

## **II- LE DIAGNOSTIC FONCTIONNEL**

### **II-1. Les Déplacements et les transports :**

*La question de la mobilité des habitants est essentielle dans un territoire, car elle détermine son aménagement et conditionne la satisfaction des attentes de ses résidents. L'offre de moyens de transport est également déterminante pour son développement économique. Dans un monde où la mobilité devient de plus en plus indispensable, la qualité des services de transport et des infrastructures est prééminente.*

*Le Pays de Guingamp présente des caractéristiques disparates. Organisé autour d'un axe routier et d'une ligne de chemin de fer structurants, il dispose de dessertes complémentaires nombreuses et de qualité. Si l'on ajoute à cela sa situation géographique centrale en Bretagne, il semble prédisposé à être un territoire de mobilité.*

*La nette prévalence de l'automobile dans les pratiques de transport et la rareté des moyens de déplacement alternatifs viennent toutefois pondérer cet optimisme. Alors que la population vieillit et aspire à rester résider le plus longtemps sur le territoire, le développement de transports collectifs paraît un défi à relever.*

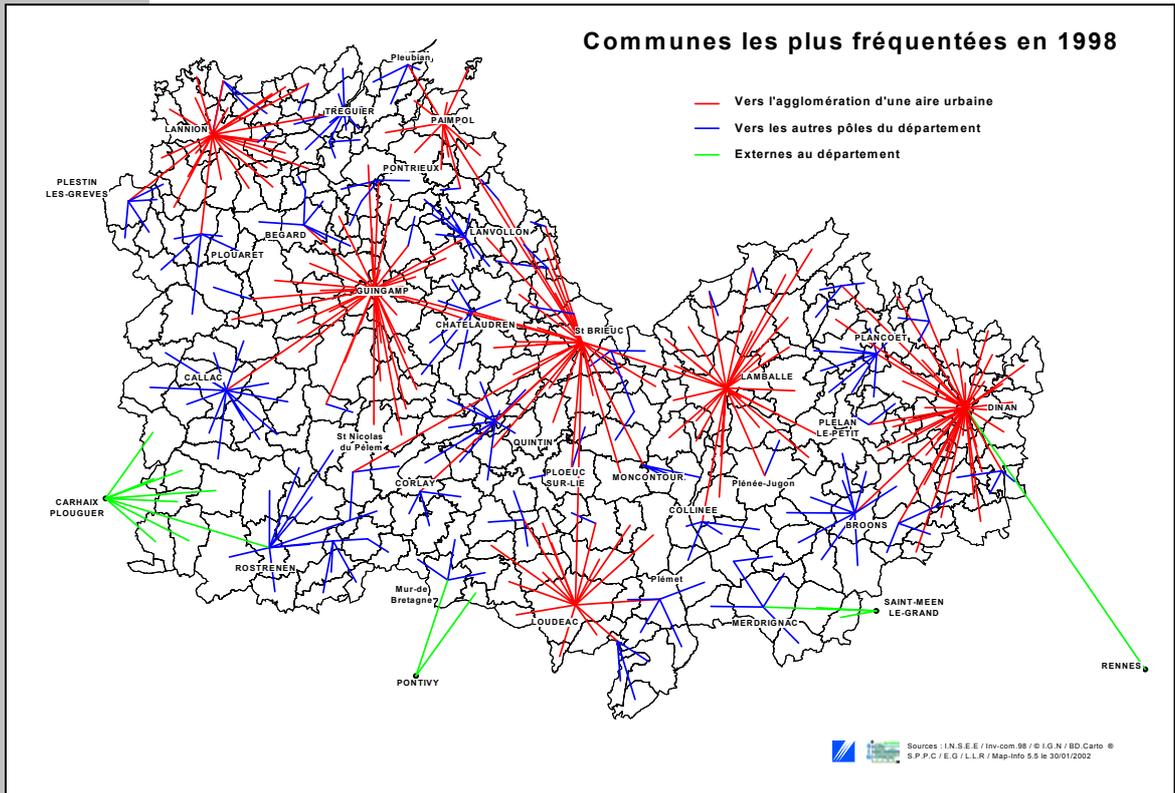
*De même, le Pays de Guingamp doit savoir faire de sa centralité un atout et éviter de devenir un lieu de passage à l'heure où s'affirme l'essor de la métropole brestoise et où se dessine la perspective d'une ligne à grande vitesse vers le Finistère.*

#### **1. Les déplacements des personnes :**

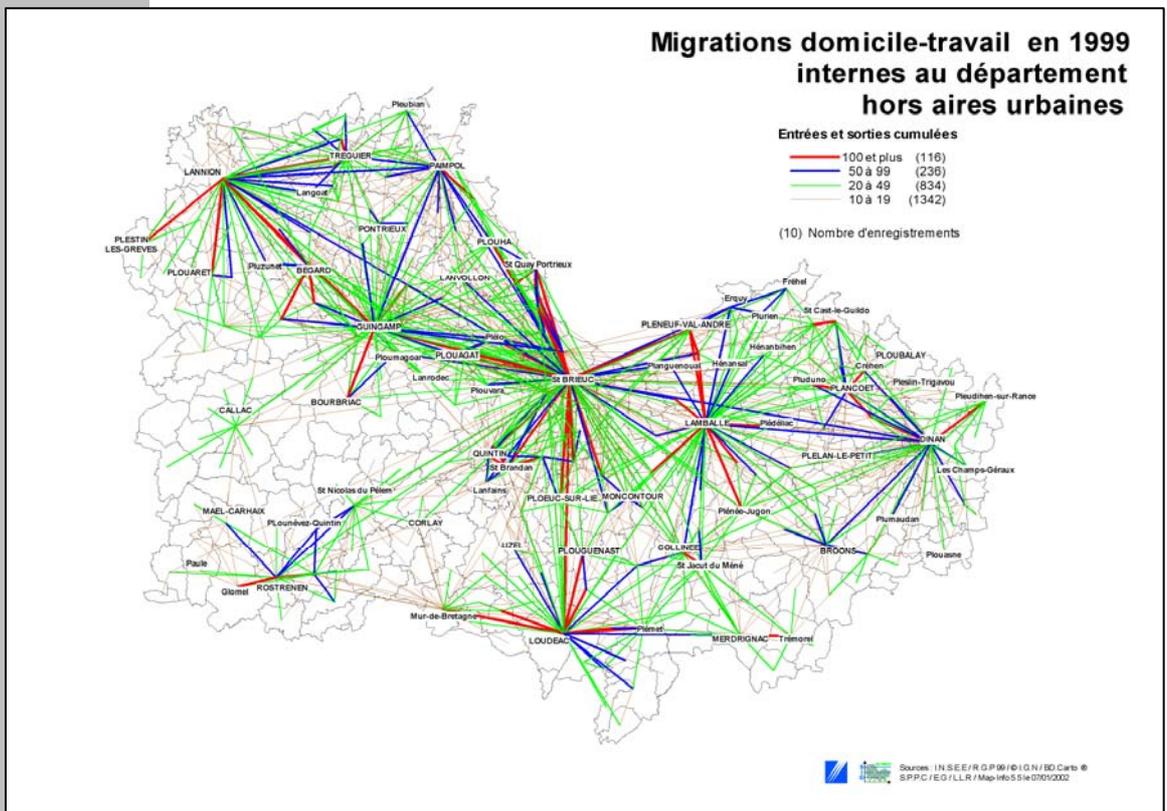
Dans le Pays de Guingamp, L'essentiel des déplacements se fait au moyen de la voiture individuelle, ce qui paraît encouragé par la qualité des infrastructures routières. Le réseau TER présente toutefois une alternative intéressante et pratique.

##### **1.1. Les principaux flux :**

Guingamp constitue le pôle urbain le plus fréquenté dans le Pays, ce qui n'est pas surprenant puisqu'il s'agit du premier pôle d'emploi. Cinq bourgs-centres engendrent également des déplacements nombreux : Bégard, Pontrioux, Lanvollon et Châtelaudren :

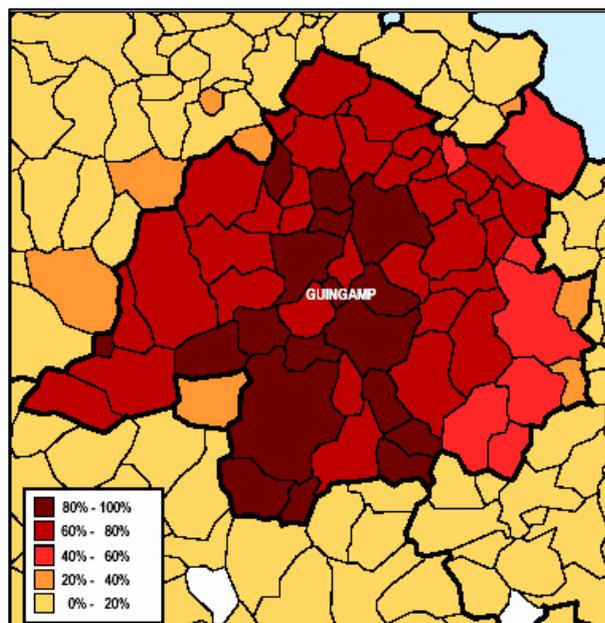
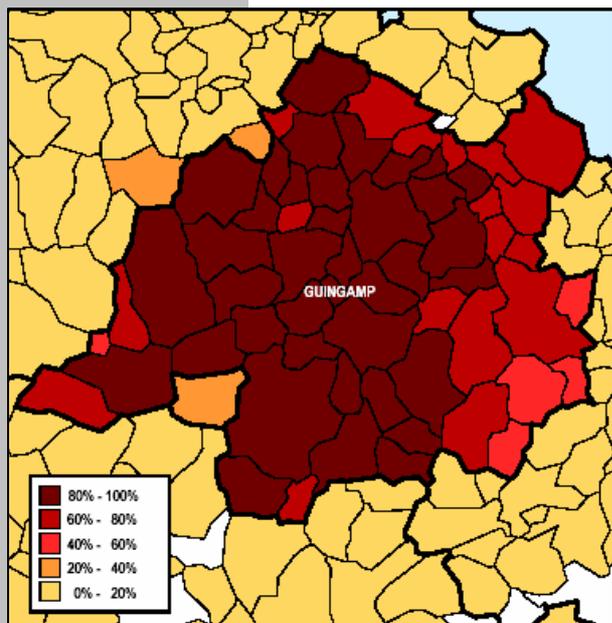


Source : DDE



Source : DDE

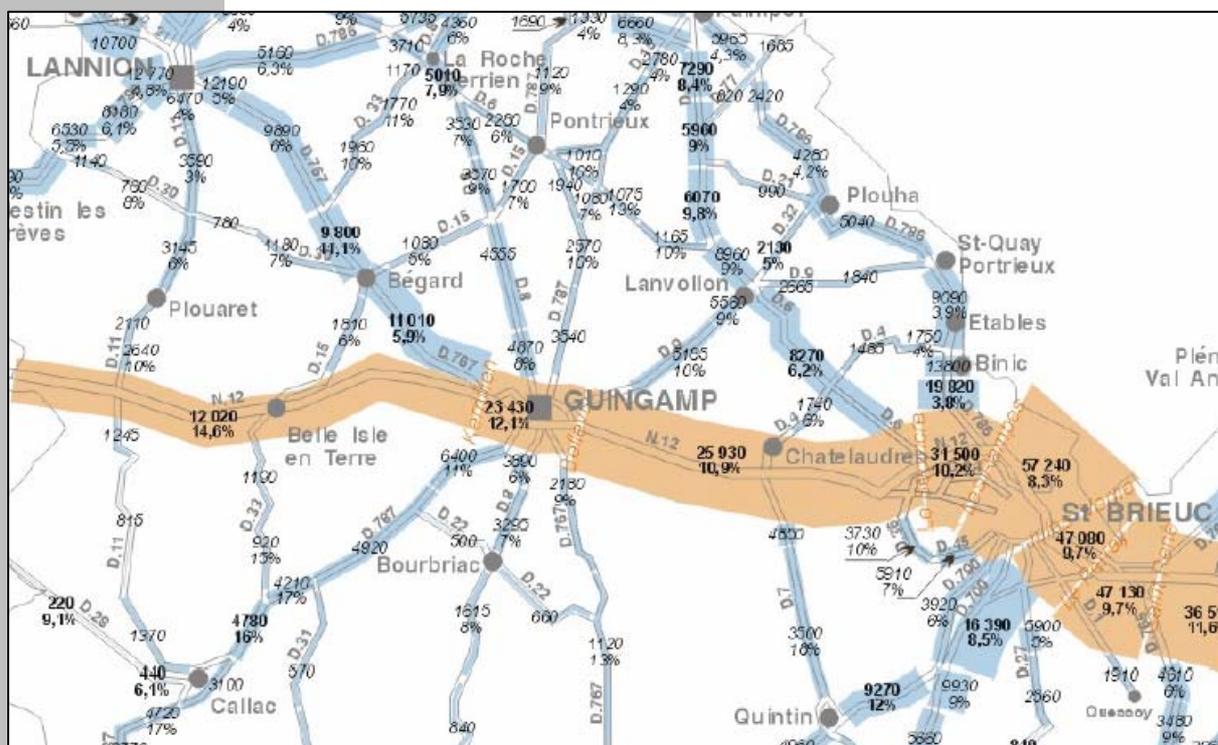
Les migrations alternantes sont très nombreuses, parmi les plus importantes sur le département, et le phénomène semble aller en s'amplifiant, les actifs guingampais étant de plus en plus mobiles :



Part des actifs travaillant dans le Pays de Guingamp par commune de résidence, en 1990 et en 1999, source : Côtes d'Armor Développement, 2000

## 1.2. Les infrastructures routières :

La qualité reconnue du réseau routier breton se retrouve dans le Pays de Guingamp, où les routes départementales viennent compléter avec qualité l'axe structurant que constitue la RN 12 :



Carte des passages quotidiens de véhicules (en % la part des poids lourds) Source : DDE

Les flux de véhicules sur la RN 12 sont très importants. Une moyenne de 24 000 véhicules par jour traverse le Pays entre Châtaudren et Guingamp. La moitié de ce flux est ensuite distribuée vers Lannion par la route départementale 767.

La période estivale voit s'ajouter des flux ponctuels de véhicules sur la partie nord du pays, où Plouha et Pontrieux attirent de nombreux touristes.

Le Programme **Armoroutes** du Conseil général des Côtes d'Armor est déployé depuis 2000 et se terminera en 2006. Ses principales orientations pour le Pays de Guingamp sont les suivantes :

Itinéraire	R.D.	Opérations
Guingamp-Lannion-Perros	767	Doublement de la déviation de Bégard
Paimpol-Lanvollon	7	Tracé neuf et aménagements de créneaux
Guingamp-Callac-Carhaix	787	Allongement de créneaux de dépassement, Aménagements de carrefours Giratoire RD11 Déviation de Moustéru ( 2 x 2 voies)
Tréguier-La Roche Derrien-Guingamp	8	Aménagement de carrefours
Châtelaudren-Plélo-Binic	4	Rectifications et dégagements d'emprise à Plélo
Lanvollon-Saint-Quay Portrieux	9	Poursuite d'aménagements
Lanvollon-Plouha-Pléhedel	32	Rectification et élargissement
Guingamp-Bourbriac	8	Aménagement de la Chesnaie (RN 12), Aménagement de l'entrée Nord de Bourbriac

Source : Conseil général, Travaux à réaliser dans le cadre d'Armoroute

Au sein de l'agglomération guingampaise, les insuffisances de certaines liaisons internes ont tendance à accroître l'usage de la RN12, et la traversée d'un centre-ville de plus en plus encombré. Observons également que les liaisons entre la ville centre et les centre bourgs périphériques pèchent par manque de lisibilité.

Notons enfin que la pratique du covoiturage est attestée par les stationnements nombreux et parfois dangereux sur le rond-point de Kernilien à Grâces et sur la zone de Fournello à Plouagat.

### 1.3. La gare de Guingamp, le TER et le TGV :

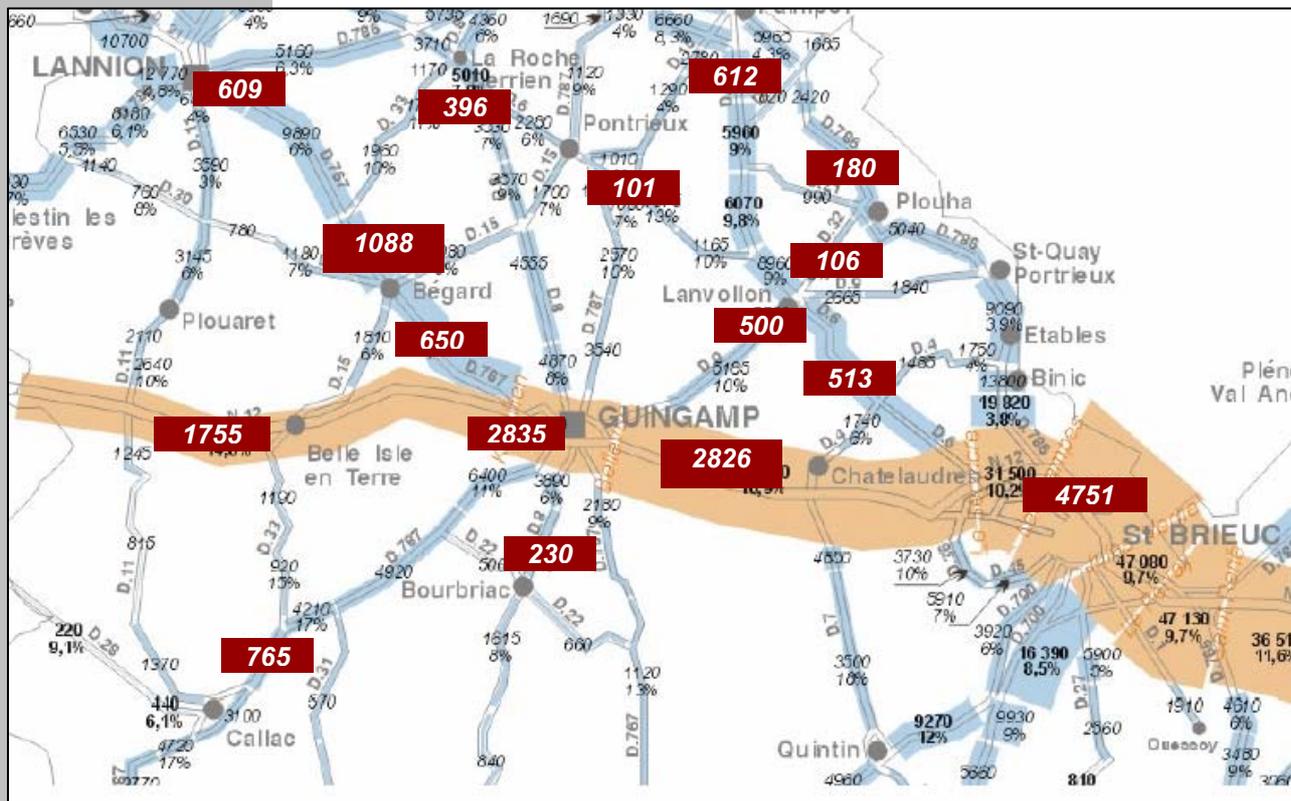
La gare de Guingamp constitue indubitablement un avantage pour notre territoire. Le passage du TGV la distingue de nombreuses autres gares.

Toutefois cet équipement doit pouvoir être valorisé par des aménagements adéquats qui favoriseraient son accessibilité et une orientation bénéfique des passagers en transit. Ainsi que le note l'universitaire guingampais Jean OLLIVRO, la vitesse permise par le train et en particulier le TGV est inutile en elle-même, c'est la capacité à animer un site qui prévaut : « *plus on se déplace vite, et moins on s'arrête* ». La perspective offerte par le TGV de mettre Brest et Quimper à trois heures de trajet de Paris peut transformer Guingamp en simple ville de passage. La Ville de Guingamp va entreprendre plusieurs aménagements destinés à faciliter le stationnement et la circulation sur le site.



## 2. Les déplacements de marchandises :

Le transport de marchandises dans le Pays de Guingamp présente des similitudes avec le transport des personnes : la route est prépondérante, en particulier sur la RN 12, la RD 767 et l'axe Saint-Brieuc-Lanvollon-Paimpol. S'y ajoute toutefois un axe de transport très important entre Guingamp et Callac. En pourcentage, le trafic routier de marchandises est élevé, au-delà en tous cas des moyennes nationales :

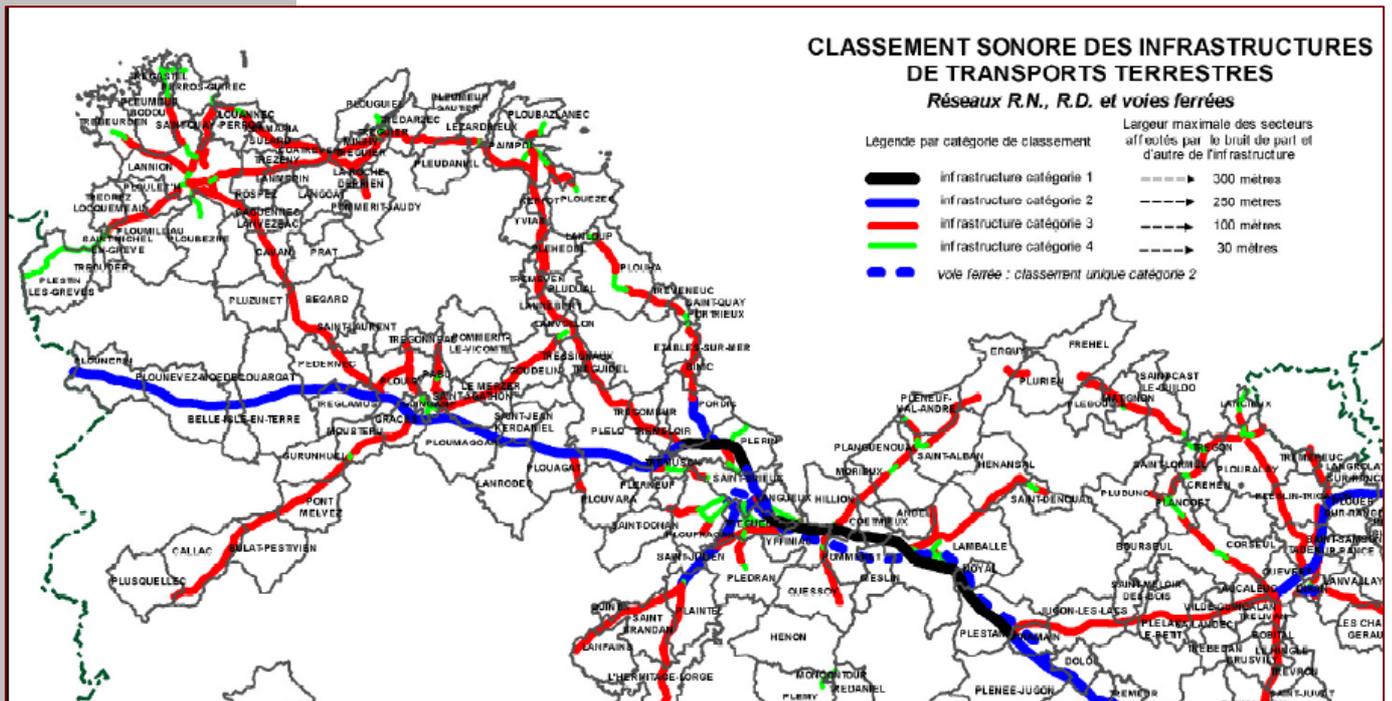


Les chiffres dans les cadres bordeaux indiquent le nombre de passages quotidiens de poids lourds.

Le fret est relativement peu important en volume, au point que la SNCF envisage de le réorganiser. L'activité est de moins en moins soutenue par l'agroalimentaire, ce qui la fragilise par rapport à des territoires comme Rennes où le secteur automobile permet encore de justifier son maintien. Ce faible recours au fret illustre la carence d'alternatives à la route sur le territoire.

La pratique du feroutage reste elle aussi marginale. Les projets de plateformes multimodales qui avaient donné lieu à des réflexions il y a quelques années n'ont pas abouti faute de besoin clairement identifié.

Cette uniformité du transport de marchandises dans le Pays de Guingamp présente deux types de problèmes. Le premier est lié à l'insécurité routière, puisque les marchandises affrétées par voie ferroviaire sont nettement moins exposées aux accidents. Le second touche aux nuisances sonores inhérentes aux transports terrestres et particulièrement aux transports routiers :



### 3. Les modes de transport doux :

Les modes de « transport doux » regroupent par commodité de langage les services ou infrastructures piétonnières, de randonnée et de cyclisme / cyclotourisme. L'ambition du Pays de Guingamp étant de favoriser une certaine qualité environnementale, il a paru important de leur consacrer une rubrique particulière.

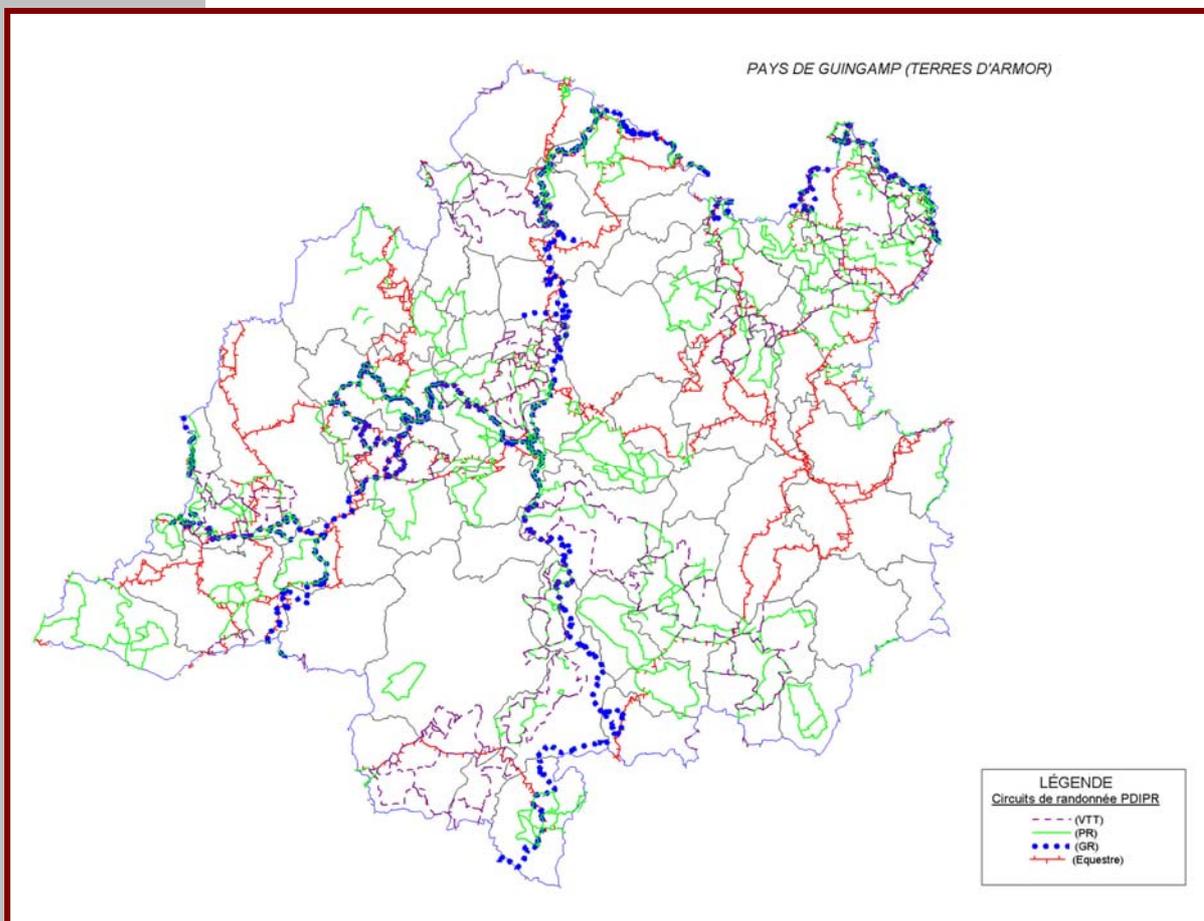
#### 3.1. Le piéton :

Peu d'aménagements prévoient la place du piéton dans la ville. Les lotissements interconnectés par des voies piétonnières ou reliés aux centres-villes sont presque inexistants sur le territoire. En revanche le piéton trouve à sa disposition de nombreux chemins de randonnée :

Commune	Chemin de randonnée	Longueur
Bourbriac	Tro Sant Houarne	7,2 km
Belle-Isle en Terre	Sentier de la forêt « entre jour et nuit »	10 km
Boquého	Circuit des Cinq croix	8 km
Gurunhuel	néant	9 km
Loc-Envel	Sentier des Landes	6 km
Tréglamus	Circuit du Ménez-Bré	10 km
Louargat	De Coat-an-Hay à la lande Supplice	14 km
Plésidy	Circuit des Mégalithes	8 km
Plougonver	néant	7 km
Kerpert	Circuit des Fontaines	12 km

Commune	Chemin de randonnée	Longueur
Lanrodec	Circuit du Bois-Meur	7 km
Saint-Adrien	Circuit des Vals	8 km
Guingamp	Berges du Trieux	6,2 km
Plouisy	Circuit de Koajoù Balan	7 km
Pabu	Circuit du Frouit	2,1 km
Saint-Agathon	néant	10 km
Ploëzal	Circuits de La Roche-Jagu	2 km
Pontrieux-St Clet	Berges du Trieux	12 km
Pontrieux	Berges du Trieux	5 km
Quemper-Guezennec	néant	15 km
Runan	Circuit pédestre et VTT	13 km
Plouëc du Trieux	Circuit des trois clochers	18 km
Lanvollon-Plouha	Sur le chemin de Saint-Jacques	5 km
Lanvollon-Plouha	Circuit des deux Chapelles	8 km
Lanvollon-Plouha	Circuit des Vallées	12 km
Lanvollon-Plouha	Circuit de la Vallée du Leff	8 km
Lanvollon-Plouha	Circuit de la Lande	11 km
Lanvollon-Plouha	Kermaria an Iskuit	10 km
Lanvollon-Plouha	Autour de la Vallée verte	9 km
Lanvollon-Plouha	Circuit des Falaises	8 km
Lanvollon-Plouha	De Bonaparte à Gwin Zégal	9 km
Lanvollon-Plouha	Autour d'un haut-lieu de Résistance	9 km

Source : Les chemins de randonnée dans le Pays de Guingamp, Terre d'Armor, 2005



Ces quelques 285 kilomètres d'itinéraires présentent toutefois l'inconvénient de ne pas être interconnectés. Leur localisation équilibrée sur le territoire rendrait possible des aménagements en ce sens.

### 3.2. Les cyclistes et cyclotouristes :

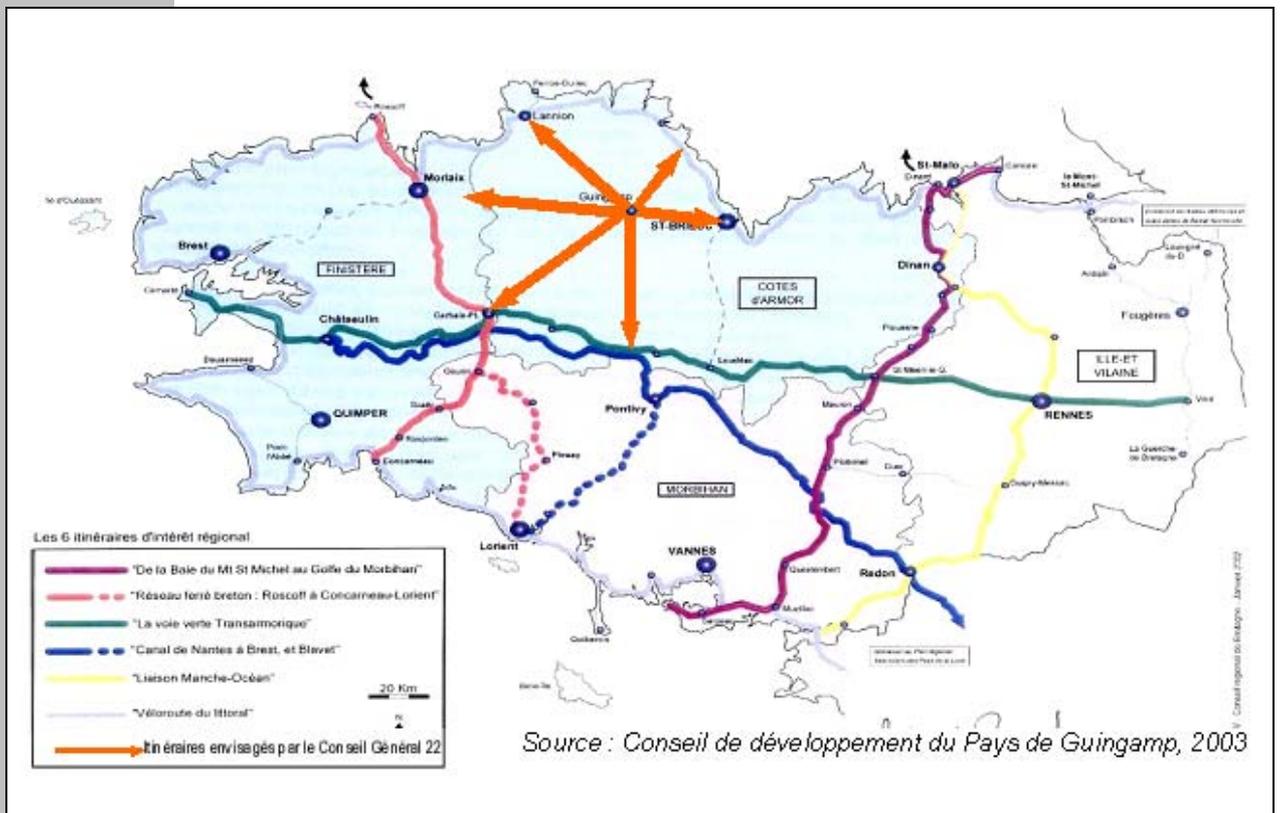
La Bretagne est la première région de France pour la pratique du vélo.

Or le Pays de Guingamp souffre d'un manque évident de structures à cet effet : bandes ou pistes cyclables, zones 30 en agglomération. Les pistes cyclables sont presque inexistantes alors que la question de la sécurité sur les axes routiers dissuade de nombreux pratiquants, et que d'autre part l'essor important du tourisme à vélo amène des attentes particulières.

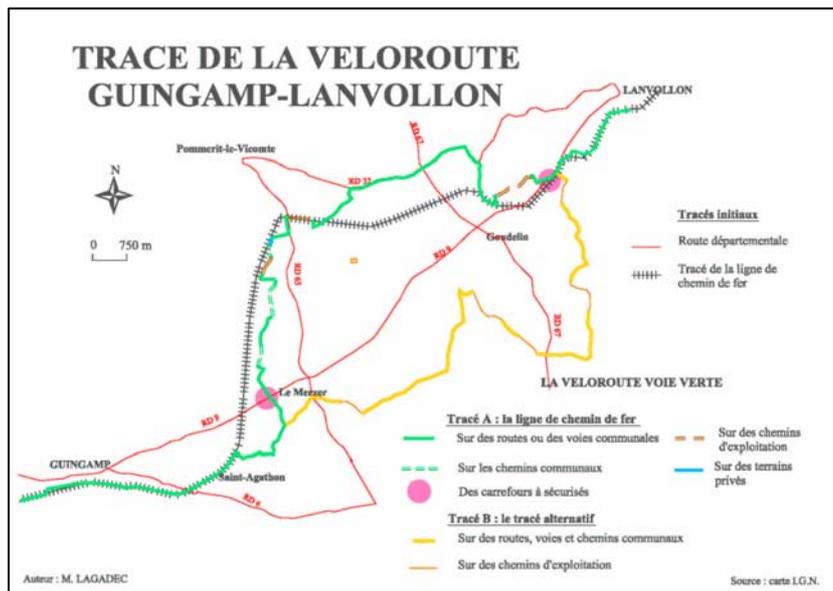
Le territoire comporte des linéaires routiers dangereux et qui sont peu utilisés par les cyclistes pour cette raison. Les déplacements sportifs ou de loisirs sont pénalisés, mais l'insécurité empêche également la pratique du déplacement en vélo pour aller au travail ou rejoindre son établissement scolaire. On songe particulièrement à la route départementale 9. Un certain nombre d'aménagements spécifiques contribueraient à la résolution de ce problème, comme les pistes indépendantes de la chaussée (figure ci-jointe).



Cette absence de pistes cyclables devrait toutefois être rapidement compensée par le projet du Conseil général des Côtes d'Armor. En s'appuyant sur le Réseau Véloroutes-Voies vertes qui parcourt la Bretagne, le Département réaliserait un maillage complémentaire qui desservirait tout le territoire :



Le Conseil général laissera à l'initiative de chaque territoire l'aménagement de boucles et de dessertes locales complémentaires. Il est également dans l'attente de suggestions quant aux tracés qu'il prévoit. A ce titre, il paraît utile de rappeler la proposition élaborée par le Conseil de développement du Pays de Guingamp en 2003, qui s'inscrit dans le réseau imaginé par le Département mais qui semble mettre plus en valeur le patrimoine local, en reprenant la voie du Petit train des Côtes d'Armor :



#### 4. Vers un transport à la demande :

Le principe d'un service de transport à la demande correspond à une forte attente de la population, et constituerait une solution adaptée à la typologie de notre territoire. C'est pour cette raison que le Pays de Guingamp et le Conseil général des Côtes d'Armor réfléchissent depuis plusieurs mois à l'opportunité de mettre en place ce type de service.

Si le Conseil général n'a pas encore rendu publique sa décision, il semble qu'un service départemental de transport à la demande pourrait être mis en place, organisé à partir de lignes virtuelles. Il reviendrait au Pays de Guingamp d'organiser la desserte complémentaire avec son propre service. L'ensemble des dispositifs de transport du territoire serait à cette occasion interconnectés et réservables à partir d'une centrale d'information et d'organisation.

Le transport à la demande répondrait enfin à une dernière faiblesse du territoire : l'absence de service adapté aux déplacements des personnes à mobilité réduite. Il est très difficile de vivre dans le Pays de Guingamp avec un handicap, à cause de cette absence de solution de transport.

**LES TRANSPORTS COLLECTIFS - LE NOUVEAU SERVICE « TIBUS »****II-2. Les équipements supports de services :****Introduction : les enjeux de la carte des services**

« L'espace rural change. [...] Le monde rural n'est plus ce lieu d'exode que l'attractivité des villes semblait avoir placé sans recours à la remorque de la modernité. Dans l'ensemble, son solde migratoire s'est inversé, notamment par l'arrivée de populations jeunes. [...] Les nouvelles pratiques dont il fait l'objet ont en outre élargi l'éventail de ses débouchés, diversifié sa vocation. Cet espace qui voilà trente ans se voyait majoritairement destiné à la production agricole constitue aujourd'hui un lieu de résidence recherché, une destination de plus en plus courue par les vacanciers, et devient un terrain d'initiatives et de politiques variées qui mettent en lumière sa place éminente au sein des questions d'environnement<sup>1</sup>. »

La DATAR a lancé en 2003 ce message fort aux territoires qui, comme le notre, ont parfois douté de leur capacité à se développer, de leur avenir même. Les Français changent, et aspirent aujourd'hui de façon majoritaire à un cadre de vie séduisant, où la ruralité redevient un label de qualité. 27% des urbains déclarent vouloir s'installer à la campagne dans les prochaines années. A supposer que toutes ces personnes convertissent ce désir en réalité, et la population rurale viendrait à doubler !

L'attrait ne porte pas sur tous les territoires ruraux, mais bel et bien sur ceux qui, comme le Pays de Guingamp, proposent un environnement de qualité et surtout une offre de services intéressante. Car c'est ce second point qui fait ou défait l'attractivité résidentielle d'un territoire. Les villes resteront les pôles d'emploi majeurs, mais on ne vit

<sup>1</sup> DATAR, Quelle France rurale pour 2020 ?

plus nécessairement là où l'on travaille. Les nouveaux retraités, de plus en plus nombreux, constituent également un public qui peut être intéressé. Pour convertir ce potentiel en attractivité effective, il appartient au Pays de Guingamp de pérenniser et développer ses services à la population.

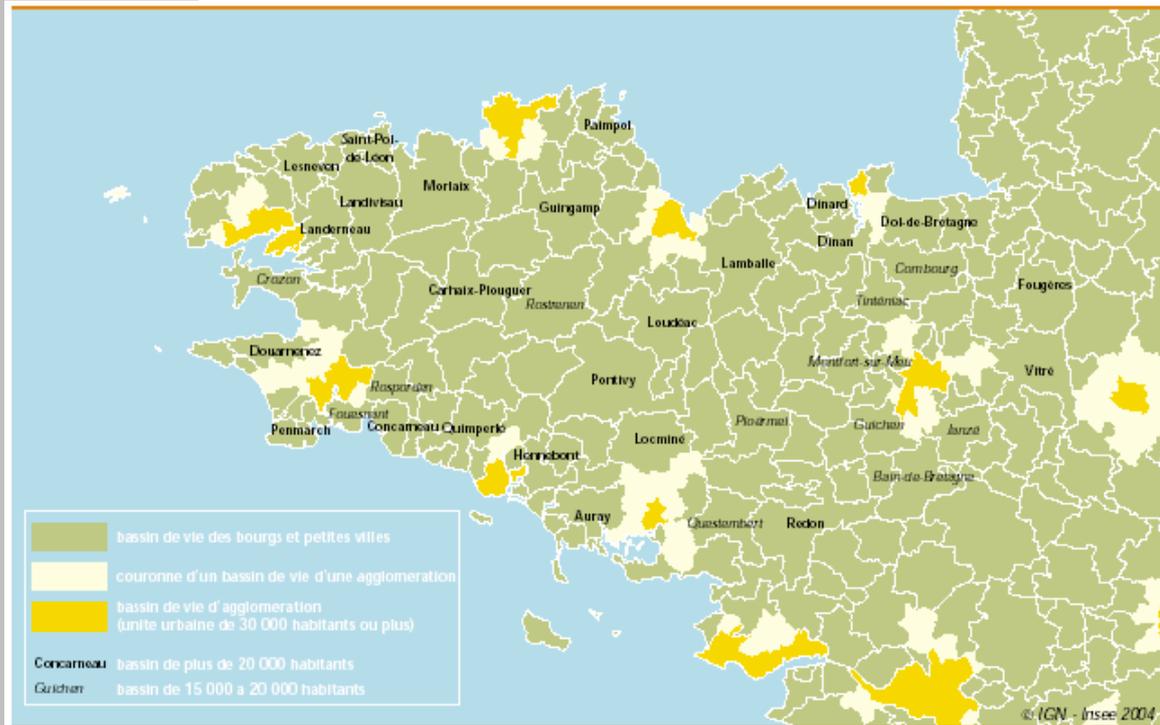
**Cette étude vise à identifier les forces et faiblesses du Pays de Guingamp en matière de services à la population. Le SCOT peut être l'occasion de préconisations spécifiques qui concourraient au maintien ou à l'installation de services nouveaux.**

Le Conseil de développement conduit depuis plusieurs mois une étude qui porte sur une soixantaine de services identifiés par l'INSEE comme les déterminants de la qualité de vie et de la satisfaction des habitants dans les territoires :

- ▶ Equipements concurrentiels : hypermarché et supermarché, vétérinaire, banque, magasin de vêtements, magasin de chaussures, librairie, magasin d'électroménager, magasin de meubles, droguerie, grande surface non alimentaire, marché de détail.
- ▶ Equipements non concurrentiels : gendarmerie, perception, notaire, ANPE, maison de retraite, bureau de poste, crèche ou halte-garderie, installation sportive couverte, piscine couverte, école de musique, cinéma.
- ▶ Equipements de santé : médecin, infirmier, pharmacie, masseur-kinésithérapeute, dentiste, ambulance, maternité, urgences, hôpital de court séjour, hôpital de moyen et long séjour.
- ▶ Equipements d'éducation : collège, lycée général et/ou technologique, lycée professionnel.

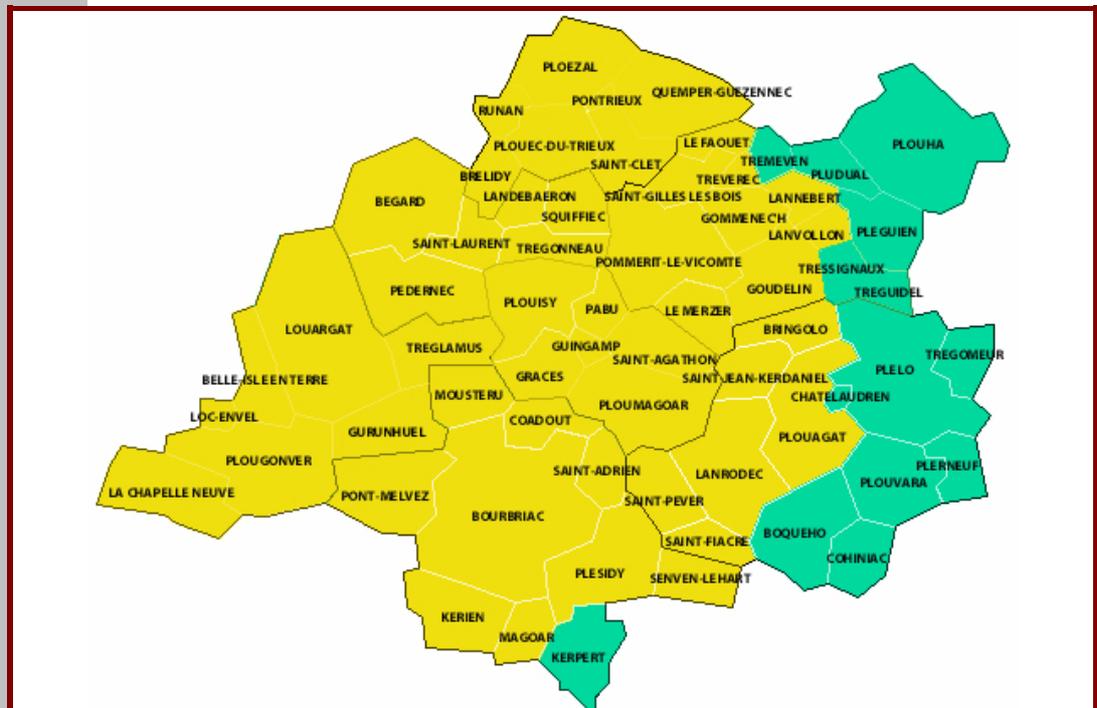
A cette nomenclature il nous a semblé important d'ajouter des services récents mais qui suscitent un engouement particulier, comme par exemple les relais d'assistantes maternelles ou les cybercommunes.

Tous ces services doivent se penser à différentes échelles selon que leur besoin est régulier ou occasionnel. Le niveau de la commune demeure la référence pour les services d'usage quotidien, tandis que le Pays-bassin de vie s'affirme comme l'échelle pertinente pour organiser les services les plus occasionnels et les plus onéreux comme les équipements de santé par exemple.



Source : INSEE, « Le zonage en bassins de vie : une structuration du territoire autour de l'emploi et des services », *Octant*, n°98, juillet 2004.

Le Pays de Guingamp coïncide presque avec le bassin de vie de l'INSEE, ainsi que le montrent les cartes ci-avant (mise en perspective régionale) et ci-après



Habitudes principales d'utilisation des services des habitants du Pays de Guingamp

- JAUNE : Communes dont plus de la moitié des habitants utilise principalement les services du Pays de Guingamp.
- VERT : Communes dont plus de la moitié des habitants utilise principalement les services de Pays voisins.

(habitudes de vie principales des habitants).