 1997

ESPACES PROCHES DU RIVAGE (EPR)

- « Les EPR sont déterminés en croisant les critères suivant (...) » :
- La co-visibilité avec la mer, critère principal, qui peut-être corrigé à la hausse ou à la baisse en fonction des autres critères suivants,
 - La distance par rapport au rivage,
 - La nature et l'occupation de l'espace (urbanisé, nature, existence d'une coupure liée à une infrastructure,...) où la présence d'un espace remarquable au sens de la loi littoral peut constituer un indice déterminant.

LOLITTORAL

UNE VILLE TOURISTIQUE DANS UN CADRE EXCEPTIONNEL...

50 ans après...
 1968 - 2018

Quelques profils d'habitants...

2056 HABITANTS EN 2018
 Une population très stable au cours du demi-siècle

3564 LOGEMENTS EN 2018
 Deux fois plus de logements dans la commune depuis 1968
 x2

66 % DE RÉSIDENCES SECONDAIRES EN 2018
 Une croissance sensible du pourcentage de résidences secondaires

50 % DES HABITANTS DE SAINT-PIERRE-QUIBERON ONT PLUS DE 60 ANS

40 % DES MÉNAGES D'UNE PERSONNE DONT :
 26 % SONT DES FEMMES SEULES

63 % DES MÉNAGES HABITAIENT LEUR RÉSIDENCE ACTUELLE IL Y A 10 ANS
 Une population très stable

23030 € DE REVENU MÉDIAN PAR UNITÉ DE CONSOMMATION
 Des habitants aux revenus élevés majoritairement issus des pensions de retraite (52%) et du patrimoine (17%)

25 % DE NON SALARIÉS (POPULATION DE 15 ANS OU PLUS AYANT UN EMPLOI SELON LE STATUT)

BI-RÉSIDENT.E 1
FAIRE D'UNE MAISON DE VACANCES, LE COEUR DE L'HISTOIRE FAMILIALE
 Didier

BI-RÉSIDENT.E 2
HABITER ENTRE DEUX RÉSIDENCES
 Juliette

SAISONNIER.E
HABITER LE TERRITOIRE D'UNE SAISON À L'AUTRE
 Lucie

TOURISTE
FAIRE UN TOUR ET PUIS S'ANCER PROGRESSIVEMENT DANS LE TERRITOIRE
 Jean-Luc

JEUNE RETRAITÉ.E
INTERROGER SES CHOIX RÉSIDENTIELS À L'ÂGE DE LA RETRAITE
 Catherine & Dominique

ANCIEN.NE
INTERROGER SES CHOIX RÉSIDENTIELS À L'ÂGE DE LA RETRAITE
 Jacqueline

DIAGNOSTIC

DREAL BRETAGNE
 PRIGENT & ASSOCIÉS
 MANA
 BE NAT



UN PAYSAGE NATUREL MONUMENTAL



DES ATOUTS A VALORISER

- Une **identité paysagère contrastée** entre la côte sauvage «naturelle», la côte urbanisée et ses plages, et l'originalité de l'isthme associé au Fort de Penthièvre.
- De **belles ambiances de villages dans les terres**, où l'espace public est défini par l'implantation des maisons et relié par un réseau de venelles offrant de nombreuses possibilités de liaisons douces.
- Des **coupures «vertes»** entre les villages qui contribuent à la lisibilité des villes et de leurs sites et à la mise en continuité des paysages de la côte et du plateau cultivé.
- Un **atrait touristique qui repose sur la qualité des paysages**, un équilibre entre développements urbains et espaces naturels à définir dans ce sens.

DES POTENTIELS A DÉVELOPPER

- L'**itinéraire de la RD768**, -première image du territoire- avec ses longs développements urbains pavillonnaires et ses commerces touristiques qui banalisent le paysage urbain traversé.
- L'**étalement pavillonnaire important**, en particulier en arrière du front de mer à l'Est, vers la côte sauvage. **Des limites urbaines peu définies**, qui donnent le sentiment d'un «grignotage» des espaces naturels et rendent «floues» la compréhension des sites des villages.
- Une **faible dynamique agricole** avec de nombreuses friches où disparaît le parcellaire ancien et ses murs de pierre sèche. Une couleur de moins au paysage de la presqu'île.



UN NÉCESSAIRE ÉQUILIBRE ENTRE NATURE ET BÂTI

- 1 **Les hameaux de la côte sauvage** (Kervihan, Kerboulevin), encore «préservés», et leur enveloppe agricole : quelle protection pour garantir leur identité et quelle type d'agriculture imaginer sur ces espaces contraints, à proximité des villages?
- 2 **La route côtière et ses «poches» de stationnements** en front de mer : vers une suppression de l'accès motorisé au littoral? Peut-on reculer ces parkings vers les zones urbaines?
- 3 **Z.A. de Kergroix** : quel avenir à long terme pour cette zone d'activités en plein coeur d'un milieu naturel? Quelles autres possibilités de développement économique à l'échelle d'AQTA?
- 4 **La RD 768** : un itinéraire banalisant les paysages, des coupures vertes entre bourg à identifier et qualifier, des séquences à organiser?
- 5 **Le réseau des espaces publics du bourg** : un chapelet de places à fort potentiel, la place de la voiture à interroger, des venelles à fort potentiel (rue Jean Rio, rue Marthe Delpirou...)?
- 6 **Des «coupures vertes»** qui dessinent l'enveloppe des bourgs et des continuités terre-mer : quel statut pour ces espaces?
- 7 **L'isthme**, un «seuil paysager» monumental à protéger?
- 8 **Les zones de submersion marine** : quelle maîtrise de l'évolution de l'isthme et de ses accès?

Paysage et infrastructures



- Comment redéfinir la lisibilité des villages ?
- Quelle stratégie globale de stationnement touristique sur la presqu'île ? Quelle intermodalité ?
- Quelles possibilités de renaturation en conséquences ?



Articulations urbaines



- Le front de mer, espace public majeur : quelle articulation et continuités aux espaces publics de coeur de bourg ?
- Franges de bourgs : quelles limites aux développements urbains sur le plateau ?



VERS UNE ARMATURE PAYSAGÈRE TERRITORIALE

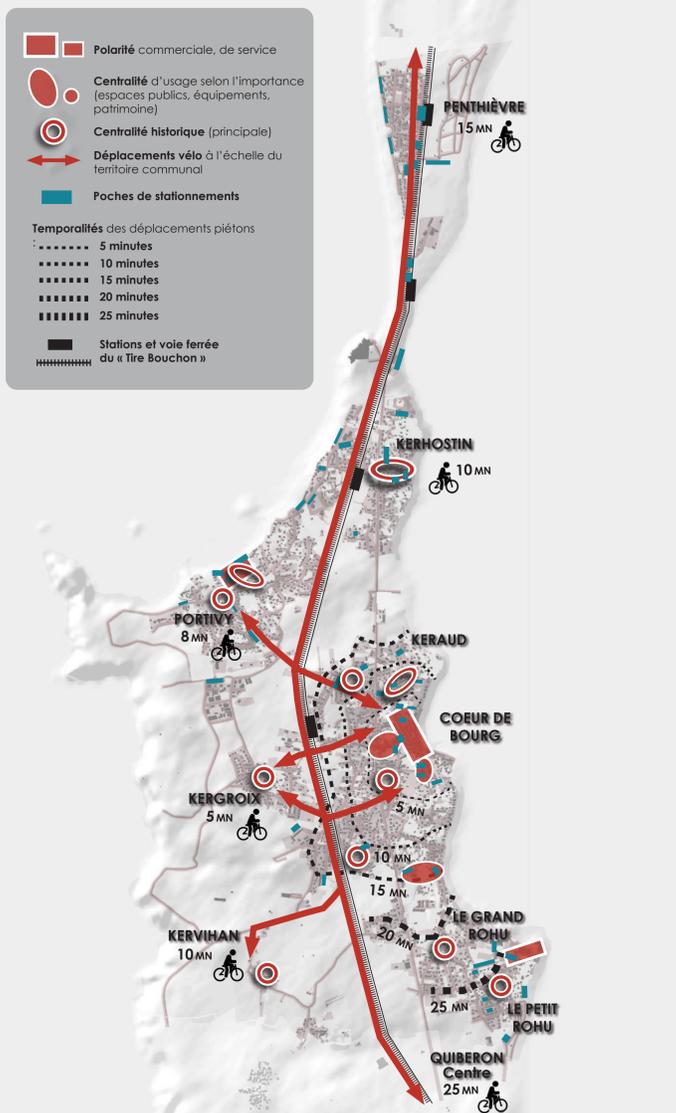


DIAGNOSTIC

DREAL BRETAGNE
PRIGENT & ASSOCIÉS
MANA
BE NAT



UN TERRITOIRE FRAGMENTÉ



Voie structurante primaire



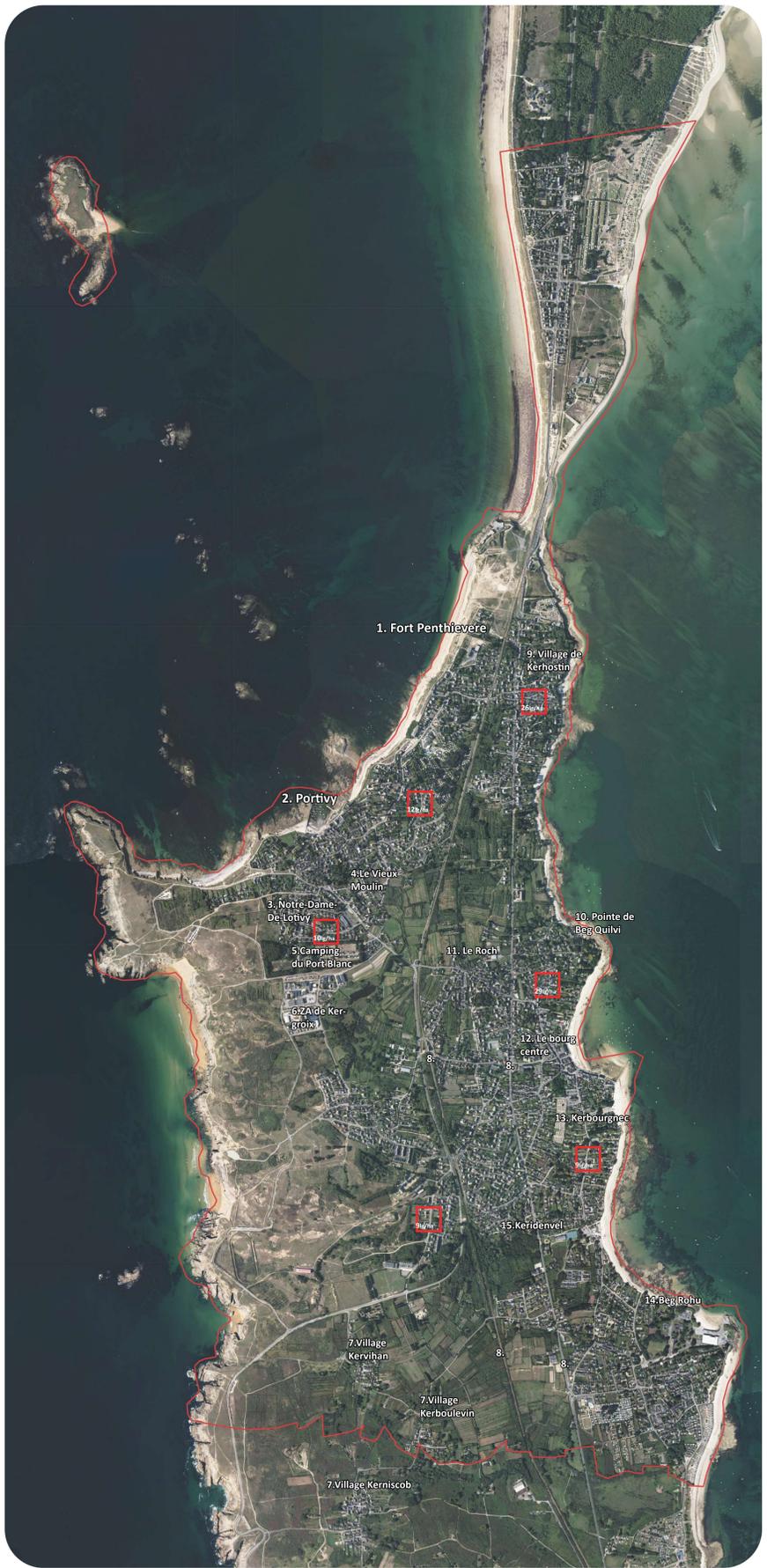
Voies secondaires



Voies de desserte tertiaire



Source de données : BDTOPQ_3-0_D056_2021-09-15



ARCHIPEL DE MICRO CENTRALITES



- ### SAINT-PIERRE-QUIBERON
- Un réseau de villages patrimoniaux, plusieurs micros-centralités, parfois dissimulés, fondus dans le tissu pavillonnaire.
 - Un double axe : voie ferrée/D768, qui découpent en trois bandes le territoire communal.
 - Des difficultés de déplacements doux Est-Ouest, mais une plus grande facilité du Nord-au Sud.
 - Des îlots urbanisés disposant de potentiels de densification.
 - Une Zone Industrielle sans qualité urbaine et architecturale implantée sur un site sensible.
 - Plusieurs secteurs du centre-ville avec des potentiels de renouvellement urbain.
 - Présence de voie ferrée et plusieurs arrêts, potentiel de pôles

- 1. Plage du Fort Penthièvre** - Urbanisation sur les arrières de la plage. Présence de centres de vacances et d'un grand camping Le Relais de l'Océan. Une avenue parallèle au front de mer (Avenue de Groix, de la mer). Zones d'habitation sur les arrières de type pavillonnaire, et présence de quelques petites opérations d'habitats groupés sociaux.
- 2. Portivy** - Un des principaux villages historiques de la commune. Ancien village portuaire avec deux développements historiques : le long du front de mer/qui, et en remontant le coteau (rue du Guénic, rue de Renaron, rue Notre Dame de Lotivy). Tissu urbain ancien organique, constitué de ruelles, de maisons (pêcheurs accolés). Présence d'un effet de tertre au Sud, développement urbain sur un coteau exposé Nord. Véritable carte postale, pépite patrimoniale. Concentration des plusieurs éléments qualitatifs identitaires.
- 3. Notre-Dame-De-Lotivy** - Tertre construit. Localisation d'une chapelle. Séquence urbaine différente entre le coteau Nord et Sud. La partie Sud présente un large développement de type lotissements pavillonnaires. On note la présence d'un ancien commerce « marché des Dunes », au de la place de la Chapelle et de la route de Portivy. Possible petite friche urbaine.
- 4. Au Nord-Est, le secteur dit « le vieux Moulin »** - Principalement composé de tissu pavillonnaire, on note la présence de coeurs d'îlots non construits et végétalisés.
- 5. Camping du Port-Blanc** - Grand secteur situé en frange sud d'urbanisation du secteur Notre-Dame-De-Lotivy. Zone encadrée d'un rideau végétal important.
- 6. Zone artisanale de Kergroix** - Poche d'urbanisation située dans une zone sensible. Le secteur ne s'inscrit pas en harmonie avec l'environnement. La qualité architecturale y est faible, le contraste d'autant important au regard de la qualité des villages historiques voisins.
- 7. Villages de Kergroix, Kervihan et Kerniscob** - Ces trois villages historiques sont localisés à l'intérieur des terres. Le village de Kergroix présente un développement plus important que les deux autres, avec un développement de pavillons autour de village historique. La lecture du tissu ancien est atténuée par l'omniprésence du tissu pavillonnaire. Les deux autres villages présentent une structure et une organisation encore très visible : une rue Est-Ouest, cadrée par des alignements de logements accolés anciens en pierre. Ces ruelles sont des espaces publics partagés de grande qualité qui s'apparentent à de petites places, et de courtes.
- 8. La voie ferrée et la D768** - La commune est traversée du Nord au Sud par la voie ferrée et la D768. Ces axes isolent la rive Ouest de la rive Est. Parallèle à la voie ferrée une piste cyclable est aménagée partiellement. Pour la voie ferrée on recense un total de 4 stations : Penthièvre, l'Isthme, Kerhostin, et St Pierre Quiberon. La voie ferrée est franchissable au Nord, sur trois endroits (côté Penthièvre). Sur la partie St Pierre on identifie 6 lieux de franchissement aménagés. On note toutefois plusieurs traces de franchissements piétons « sauvages ».
- 9. Village Kerhostin** - Une armature urbaine historique toujours très visible mais tronquée par la D768, des ruelles pour autant apaisées, un chemin côtier iconique. Une vie de village impactée par la D768. Se côtoie un parcellaire en lanière investis par de grandes résidences secondaires et un cœur de village dense et intense.
- 10. Pointe Beg Quilvy - Paul Perneau - Rue Jean Rio** - Bel ancienne trame urbaine historique toujours visible. Quartier résidentiel Sud du Bourg de Saint Pierre de Quiberon.
- 11. Le Roch** - Quartier d'habitations localisé entre la D768 et la voie ferrée. Urbanisation en étiement de part et d'autre des voies. Présence d'un ancien village rue Jean Rio et d'une école St Joseph Keraude. Parcellaire en lanière. Linéaire de maisons donnant sur le trait de côte boisée.
- 12. Le bourg centre** - Développement dans un creux vallonné et le long de la plage de Kéraude. Zone de mouillage, quai d'Orange. Place le long de la plage, et places à l'intérieur de la ville. Difficile d'identifier clairement une centralité principale. Une réflexion est menée sur le cœur de ville (îlot central/mairie). Opérations de densification qui peuvent participer à conforter la centralité.
- 13. Kerbourgneec** - Présence d'un site Cromlech près du cimetière. Développement de parcelles en lanière alignements de Kerbourgneec. Principes de petites impasses en partie Sud. Etang et zone d'équipements sportifs.
- 14. Beg Rohu** - Urbanisation par morceaux sans couture urbaine autre que le réseau viaire existant. Camping Park er Lann et camping municipal de Rohu.
- 15. Keridenvel** - Quartier d'habitation au Sud du centre-ville. On ne lit pas de centralité, mais on recense une colonie de vacances, une salle omnisport. Potentiel de renouvellement urbain important rue du stade.

DIAGNOSTIC

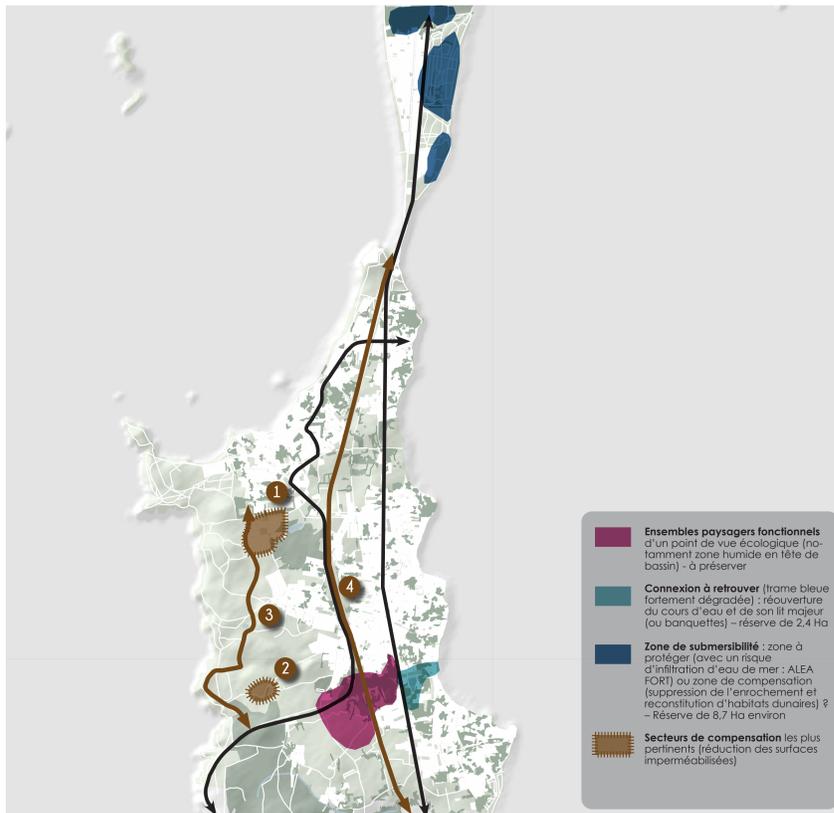
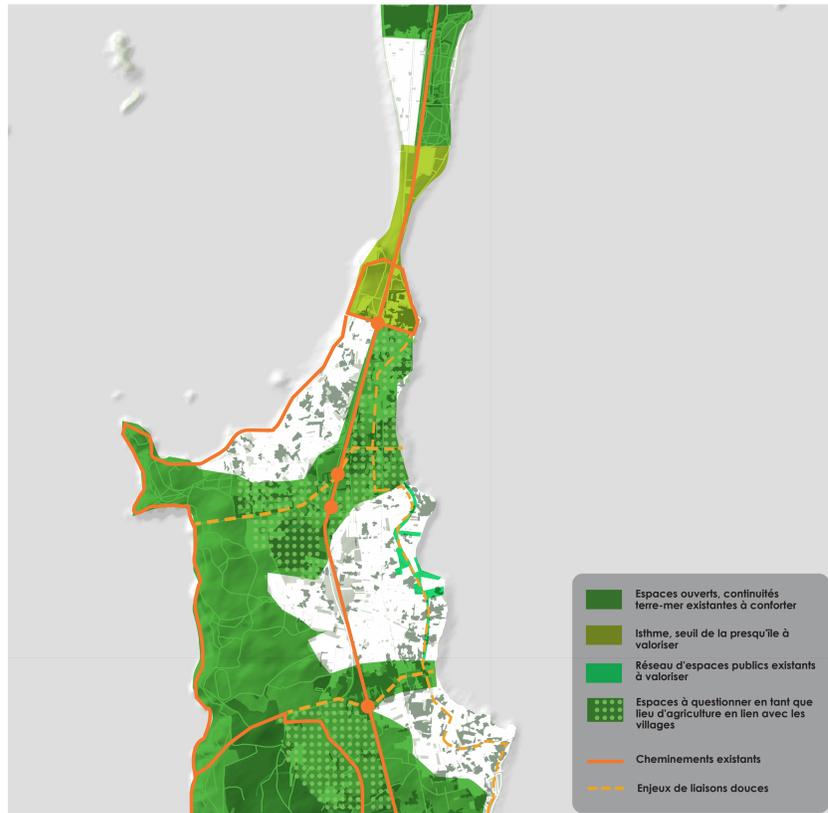
DREAL BRETAGNE
PRIGENT & ASSOCIÉS
MANA
BE NAT



NATURE ET PAYSAGE POUR UNE ENVELOPPE LÉGITIME

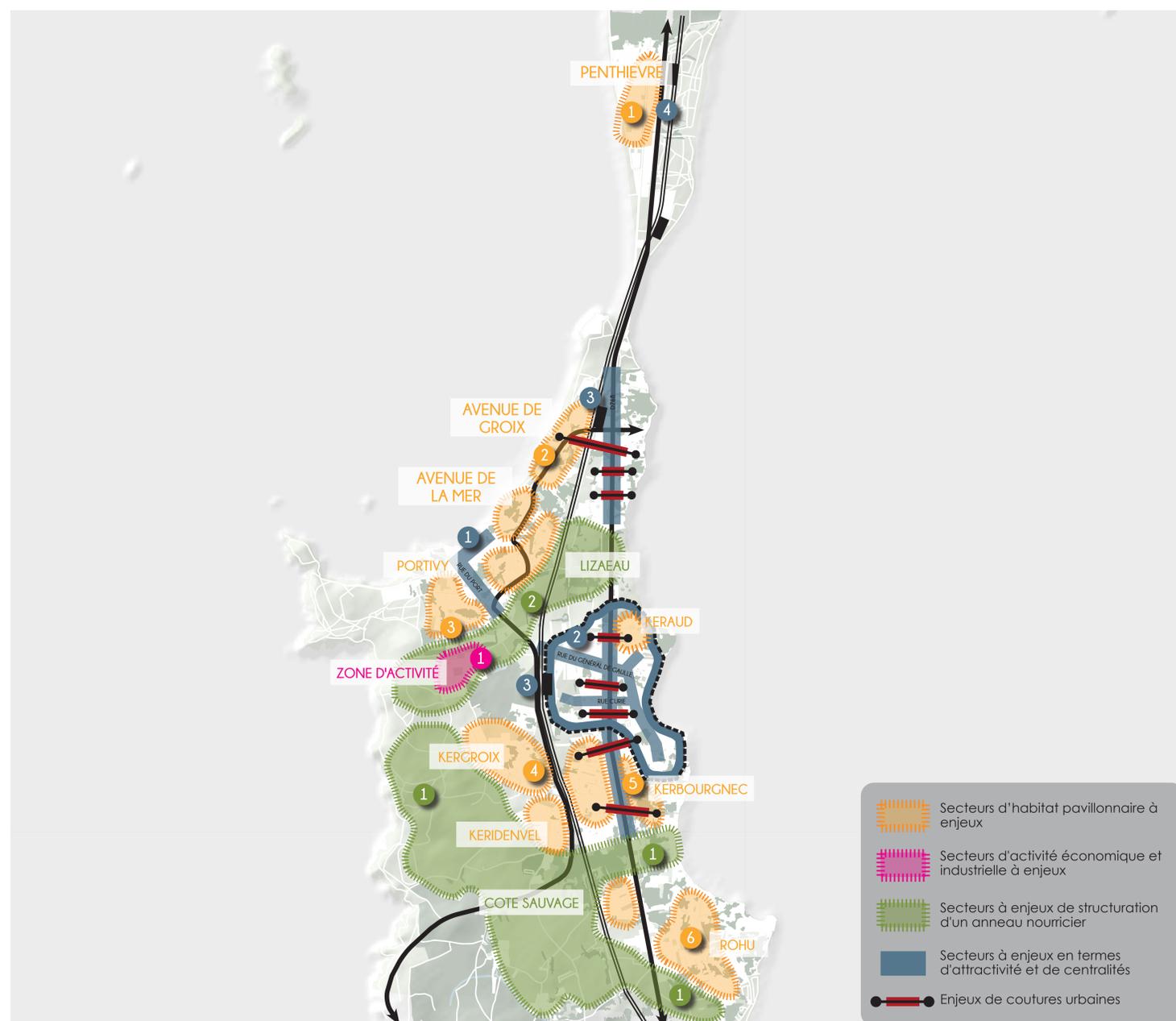
Armature paysagère et d'espaces publics

Continuités écologiques et réservoirs potentiels



- ZI de KERGROIX**
Déplacement des activités vers une zone plus accessible (entrée de bourg, gare, port, etc) ? Cela permettrait de restaurer des milieux arrière dunaires à proximité de la zone Natura 2000
> réserve de 6 Ha
- BATIMENTS MILITAIRES**
Démolition, dépollution et renaturation
> réserve de 3000 m²
- SUPPRESSION D'UNE ROUTE :**
Intérêt de cette route ? En faire une voie verte (revêtement semi-perméable) ? Zone de compensation (désimperméabilisation) ?
> réserve d'environ 1 Ha
- VOIE FERRÉE :**
Voies ferrées et corridor écologique probable pour les espèces à déplacement terrestre.
> à renforcer (plantations denses et continues)

ENJEUX URBAINS ET POTENTIALITÉS

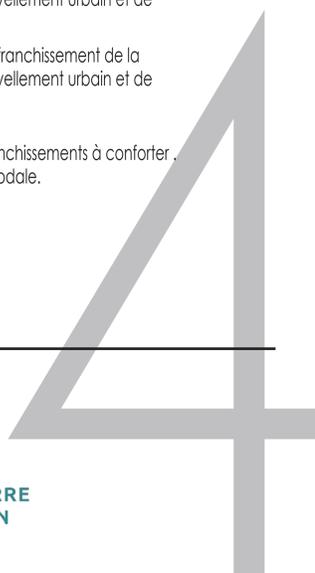


RÉSERVOIRS POTENTIELS

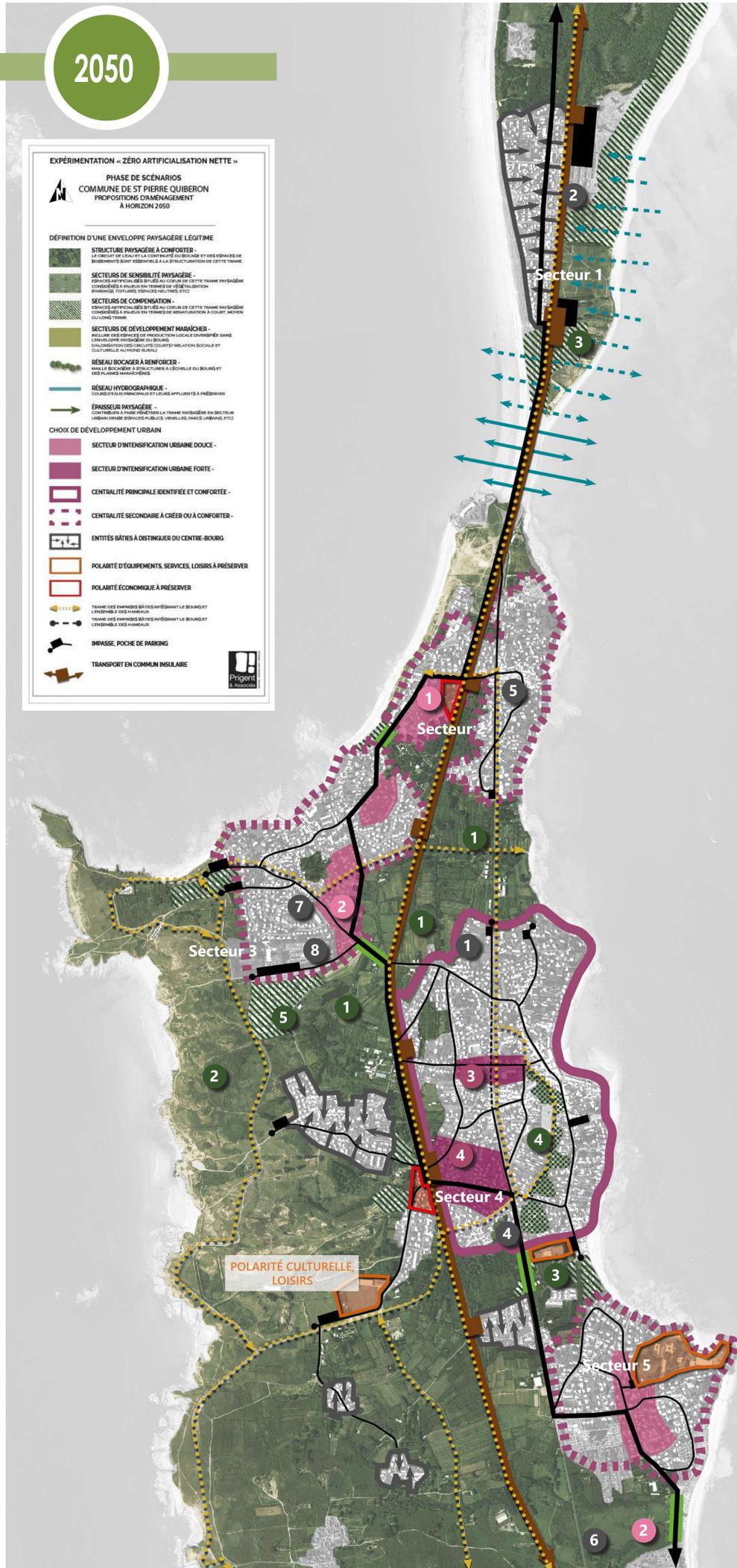
- Côte sauvage : Conforter la côte sauvage. Potentiel de désimperméabilisation important. Vallées humides à désenclaver.
- Lizeau : restaurer la zone humide préexistante.
- Penthièvre : Une centralité à trouver. Renouvellement urbain.
- Avenue de Groix - Avenue de la mer : des coeur d'îlots non construits, un arrière front peu dense.
- Notre Dame de Lotivy : Tissu peu dense. Petite friche.
- Kergroix - Keridenvel : Densification et renouvellement tissu pavillonnaire.
- Kerbourgneec : Densité très faible. Secteur archéologique.
- Rohu : Aucune centralité, vocation touristique (centre nautique). Faible densité.
- Une zone d'activité en plein coeur d'une zone sensible.
- Enjeux de couture et de franchissement de la D768. Potentiel de renouvellement urbain et de densification important.
- Enjeux de couture et de franchissement de la D768. Potentiel de renouvellement urbain et de densification important.
- Connexion Est-Ouest, franchissements à conforter. Potentiel de pôle multimodale.

DIAGNOSTIC

DREAL BRETAGNE
PRIGENT & ASSOCIÉS
MANA
BE NAT



UNE VILLE TOURISTIQUE DANS UN CADRE EXCEPTIONNEL...



LES ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT

Repenser les déplacements

> Dans un contexte d'insularité, s'appuyer sur la voie ferrée, épine dorsale de l'île, pour développer un moyen de transport en commun insulaire, fonctionnant à haute intensité en période estivale. Intérêt de hiérarchiser les déplacements, limiter la circulation automobile aux non-résidents sur la période estivale, développer des points multimodaux sur le continent et le long de cette épine dorsale.

> **Recherche de transversalité est-ouest** dans les déplacements.

> **Casser la linéarité de la D768**, la fractionner et proposer des itinéraires principaux permettant de relier les anciens villages entre eux. Dans un contexte de forte propension à la résidence secondaire, **promouvoir une intensification urbaine tournée vers le paysage**. Les villages, gravitant autour de la centralité principale doivent également s'appuyer sur cette intensification.

> **Considérer ces villages comme des centralités secondaires** dont leurs limites sont définies par l'armature paysagère.

> **Nouvelle zone d'activités** à structurer, et à répartir sur le territoire par un positionnement stratégique.

Anticiper la perte de surfaces liée à l'érosion du trait de côte.

- 1 > **Secteur 2. Kerhostin**
Développer un point de desserte pour le transport en commun insulaire.
- 2 > **Accrocher une densité urbaine** pouvant accueillir une forme de mixité dans la programmation habitation/activités. Développement d'un itinéraire routier premier en retrait de trait de côte.
- 7 > **Secteur 3. Notre Dame de Lohy**
Offrir des possibilités de **densification douce**. S'interroger sur la réactivation d'une centralité en place de l'ancienne petite surface commerciale.
- 8 > **Soigner le traitement des franges d'urbanisation** avec un traitement paysager plus en harmonie avec la zone humide (Park Kergonan, ZI de Kergroix)
- 5 > **Réparer la continuité écologique** en recomposant un nouveau projet d'implantation d'activités et d'industrie à proximité des points de desserte du transport en commun insulaire. Plusieurs poches intégrées au tissu urbain existant et en articulation avec les gares. **A terme, supprimer la zone existante.**

Réparer, sanctuariser et protéger des trames écologiques sensibles patrimoniales et identitaires.

- 1 > **Retrouver une agriculture de proximité** qui entretienne les paysages au nord du cœur de bourg et zones humides au sud.
- 3 > **Réduire les effets de ruptures** (voirie départementale, développement urbain, zone d'activité en secteur de forte sensibilité paysagère : Grand Site dunaire Gavres Quiberon).
- 1 > **Sanctuariser** les grands couloirs écologiques la partie ouest dunaire.
- 2 > Restaurer les zones humides d'Est en Ouest dans leur intégralité.
- 4 > **Secteur 4. Le centre-ville**
Intensifier la ville sur des axes Est-Ouest et en lien avec le déploiement de la ligne de transport en commun centrale.
- 3 > Favoriser une renouvellement urbain important en lien avec la gare principale.
- 4 > Mettre en avant la **trame verte en arc de cercle** qui draine plusieurs îlots urbains du centre-ville. Y accrocher une trame de déplacements doux.
- 3 > **Secteur 5. Kerbourgnec et Rohu**
Réorganiser et déplacer les équipements implantés sur la zone humide pour la restaurer. Limiter les franchissements de celle-ci. **Créer une nouvelle centralité** inexistante à ce jour, et la conforter en intensifiant et un densifiant le tissu urbain.

VISION 2050 de SAINT PIERRE QUIBERON

2050

UNE MOBILITÉ COMPLÈTEMENT REVUE

La voiture reste le principal moyen de locomotion pour se rendre sur la presqu'île et au-delà, vers Belle-Île. Cependant, tout est fait pour dissuader les non-résidents de se rendre en voiture sur l'île, et d'opter pour d'autres modes de transport qui restent à inventer ou à mettre en œuvre (train ? navettes ?). De nombreuses rues sont désormais inaccessibles aux voitures.

Le territoire devient plus « vivable » mais ferme les portes aux personnes dont les moyens financiers sont plus limités. La route départementale actuelle devient une voie douce, tandis que la route principale longe la voie ferrée.

UNE RECONFIGURATION DES ZONES D'ACTIVITÉS

Les salariés, dont le lieu de travail est la presqu'île, utilisent majoritairement, depuis le « continent », le train qui s'est redéployé et qui propose des horaires plus adaptés aux contraintes des salariés. L'organisation des zones économiques et artisanales s'est recentrée aux abords de la gare et de la nouvelle route, tandis que la ZA Kergroix disparaît progressivement.

DES TRAVAILLEURS D'UN NOUVEAU GENRE, PEU LIÉS AU TERRITOIRE

Les nouveaux actifs seront principalement attirés par le cadre de vie, et de catégorie CSP+, ayant les moyens de se loger sur le territoire. Néanmoins, l'attachement au territoire est faible, ces nouveaux venus étant surtout des travailleurs nomades, ou travaillant à domicile, dans les métiers de service et de conseils.

UN TOURISME REINVENTÉ

Prenant à contre-pied le tourisme de masse, l'offre touristique ne se développe plus, y compris en termes de logements disponibles. Ceci permet de préserver au mieux les espaces naturels du territoire, mais engendre une sélection : seuls les touristes fortunés peuvent désormais profiter de la presqu'île.

UN COMMERCE LOCAL ET RESPONSABLE vs LA LIVRAISON À DOMICILE

D'un côté, le commerce local prendra son essor, porté par des politiques d'aménagement peu favorables aux grandes surfaces et par des résidents ayant les moyens et le temps (nombreux retraités) de se rendre dans divers commerces pour leurs achats. D'un autre côté, la livraison à domicile sera fortement plébiscitée par une catégorie de population moins ancrée dans le territoire, active, et peu sensible aux enjeux environnementaux.

UNE DENSIFICATION, MAIS AVEC DES ESPACES DE NATURE

La cherté des loyers et des logements, conjugué au besoin en main d'œuvre (BTP, services à la personne, tourisme, etc), pousse à construire du résidentiel collectif et des résidences adaptées aux personnes âgées. Cette densification ne doit pas se faire au détriment des espaces verts, qui doivent rester accessibles et sécurisés (pour les trajets piétons vélos). Le secteur de Kerbourgnec est reconfiguré de manière à rétablir les connectivités écologiques et hydrologiques (réouverture du cours d'eau). Plus aucun projet ne se fait en extension, l'heure est plutôt à la recentralisation et à la désimperméabilisation, en fonction des opportunités.

UNE RECONQUÊTE DES MILIEUX AGRICOLES ?

Le soutien à une agriculture paysanne permet à des agriculteurs engagés dans la préservation de l'environnement de réinventer les parcelles agricoles et de proposer des produits locaux. Ils sont aidés en cela par une forte demande des résidents secondaires et des touristes.

LA VIE DE VILLAGE

Les villages redeviennent de vraies polarités, avec des habitants liés à leur village et non plus des lieux dévolus aux résidents secondaires ou aux touristes. Par ailleurs, la population n'évolue plus, seules les catégories de population changent.