

Madame La Maire de QUIMPER

44, Place Saint-Corentin
29107 QUIMPER

Rennes, le 26 mars 2021,

Objet : QUIMPER - Dossier de Permis d'aménager Kerlagatu : Réponses aux observations du public du 19 mars 2021

Madame La Maire de QUIMPER,
Monsieur le 3e Adjoint, chargé de l'urbanisme et la voirie,
Monsieur l'Adjoint de quartier de Penhars,

Dans le cadre de l'instruction de notre dossier de permis d'aménager secteur Kerlagatu à QUIMPER, une consultation du public a été organisée conformément à la procédure d'évaluation environnementale.

Par la présente, nous souhaitons apporter quelques réponses aux observations du public.

Si vous l'acceptez, nous ne développerons pas davantage dans notre courrier l'argumentaire soutenu par la Ville lors de la réunion publique tenue le 11/03/2021, sur l'accès route de PLOMELIN ainsi que sur les dispositions de l'OAP Kerlagatu. S'agissant à la fois d'une compétence département/Commune et à la fois de la bonne application du cadre réglementaire d'urbanisme.

Toutefois, cette « non sortie » sur la Route de PLOMELIN conduit certains riverains à s'interroger sur les trafics à moyen et long terme qui seront générés par notre nouvel aménagement, puis la mise en œuvre totale de l'OAP Kerlagatu.

Nous vous confirmons donc avoir diligenté, dans le cadre de l'évaluation environnementale et conformément à la demande des services de l'état, une étude mobilité confiée au bureau d'études TRANSMOBILITES.

Le projet générant des trafics supplémentaires, il convenait de vérifier l'impact sur les infrastructures existantes.

Nous avons repris ci-après leurs conclusions pour confirmer que les nouveaux trafics générés et les infrastructures routières existantes sont pleinement compatibles avec les futurs projets de l'OAP :

- ➔ « ...Avec les générations de trafic du projet aux heures de pointe, à moyen terme et à long terme, même en prenant en compte l'hypothèse défavorable que 100% du trafic emprunte le carrefour étudié, les charges globales attendues des carrefours existants restent très faibles..»,
- ➔ « ...Des carrefours avec des charges globales inférieures à 900 UVP/h, donc des charges très faibles, ne présentent pas d'enjeu de dysfonctionnement d'un point de vue écoulement du trafic...»,
- ➔ « ...Le projet est compatible avec la voirie existante, notamment le maillage viaire de Kerlagatu et n'a aucun impact sur les conditions de circulation, la fluidité dans les carrefours et les temps de parcours dans le quartier... »,
- ➔ « ...Aucune nouvelle infrastructure routière n'est requise ni aucun nouveau piquage sur la route de Plomelin RD20...»

Des questions relatives à la pollution atmosphérique et à l'acoustique ont également été posées.

S'agissant de la question et mesure de la pollution atmosphérique, notre bureau d'étude nous confirme que celle-ci, de compétence intercommunale, ne peut être appréhendée à l'échelle d'un quartier mais bien d'un territoire beaucoup plus vaste et composé d'un véritable tissu à forte densité urbaine.

Il n'est donc pas opportun, d'envisager une quelconque étude de pollution atmosphérique sur le quartier Kerlagatu.

Pour l'acoustique liée aux nouveaux trafics, là encore nous avons interrogé notre bureau d'étude TRANSMOBILITES.

Les cartes de bruit sont arrêtées et publiées par le représentant de l'État dans le département pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules. Le seuil de trafic annuel de 3 millions de véhicules correspond à 8 200 véhicules par jour en moyenne.

Dans le cas du quartier Kerlagatu, aucun axe routier n'est soumis à la réglementation en vigueur pour la prévention du bruit dans l'environnement.

Notre bureau d'études a également abordé dans son rapport la question des liaisons douces.

Il n'a pas manqué de souligner que les cheminements proposés à travers le projet permettront d'améliorer l'offre de déplacements des piétons.

Toujours concernant la circulation automobile, nous avons fait état, dans le cadre de notre aménagement, de la mise en œuvre d'un rétrécissement de voie au droit de la rue François Falc'hun et sur une longueur d'environ 10 mètres linéaires. Tronçon non aménagé à ce jour et sans existence réelle de stationnements.

Ce dispositif permettra de casser la vitesse des véhicules motorisés avant intersection de la voie douce Allée Gustave Briot de la Mallerie.

Cet aménagement de voie sera couplé à la mise en place de barrières en quinconces sur l'Allée Gustave Briot de la Mallerie en amont et aval de l'intersection avec la rue François Falc'hun. Elles obligeront à un « stop » de la part des cycles et cyclos.

Pour rappel, 13 maisons d'habitation seront accessibles via la rue François Falc'hun.

Plusieurs questions ont également été posées sur la gestion de l'Espace Boisé Classé et les haies bocagères, la gestion de la zone humide et le positionnement de la future nouvelle voie de desserte, la gestion des eaux pluviales, le positionnement du lot N°14.

Nous vous confirmons que le lot N°14, s'il apparaît aujourd'hui dans notre dossier de permis d'aménager comme un futur lot privé destiné à la construction d'une maison d'habitation, ne sera pas vendu et sera transformé en espace collectif « naturel ».

Vous pouvez prendre acte que nous nous engageons à ce que cette modification soit effective lors d'un prochain dépôt de PA modificatif.

Le plan joint aux présentes et réalisé par notre urbaniste A3 paysage en atteste.

Un second document joint également aux présentes, plus pédagogique que les plans techniques réseaux du dossier de permis d'aménager, synthétise le mode de gestion des Eaux pluviales pour l'ensemble de notre opération d'aménagement.

Pas moins de 5 ouvrages de régulation des EP seront mis en œuvre, pour satisfaire aux débits de fuite attendus et contourner l'espace Zone Humide présent à l'intérieur de notre future opération.

Notre intervention sur la zone humide existante (avec un milieu qui se referme sur lui-même), par un nettoyage, défrichage manuel puis mise en scène de l'ensemble, nous permettra de la préserver et lui permettra de reprendre ses fonctions pour partie perdue depuis de longues années faute d'entretien.

Le positionnement de la future voie nouvelle d'accès à la partie Nord-Ouest de l'OAP sera repris. Ce nouveau tracé respectera le milieu naturel existant. Il n'y aura plus de collusion entre voie d'accès et limite basse de la zone humide.

L'Espace Boisé Classé sera préservé conformément aux dispositions de l'OAP Kerlagatu. Cet espace privé et traversé jusque-là par un grand nombre, fera l'objet d'un plan de gestion volontaire et de la rédaction d'un recueil des bonnes pratiques sylvicoles que nous établirons avec l'antenne du Finistère du CNPF (Centre National de la Propriété Forestière).

Ils nous ont depuis confirmé leur accompagnement dans ce dossier.

Bati-Aménagement s'engagera pour une durée de 5 ans dans la prise en charge et la bonne gestion de l'Espace Boisé Classé et de la Zone Humide.

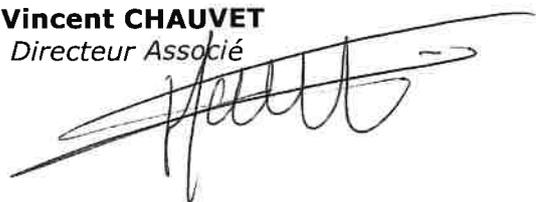
Il sera également intéressant de poursuivre notre discussion engagée avec les services de la Ville sur le statut et la future domanialité de l'Espace boisé classé et de la zone Zone Humide(Privée/Publique)

D'autres sujets non abordés dans notre courrier pourraient nécessités des informations complémentaires de notre part.

Croyez bien, Madame la Maire, Monsieur Le 3ème adjoint, Monsieur L'adjoint de quartier de Penhars, que nous restons à votre entière disposition.

Nous vous prions de recevoir l'expression de nos salutations respectueuses.

Vincent CHAUVET
Directeur Associé

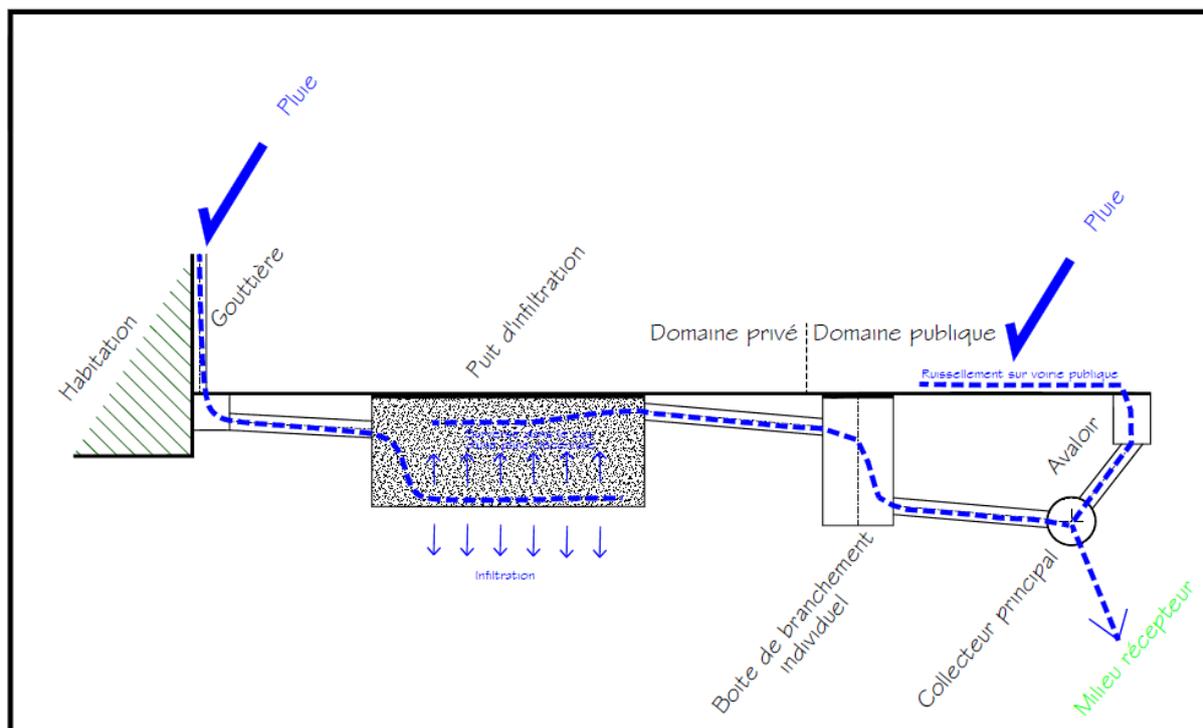


Annexes :

- Plan de composition modifié,
- Notice gestion des eaux Pluviales

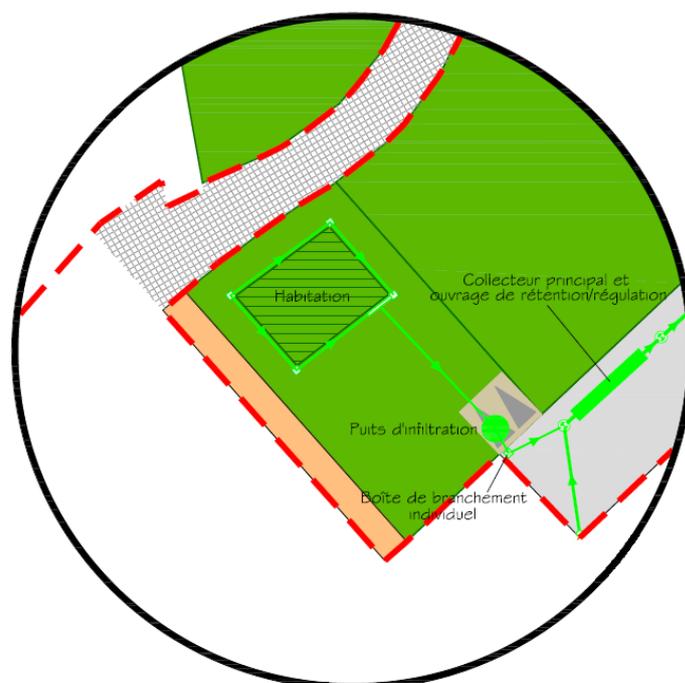


Le schéma en coupe ci-dessous présente le parcours de l'eau de pluie depuis les surfaces imperméabilisées des lots d'une part et depuis les voiries publiques.

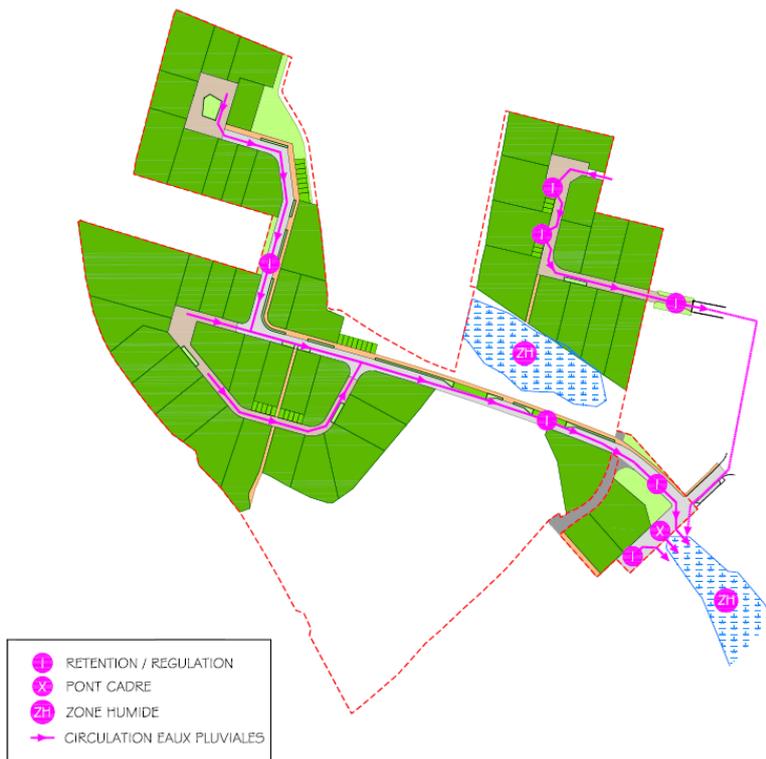


Dans le domaine privé, les eaux de ruissellement de pluie de toiture, cour et autres surfaces imperméabilisées sont collectées et dirigées vers un puit d'infiltration. Cet ouvrage, dimensionné pour une pluie de période de retour décennale, permet le stockage et l'infiltration.

Dans le cas de pluie d'intensité supérieure, l'ouvrage se met en charge et le surplus d'eau de pluie est évacué en surverse via la boîte de branchement individuel du lot vers le collecteur principal.



Sur le domaine public, les eaux de ruissellement de voirie sont captées en surface par un réseau d'avaloir à grille et acheminées vers le collecteur principal.



Le synoptique ci-contre illustre le tracé des collecteurs principaux de l'opération ainsi que le positionnement des ouvrages de rétention/régulation. Ces ouvrages permettent également le stockage de pluie de période de retour décennale. Au-delà de ces pluies, la rétention n'est plus effectuée et le surplus d'eau pluviale est évacué directement vers les exutoires en aval direct de la zone humide.

La régulation effectuée par ces ouvrages annule l'impact de l'opération sur les débits d'eaux pluviales en aval dans le cas de pluies décennales.

