

Annexe 2 : Bilan de la mise à disposition du public sur le projet de Modification Simplifiée n°1 du PLU de Plougonvelin

Nom	Obs	Observations émises appelant une réponse	Éléments de réponse proposés par la collectivité et modifications qui pourraient être prises en compte dans le dossier de M+LUS1 soumis à l'approbation issues de la réunion de la commission de suivi communal en date du 06/12/2018
MENAGER	RP1 (24/10)	La modification du PLU ne concerne que le stationnement? Ou'en est-il du déclassement de la place du général de Gaulle? La maison médicale est-elle toujours en projet sachant qu'il y a suffisamment de professions médicales à Plougonvelin et qu'aucun d'entre-eux ne souhaite aménager dans une maison médicale.	Oui la modification ne concerne que la modification de la règle du stationnement du règlement écrit de la zone Uha. Ainsi les autres questions ne concernent pas directement la modification et seront vues par la commune.
CROGUENNOG	RP2 (28/10)	Le dossier de modification ne comporte aucune étude d'impact de la mesure de la réduction des capacités de stationnement, ni de l'état initial des difficultés de stationnement dans le centre-bourg. Notamment pour faciliter l'accès aux commerces, la municipalité a été dans l'obligation de créer une zone bleue et 4 arrêts minute dans la rue de Pen Ar Bed ce qui montre bien les difficultés actuelles. La modification de l'article 12 des zones Uha vers une réduction des exigences de stationnement va dans le sens opposé notamment pour les commerces, ce qui va obérer fortement l'attractivité du bourg.	Sur la question de la capacité de stationnement, une nouvelle carte des stationnements existants et en projet va être réalisée montrant le nombre en augmentation de stationnements. La création de zones bleues (arrêté datant de 2010) et d'arrêts minute permet un roulement devant les commerces de proximité et ainsi de limiter le stationnement longue durée sur ces emplacements stratégiques pour les commerçants.
VINTRIN	RP3 (02/11)	Il ne faudrait pas confondre difficultés de stationner et faire du chiffre au nom d'une soi-disant vague de covoiturage... Si la diminution du nombre de places de stationnement/nombre de logements et lieux d'activité doit se faire, elle ne doit pas impliquer une taxe au stationnement et/ou amendes pour temps dépassé. Il faut supprimer la zone bleue	Comme indiqué précédemment la zone bleue permet un roulement devant les commerces. La question de sa suppression n'est pas du ressort de la CCP1 et donc de la modification simplifiée du PLU.
DOUCHET	RP4 (02/11)	Vu le nombre déclinant des commerces et les places libres en zone bleue, on peut se poser la question : Plougonvelin voudrait-il ressembler à Paris? Je me demande si je vais venir habiter à l'année ici, si je dois avoir une amende quand même la rue est vide. Pourquoi ne pas mettre en circulation une carte de résident comme au Conquet? A réfléchir	Le stationnement en zone bleue n'est réglementé qu'en journée du lundi au samedi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00, ce qui laisse la possibilité aux résidents de se garer le soir sur ces places. La question de la carte de résident n'est pas du ressort des compétences de la CCP1 donc de la procédure de modification simplifiée du PLU (sera vu par la commune).
CROGUENNOG	M1 (07/11)	La procédure de modification du PLU concerne essentiellement la réduction des capacités de stationnement des zones Uha de Plougonvelin qui touche notamment le bourg. Le dossier ne comporte aucune étude d'impact ni d'état initial concernant les difficultés actuelles de stationnement dans le centre bourg . En effet pour faciliter l'accès aux commerces de la rue Pen Ar Bed la municipalité a été dans l'obligation de créer une zone bleu et d'installer 4 arrêts "minute". La modification de l'article 12 des zones Uha en réduisant les contraintes de stationnement pour les nouveaux logements et commerces va dans le sens opposé et va encore réduire drastiquement les possibilités de parking dans le centre du bourg. Ce qui va obérer fortement l'attractivité du bourg déjà très déclinante. En justifiant cette réduction des parking par les dispositions proposées pour les villes disposant de transport en commun est un biais dont on peut se demander quel est le véritable enjeu si ce n'est sans doute une réduction des coûts de l'immobilier permettant de réaliser l'opération "coeur de bourg"	Idem réponse RP2
CHARLES	RP5 (19/11)	Difficile de diminuer de manière importante les places de parking sur toute la zone Uha concernée sans une sérieuse étude d'impact, dimensionnée correctement quant à son horizon et qui soit basée sur des hypothèses réalistes de développement urbain, y compris les contraintes liées à l'évolution des modes de transport et en particulier la voiture électrique.	La question de la capacité de stationnement a été traitée dans les réponses précédentes. En effet, le nombre de places existantes et en projet a augmenté depuis l'adoption du PLU. De plus, les contraintes liées à l'évolution des modes de transport sont traitées puisque le développement des liaisons douces est souhaité (une étude du réaménagement du bourg va être lancée) et 2 places de recharge des voitures électriques sont déjà présentes sur la place du Général de Gaulle.

<p>BACOR (pour PPT)</p> <p>M1 (20/11)</p>	<p>Sur la forme :</p> <p>1. L'arrêté a été pris par le Président de la CCPL. Pas de trace de courrier du maire demandant au Président de la CCPL d'actier cette modification. CM du 16/07/2018 pas saisi de la modification. Modification non évoquée au CM du 22/09/2018, alors que délai de mise à l'enquête votée en CC le 29/09/2018. Demande le report de l'enquête pour non respect d'information du CM.</p> <p>Sur le fond :</p> <p>2. Le PADD mentionne le caractère défectueux du stationnement dans les centralités commerciales de la commune : le bourg et le Trez-Hir. Cette modification intervient 5 mois après l'adoption du PLU et a pour objectif la densification de la zone Uha. Les règles de stationnement sont en accord avec la densification. Rien n'a changé pas même le projet de construction de 26 logements et 10 emplacements commerciaux. la modification est donc inutile.</p> <p>3. La modification a pour objectif d'accroître la densification de la zone Uha. Augmenter le nombre de logements au centre-bourg impliquera de diminuer le nombre de logements dans les zones AU. Le zonage sera donc impacté.</p> <p>4. Le dossier mis à disposition ne comporte ni diagnostic de l'état du stationnement, ni étude d'impact de la modification des règles de stationnement, ni proposition de création de places de stationnement pour absorber le flux supplémentaire apporté par la création de cet immeuble.</p> <p>Faute d'éléments chiffrés le public ne peut se prononcer sur le bien-fondé de cette modification.</p> <p>5. Cette modification est contraire aux orientations du PADD qui préconise que la création de nouveaux logements ou services devrait répondre aux besoins de stationnement et être en lien avec l'identité de la commune. La modification favorise la densification. Elle entraînera une croissance du stationnement sauvage dans le centre-bourg créant des problèmes de sécurité pour le déplacement du public. C'est en contradiction avec le développement des modes de déplacements doux.</p>	<p>Sur la forme :</p> <p>1. Pas de trace dans le compte rendu du conseil municipal car le projet a été présenté mais à titre informatif. Même si la seule obligation est le passage en conseil communautaire, la CCPL le projet de modification simplifiée du PLU sera soumis pour avis au Conseil Municipal de Plougonvelin avant approbation par le Conseil Communautaire. Un protocole de gouvernance pour les nouvelles procédures communales lancées à partir du 01/01/2019 va être mis en place comprenant une plus grande association avec les instances communales et communautaires que le strict respect de la législation.</p> <p>Dans le cas présent, la procédure étant bien engagée, il est prévu que l'avis du conseil municipal sur le projet de modification simplifiée soit demandé lors du conseil municipal du 17 décembre 2018.</p> <p>Sur le fond :</p> <p>2. La modification de la règle vise à ne pas imposer aux commerçants la réalisation d'une place de stationnement / 25 m² de surface de plancher. Limiter cette obligation peut rendre l'installation pour les commerçants plus attractive. Par ailleurs, l'idée des lois récentes est de penser le stationnement en terme de mutualisation afin de limiter la consommation d'espace et favoriser la densification, ce que la commune recherche en s'appuyant sur le diagnostic des stationnements existants mis à jour et laissant apparaître un nombre de stationnement existant et futur plus important. Cette nouvelle carte sera insérée dans le PLU approuvé.</p> <p>La commune souhaite réaliser une étude de réaménagement d'ensemble du bourg afin de repenser la circulation et les stationnements en incluant notamment le stationnement au niveau de Kerady et en privilégiant les déplacements doux. L'idée est donc de réutiliser les stationnements non utilisés en journée au niveau de Kerady. De plus, au même niveau, le parking de l'intermarché va s'agrandir pour pouvoir accueillir près de 180 places. Enfin, le PLU prévoit des emplacements réservés pour la création de stationnements.</p> <p>3. La densification était prévue au PLU en vigueur avec une densité minimale de 20 logements par hectare sur la zone. Il s'agit d'une densité minimale et il est possible de densifier davantage.</p> <p>4. Le diagnostic a été fait dans le cadre du PLU adopté en 2018. Ce diagnostic va être mis à jour et le nombre de places est en augmentation. Par ailleurs, la modification maintient l'obligation de réalisation d'une place de stationnement pour les logements, y compris pour les logements sociaux ce qui n'était pas le cas dans le PLU en vigueur. Ainsi l'impact est moins important que ce qui est laissé entendre. Il faut préciser que les opérations en collectif en cœur de bourg permettent d'accueillir aussi des ménages non motorisés désireux de s'installer à proximité des commerces et équipements.</p> <p>5. Les zones bleues et arrêts minute favorisent le roulement et donc le stationnement. Réfléchir les stationnements à l'échelle plus globale du bourg avec des parkings et le développement des déplacements doux comme cela est prévu par l'étude de réaménagement du bourg qui permettra de limiter le trafic dans le bourg et la sécurisation des déplacements.</p>
<p>NON RENSEIGNE</p> <p>RP6 (22/11)</p>	<p>Pour la densification, qu'en est-il de la possibilité de réaliser des toits plats?</p>	<p>En effet, la densification des bourgs implique une réflexion nécessaire sur les formes urbaines. L'objectif de la procédure de modification simplifiée n°1 du PLU étant de permettre la densification, la question des formes se pose. Le règlement de la zone Uha du PLU prévoit une hauteur au faîtage de 11 mètres. Il est donc prévu de préciser la hauteur des constructions à l'acroïère pour les extensions des constructions à toit deux pentes ou pour des volumes secondaires au bâtiment principal. Cette mesure permet de densifier tout en préservant une architecture principale à deux pentes. La densification s'explique par le fait que pour une même emprise au sol, la surface habitable est supérieure dans les constructions à toit plat que dans les constructions à deux pentes.</p>