

SCOT du Pays de Guingamp

Infrastructures et moyens de
transport

Jeudi 9 Juillet 2015

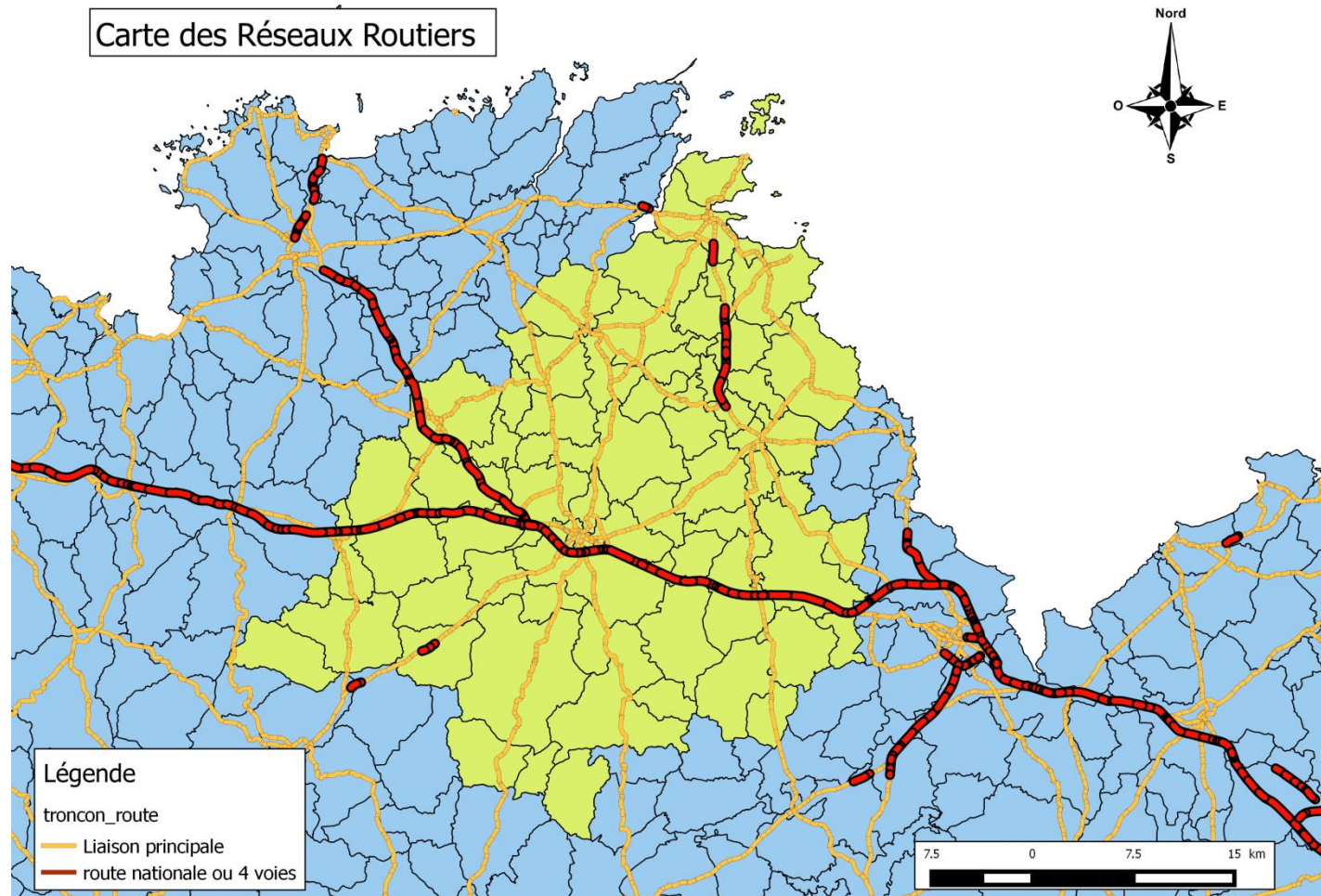
Réseau routier

- Réseau routier : un territoire bien desservi

=> Un pôle central sur un axe majeur breton localisé sur un nœud routier.

=> qui irrigue vers les différents pôles du territoire,

=> Des pôles qui irriguent également à leur échelle,



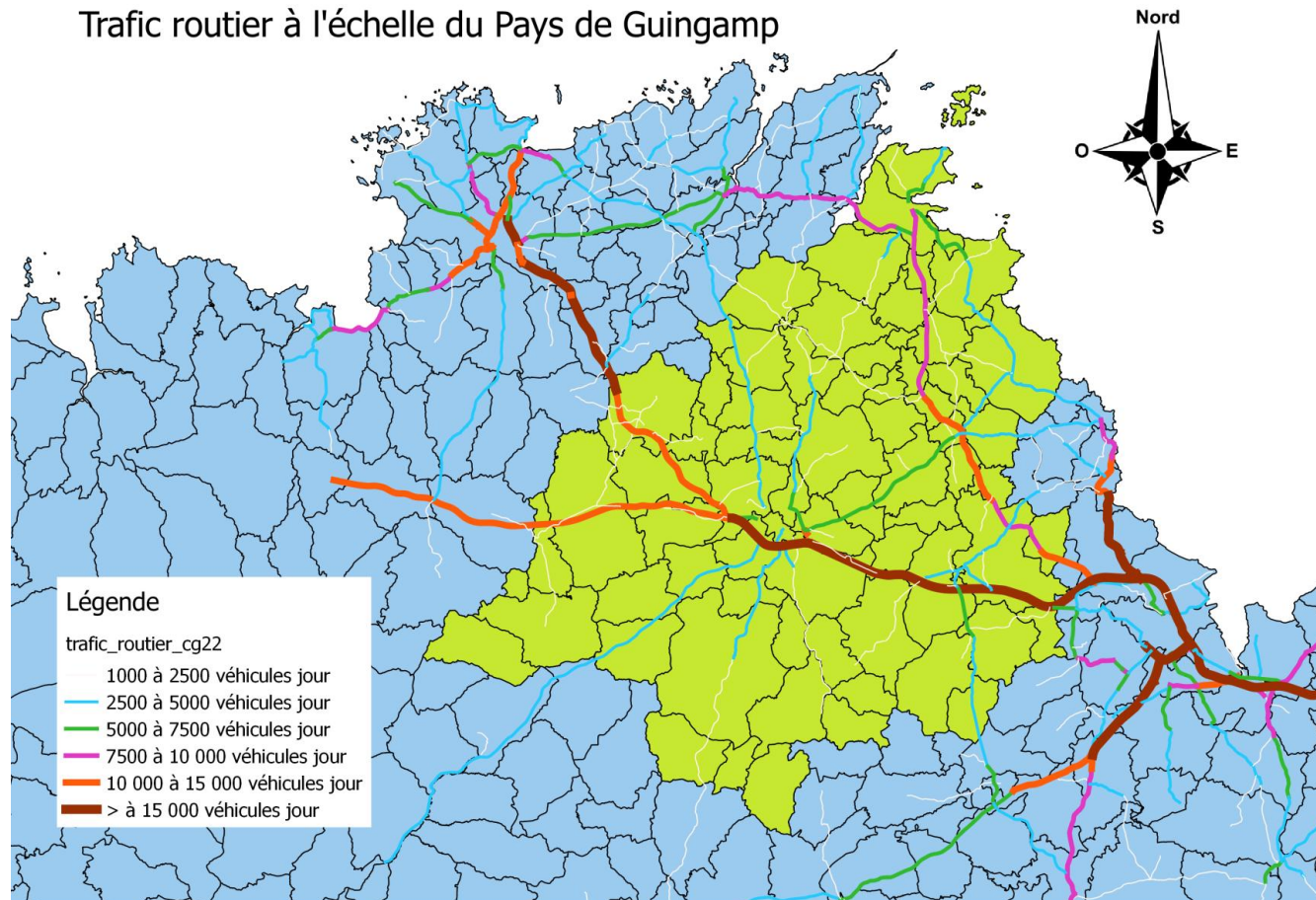
- Réseau routier : un territoire relativement bien desservi

=> Un trafic concentré sur la RN12 et notamment sur la partie Guingamp Saint-Brieuc,

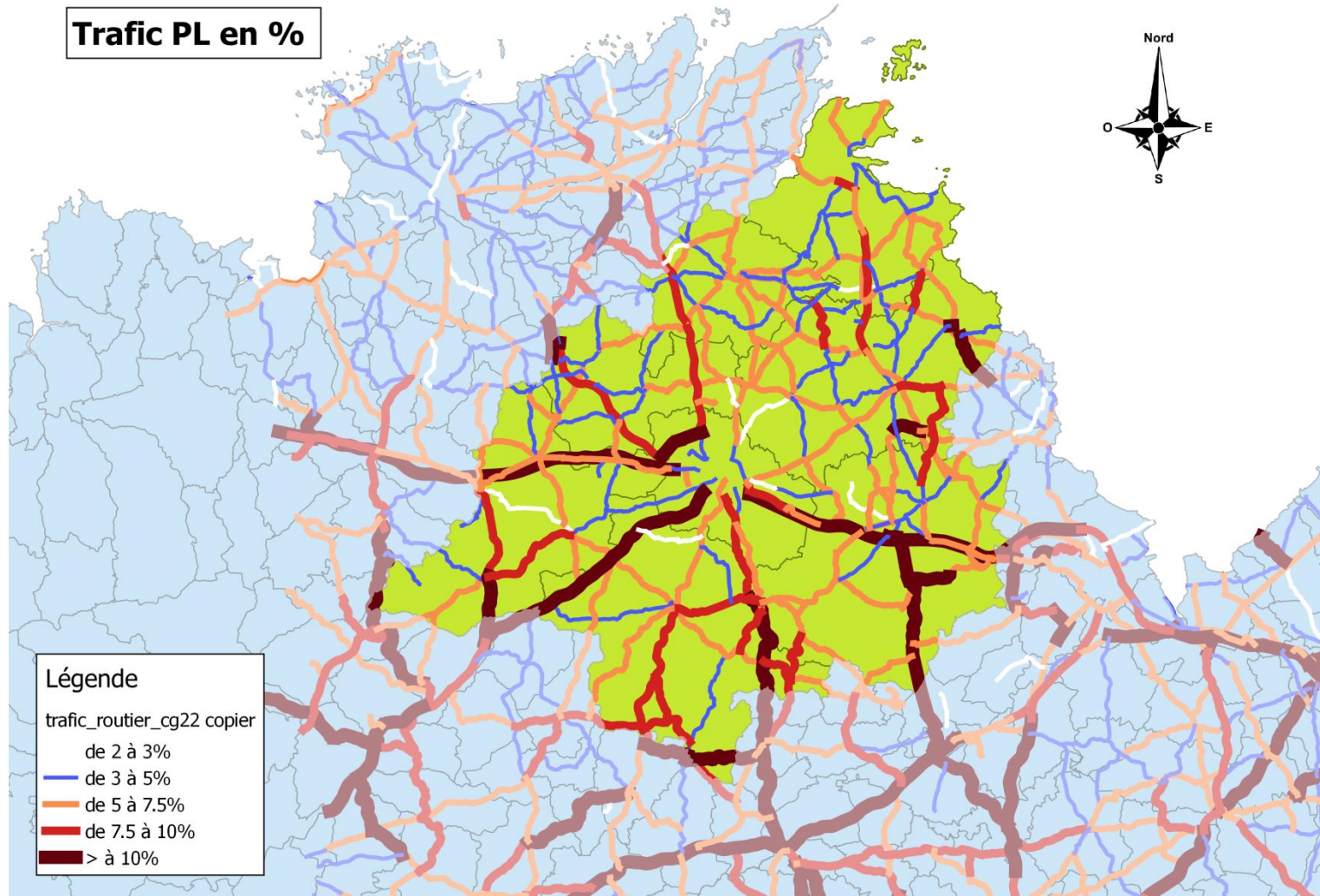
=> 2 autres axes importants :

- Lannion - Guingamp,
- RN12 / Lanvollon / Paimpol / Tréguier.

Trafic routier à l'échelle du Pays de Guingamp

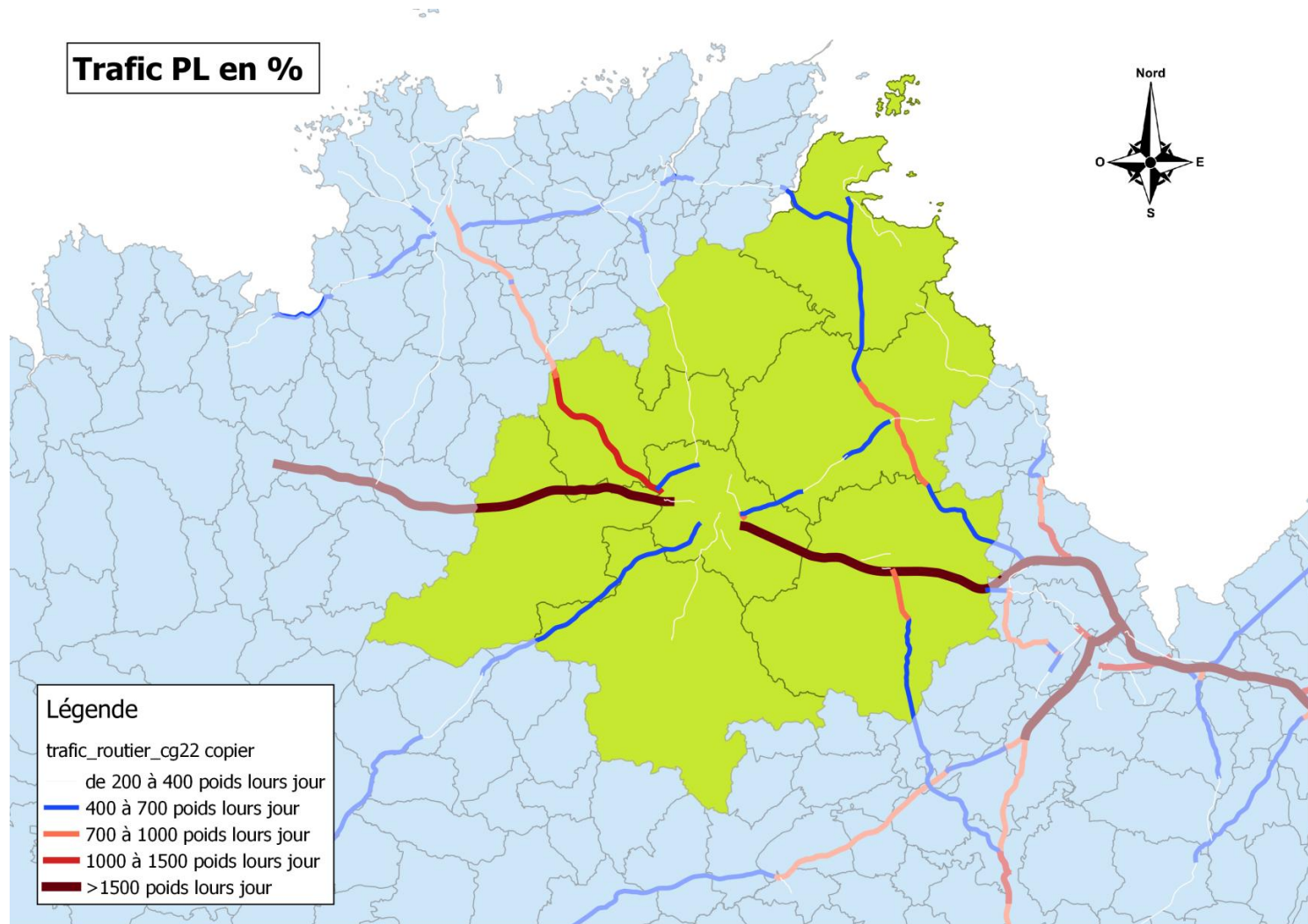


- Réseau routier : Trafic poids-lourds



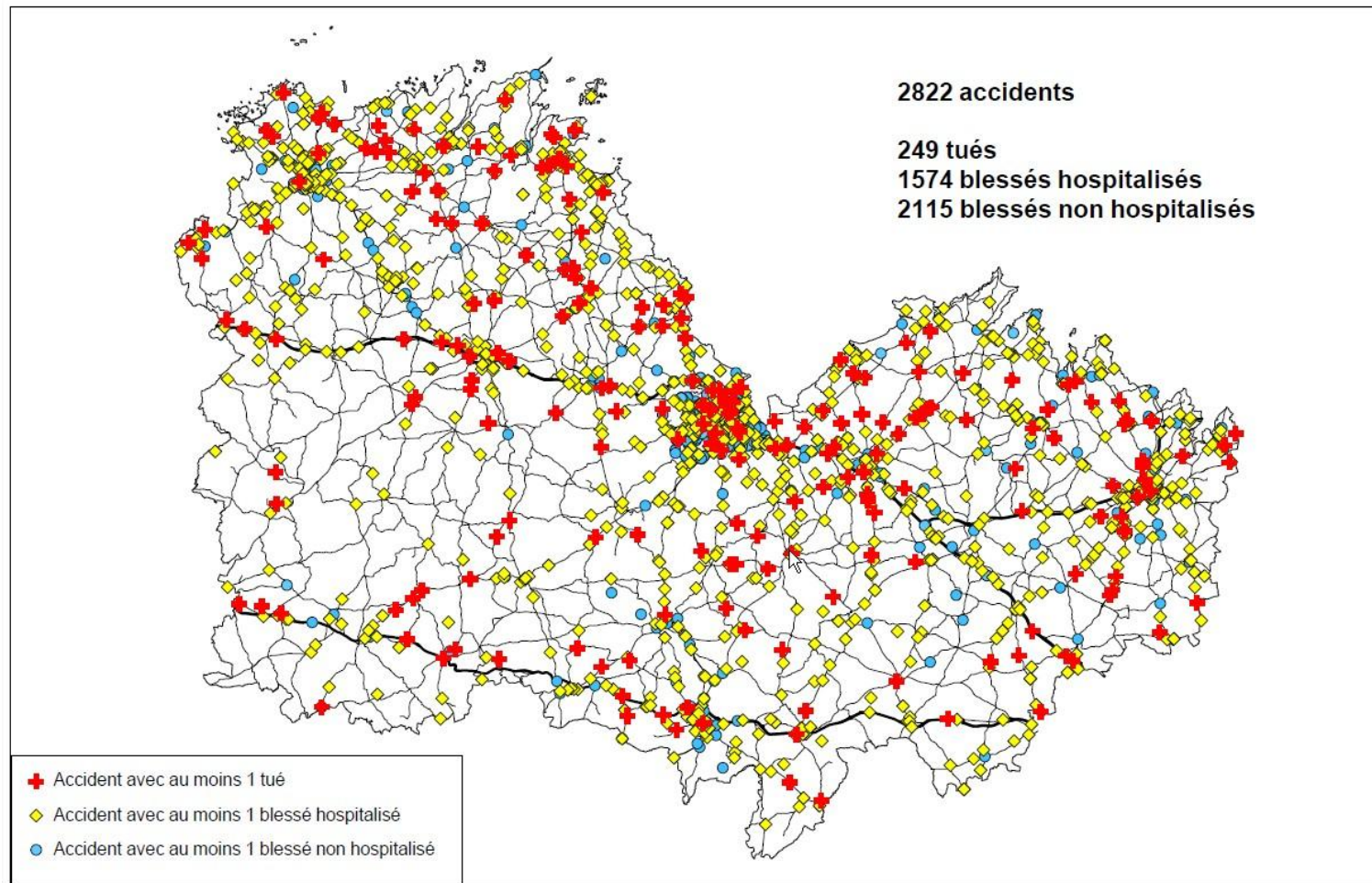
- Réseau routier : un territoire relativement bien desservi

=> Un trafic poids lourds concentré sur les principales liaisons routières du territoire.



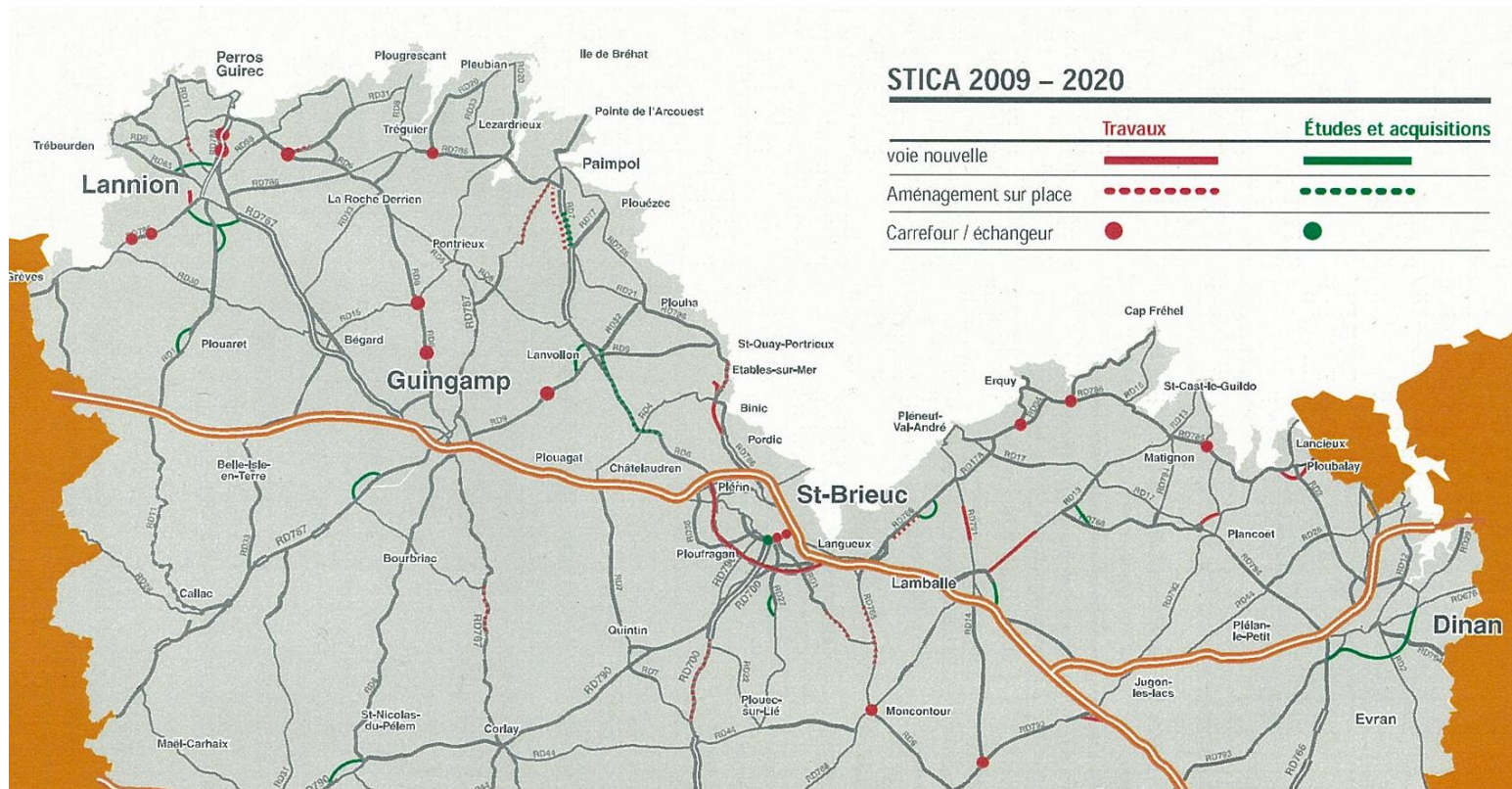
• Réseau routier : Sécurité routière

=> Pas de points noirs au niveau sécuritaire sur les RD d'après le CG



• Réseau routier : STICA volet routier

=> Des aménagements programmés sur notre territoire



- ⇒ Pas d'opérations prioritaires sur le territoire, hormis les 2 carrefours sur la RD,
- ⇒ Des opérations « d'alternatives »,

=> Des problèmes sécuritaires ou de circulation à identifier sur le territoire ? (conflits tracteurs / poids lourds, nombreux changements de limitation de vitesse, ...)

Infrastructures de transport
Mode de transport alternatif

• Liaison TER : un territoire plutôt bien desservi

=> 5 lignes TER sur le territoire

=> Permettant notamment les liaisons domicile - travail entre Guingamp et Saint-Brieuc, Lannion et Morlaix voir des agglomérations plus lointaines rennes, Brest, ...

=> des horaires plus ou moins adaptés aux liaisons domicile - travail,

=> Une ligne Paimpol / Guingamp peu attractive à l'heure actuelle pour ce type de liaison.



● Gares où le service Accès TER est disponible

- Liaison TER : un territoire plutôt bien desservi

Fréquentation des lignes :

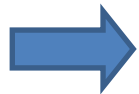
- => St Brieuc-Guingamp avec 103 161 voyages en 2010 (dont 76% de voyages pendulaires) +1.5% entre 2009 et 2010,
- => Guingamp-Lannion : -2% (56 222 voyages directs + correspondance)
- => Guingamp-Paimpol : -4.8% (52 177 voyages directs + correspondance)
- => Morlaix St Brieuc : -3.3% (20 638 voyages directs + correspondance)

Guingamp – St Brieuc (35 kms route et 31 kms fer)

		
Temps	Meilleur temps de parcours : 0h31*	Meilleur temps de parcours : 0h15
Coût	7 245 € / an = coût d'usure de la voiture + coût du carburant 4.27 € par trajet en carburant *	640 € / an (abonnement Uzuël sur 10.5 mois) 320 €/an avec participation employeur déduite 0,69 € par trajet (participation employeur déduite)
Coût carbone	4 536 kg équivalent CO2 / an	453 kg équivalent CO2 / an
Economies réalisées par an	6 925€ par an, dont 1 661€ d'économie sur le carburant. 4 tonnes de CO2 32min par jour soit plus de 11h par mois de gagnées !	

• Liaisons TER Paimpol-Guingamp

- => 52 000 passagers en 2010,
- => une liaison desservant 8 gares,
- => une durée de trajet de 1h08 contre 45 minutes auparavant,
- => un risque fort d'arrêt de la ligne sans une réfection de la ligne



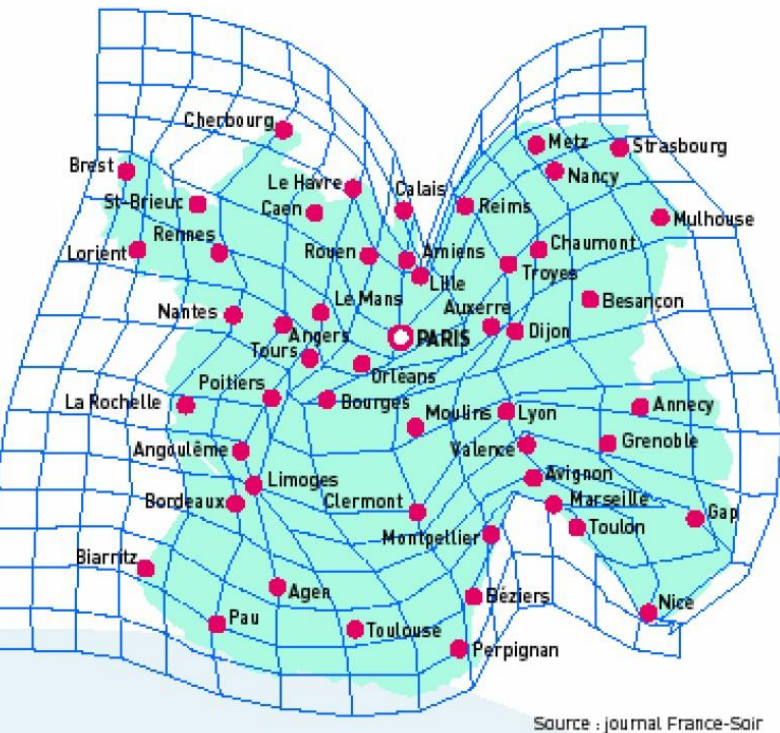
Son maintien : Un enjeu pour le Nord du Territoire

- => Touristique (acheminement des touristes, la Vapeur du Trieux, ...)
- ⇒ Liaison domicile travail, ...
- ⇒ Fer routage dans les années futures ?

- ⇒ Un besoin de 28 millions d'euros à financer par la région, RFF, le département et les collectivités locales.
- ⇒ un objectif de 40 minutes pour le déplacement,

• Liaison TGV : profiter de l'apport de la LGV

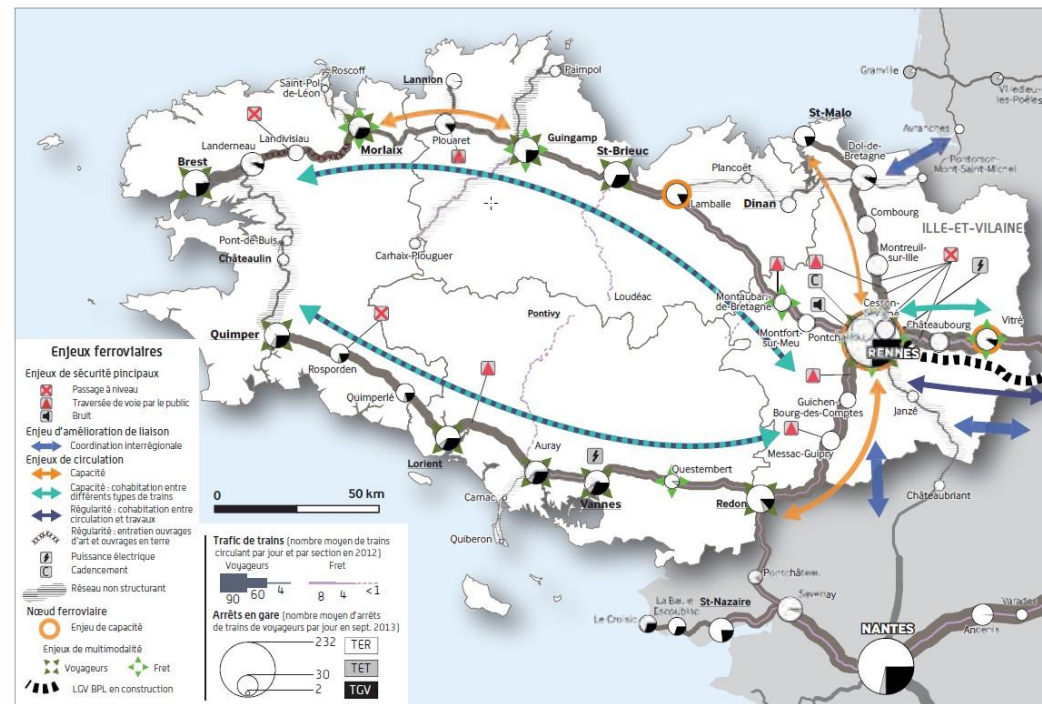
Le TGV modifie les distances entre les villes



1 objectif majeur : Faire en sorte que l'ensemble du Pays bénéficie de ces nouvelles possibilités !!!

- Mettre Guingamp à 2h30 de Paris en 2017
- 1 100 000 passagers attendus en gare de Guingamp,
- Un enjeu fort pour le territoire :
 - Attractivité économique,
 - Touristique (tourisme d'affaire, court séjour, ...),

PRINCIPAUX ENJEUX FERROVIAIRES DE LA BRETAGNE



- Liaisons ferrées, quels enjeux pour le territoire,

=> Au travers notamment le développement du Pôle d'Echange Multimodal de Guingamp.

=> Réaménager l'ensemble de cet espace pour :

- connecter tous les modes de transport entre eux (station taxis, abri vélo, parking véhicules de location, création gare routière accueillant les 3 lignes Axeobus + arrêt tibus, ...)

- renforcer son attractivité en leur rendant plus lisible et accessible,

- Retraitement du parvis en espace dégagé et réservé aux piétons

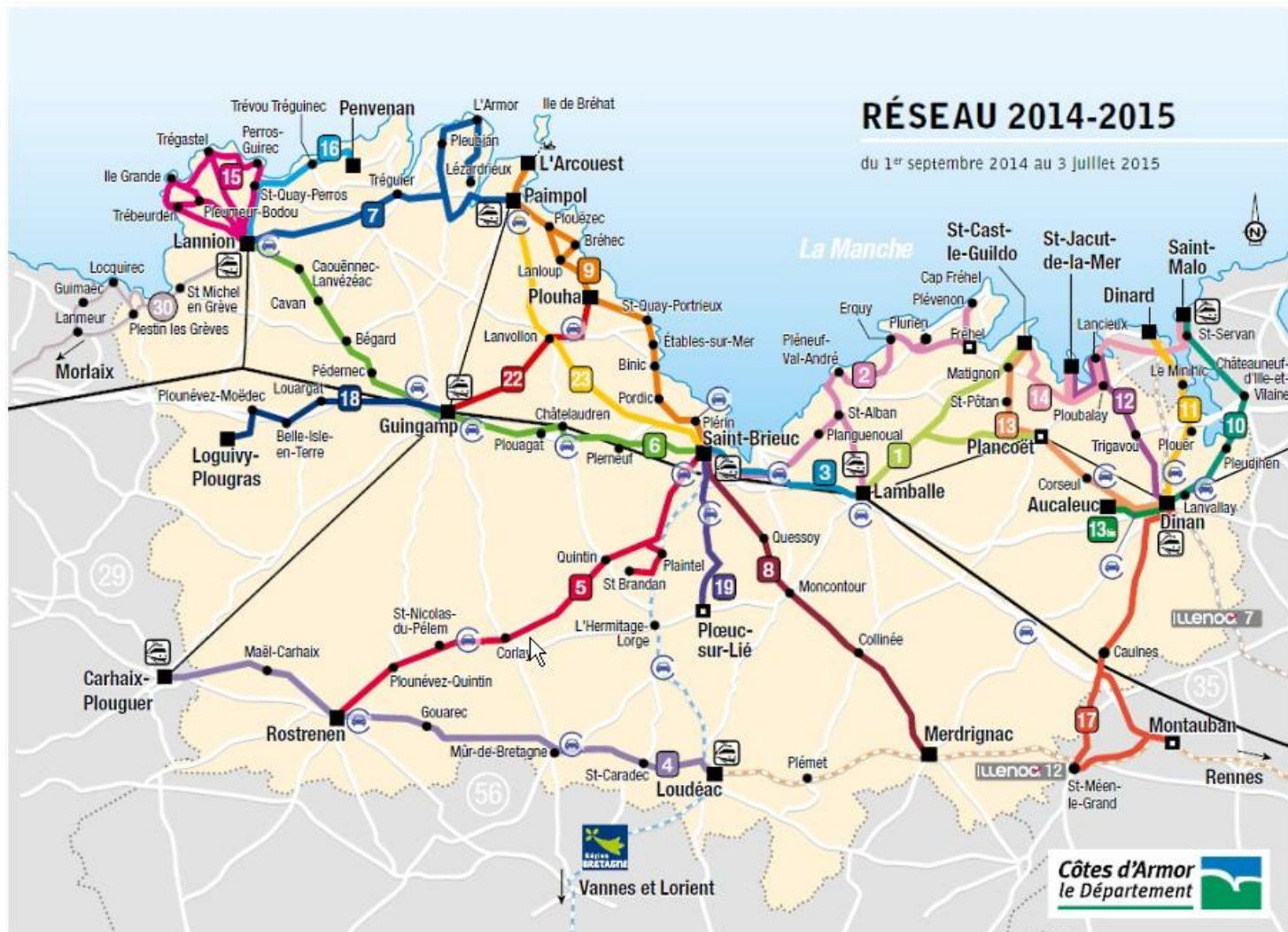
- Rénovation du bâtiment "voyageurs" et accueil de nouveaux services

- Amélioration des déplacements des voyageurs et de l'accueil des PMR

- Mise en accessibilité des quais et prolongement du passage souterrain pour un nouvel accès au sud de la gare.

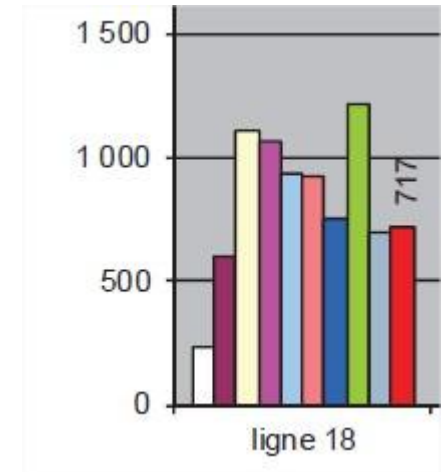
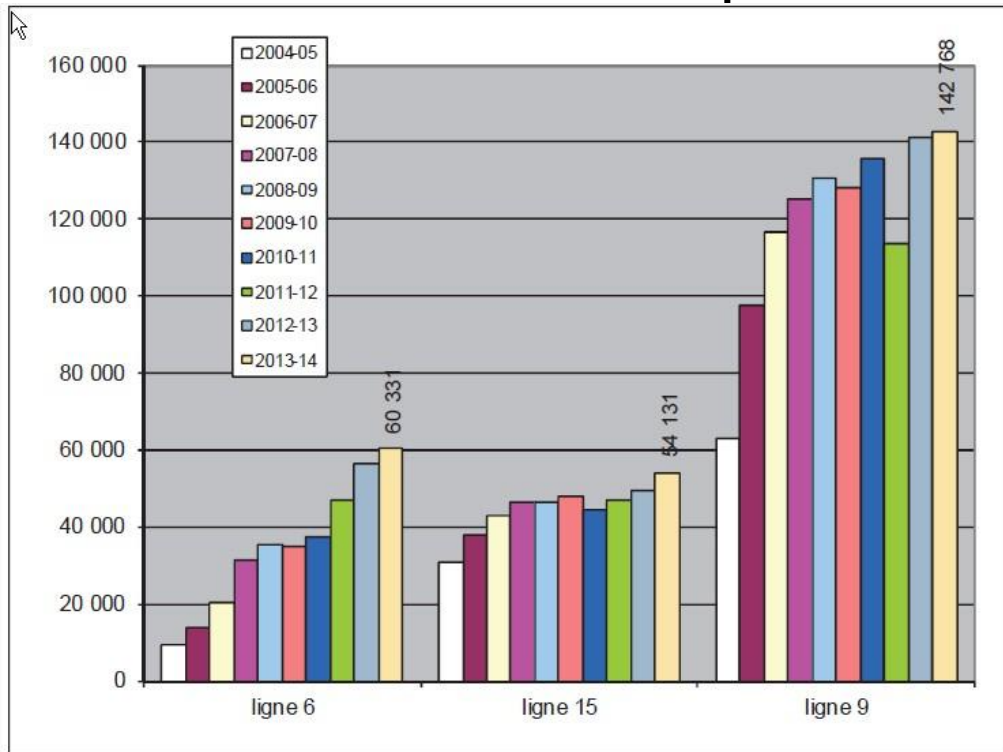
• Les modes de transport alternatif – Le tibus

- ⇒ Une offre intéressante en termes de ligne sur le territoire : 5 lignes,
- ⇒ Permettant de relier les pôles du territoire ou avec ceux extérieurs,

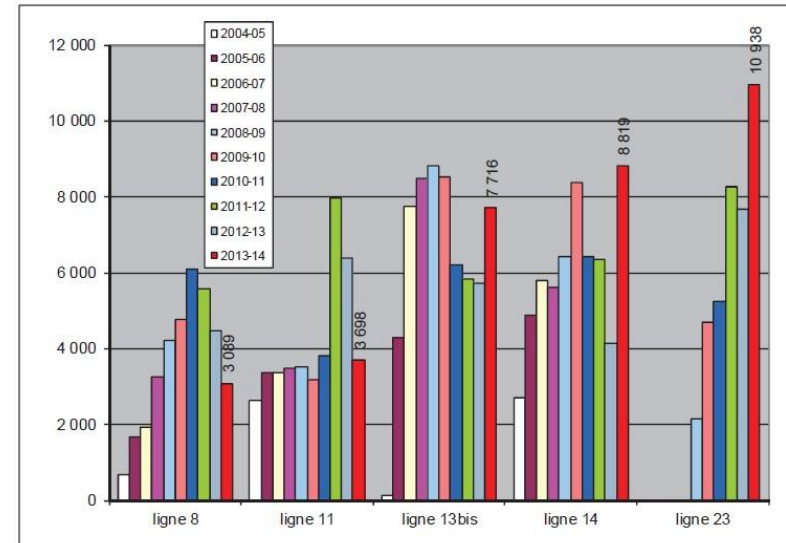


- ⇒ Mais des trajets plus ou moins attractifs au regard des horaires, fréquences et tarifs ou durée de trajet,

• Les modes de transport alternatif – Le tibus -



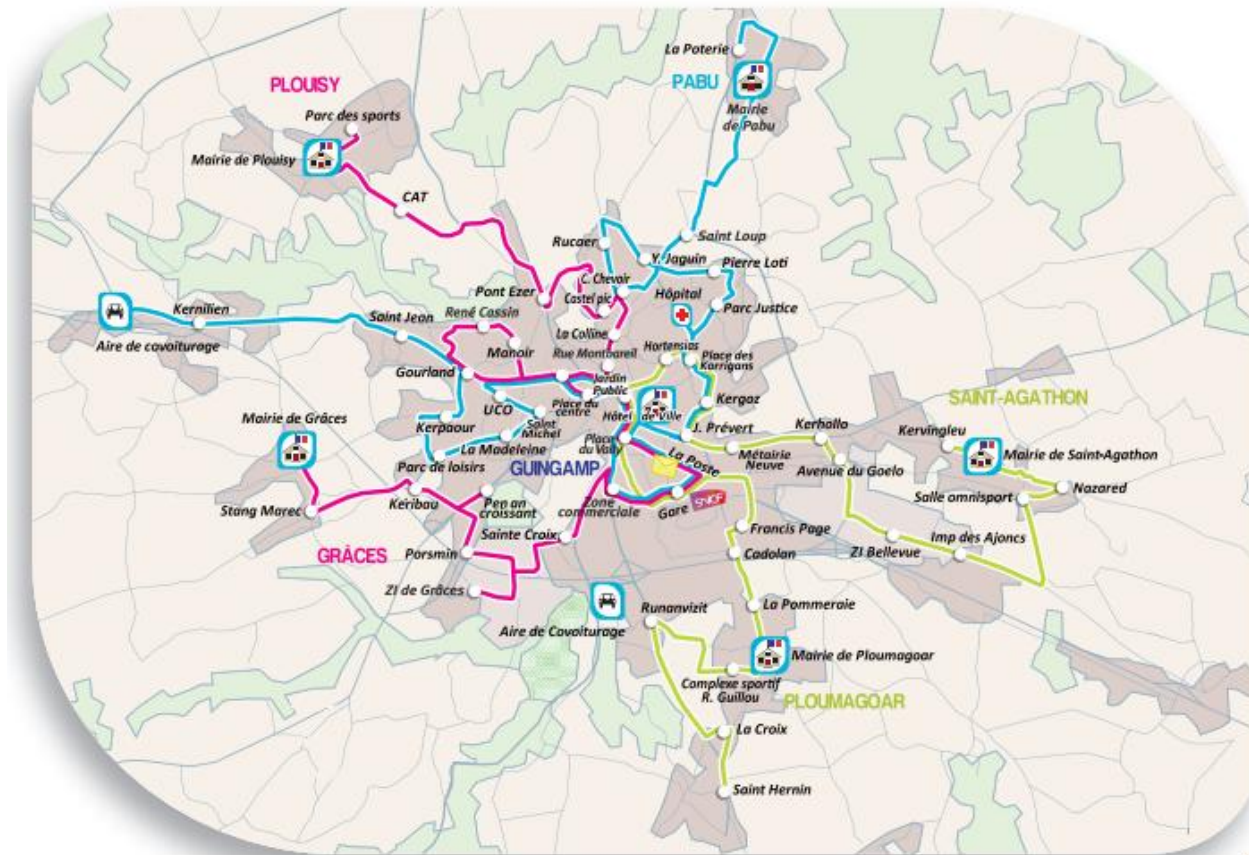
- ⇒ Un intérêt en ce qui concerne le transport scolaire et touristique,
- ⇒ Un intérêt moindre en ce qui concerne les liaisons domicile/travail



- Les modes de transport alternatif – AXEOBUS : un réseau propre a Guingamp communauté,

⇒ 3 lignes permettant les communes du territoire entres elles,

⇒ une fréquentation annuelle d'environ 35 000 passagers annuellement.



- Les modes de transport alternatif – le Transport à la Demande,

⇒ 3 collectivités sur lesquelles le Transport à la demande est mis en place :

- CCPG,
- CCLP,
- Guingamp Communauté,

⇒ Faciliter le déplacement des personnes âgées, des jeunes ou des personnes n'ayant pas de moyen de locomotion sur le territoire,

⇒ Services proposés sur certaines plages horaires de la semaine,

⇒ Interconnexion possible avec le tibus ou entre EPCI

⇒ Un service différent sur Guingamp Communauté : emmener les habitants à l'arrêt de bus AXEOBUS le plus proche,

⇒ Des collectivités qui y réfléchissent :

- Bourbriac,
- ...

⇒ Quelques services pour emmener les personnes âgées au marché notamment sur le Leff communauté.

- Le covoiturage : une pratique bien implantée sur le territoire

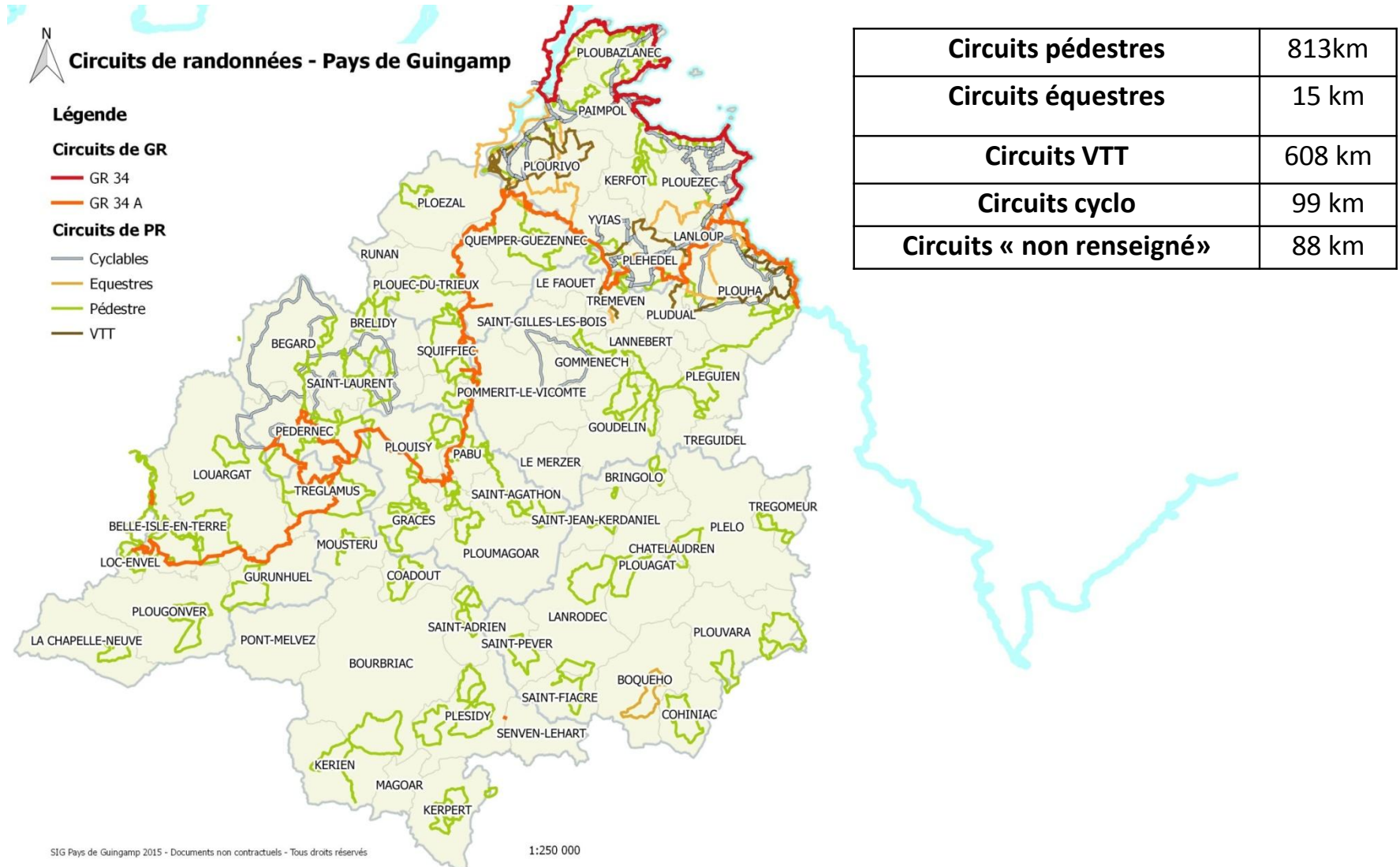


- ⇒ 4 aires départementales et 1 aire intercommunale,
- ⇒ les 2 plus grandes aires du département avec respectivement 118 places et 60 places, (environ 80% de remplissage)
- ⇒ la lande blanche : 23 places mais un succès tout relatif : entre 5 et 10 voitures quotidiennement,
- ⇒ Pont lô : site intercommunal de 40 places
- ⇒ Kertedevant - 38 places

- ⇒ Un site internet départemental pour la promotion de ce moyen de transport, et globalement des modes doux
- ⇒ une offre à mettre en relation avec les liaisons domicile - travail : quid de Bourbriac, Belle Isle en terre et Bégard ?

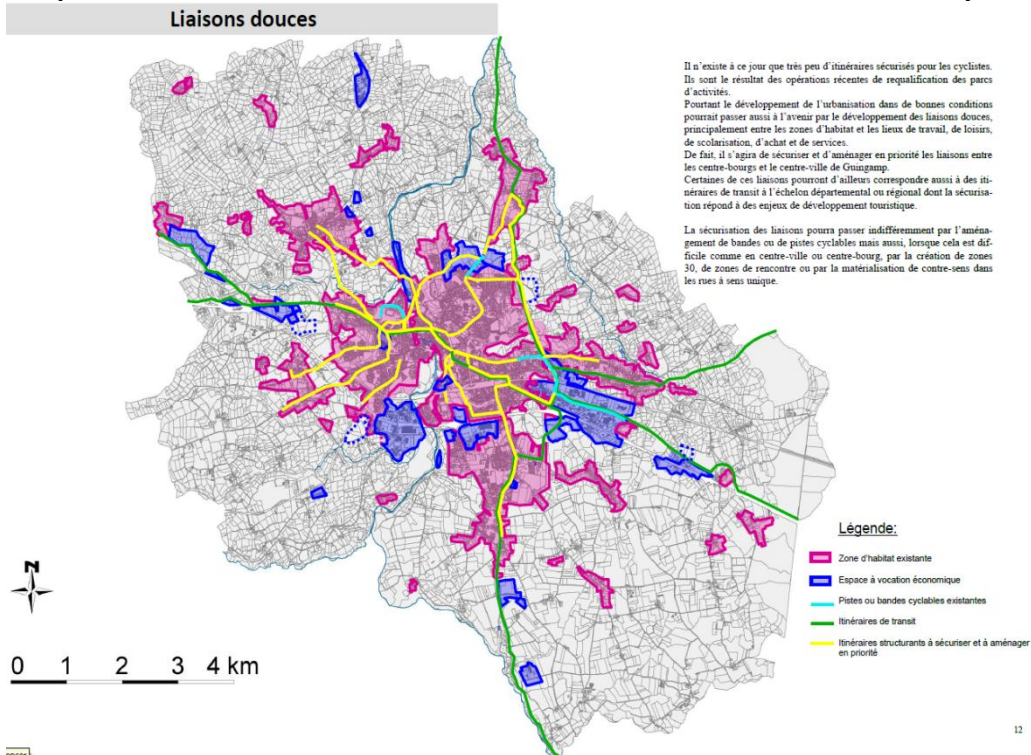
Les modes de déplacements doux :

=> Quasi essentiellement à destination des loisirs et du tourisme.



• Les modes de déplacements doux :

=> Des pistes cyclables présentes toutefois sur Guingamp communauté avec la mise en place d'un schéma de références des liaisons cyclables,



12

=> Communauté de communes Lanvollon Plouha : sécurisation des déplacements cyclables et développement du réseau de pistes et notamment d'une liaison entre Lanvollon et Tressignaux.

=> Des aménagements piétons généralement programmés ou planifiés dans le cadre des PLU pour relier les nouveaux quartiers au centre-bourg.

Les modes de déplacements doux :

=> Des voies programmées : véritable atout pour le territoire,



- Réseau numérique – le Très haut débit : Un enjeu pour demain

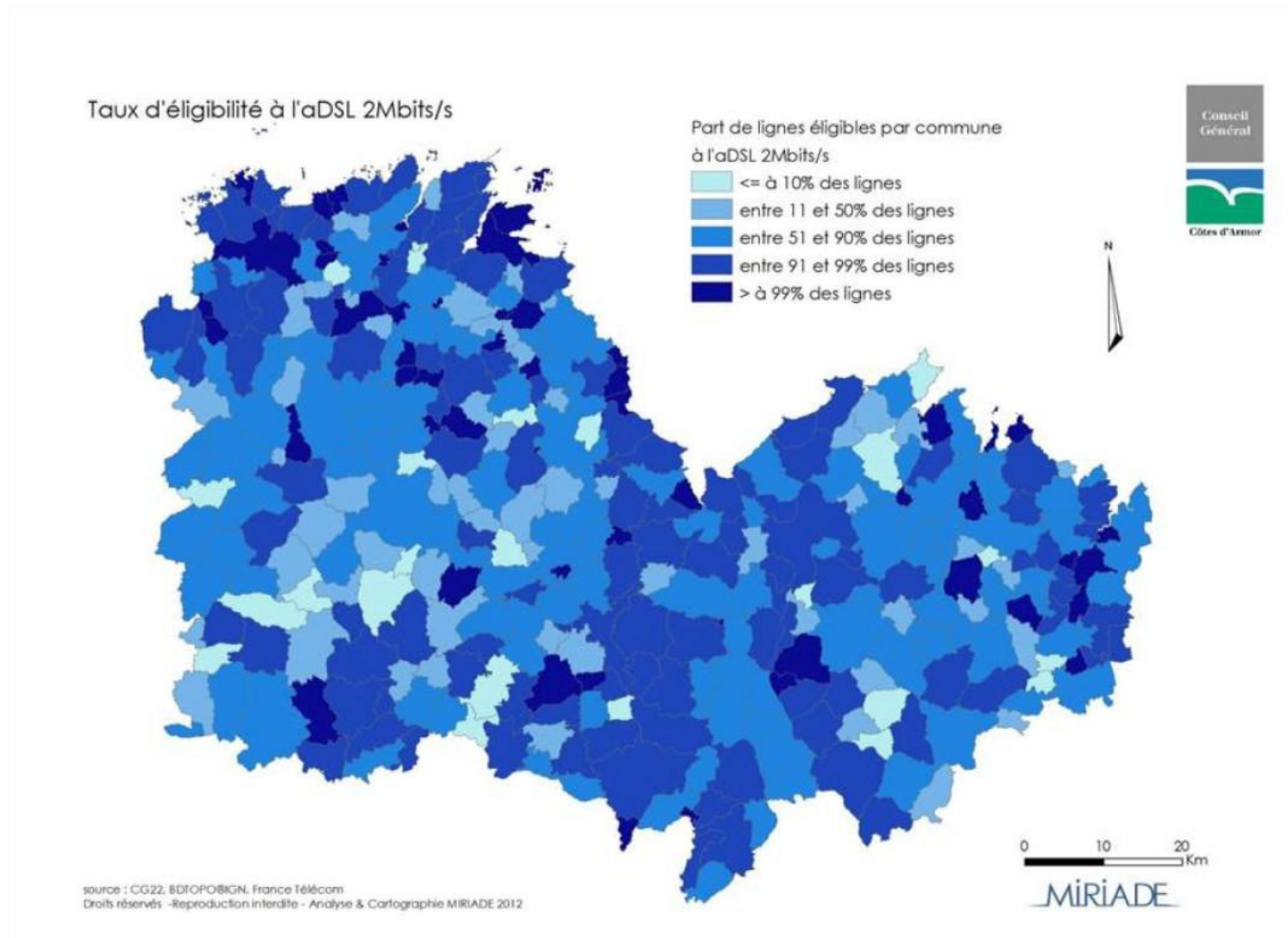
⇒ Un facteur d'attractivité à la fois pour les entreprises et les habitants du territoire,

⇒ Des usages en plein développement et dont on ne connaît pas encore toutes les possibilités :

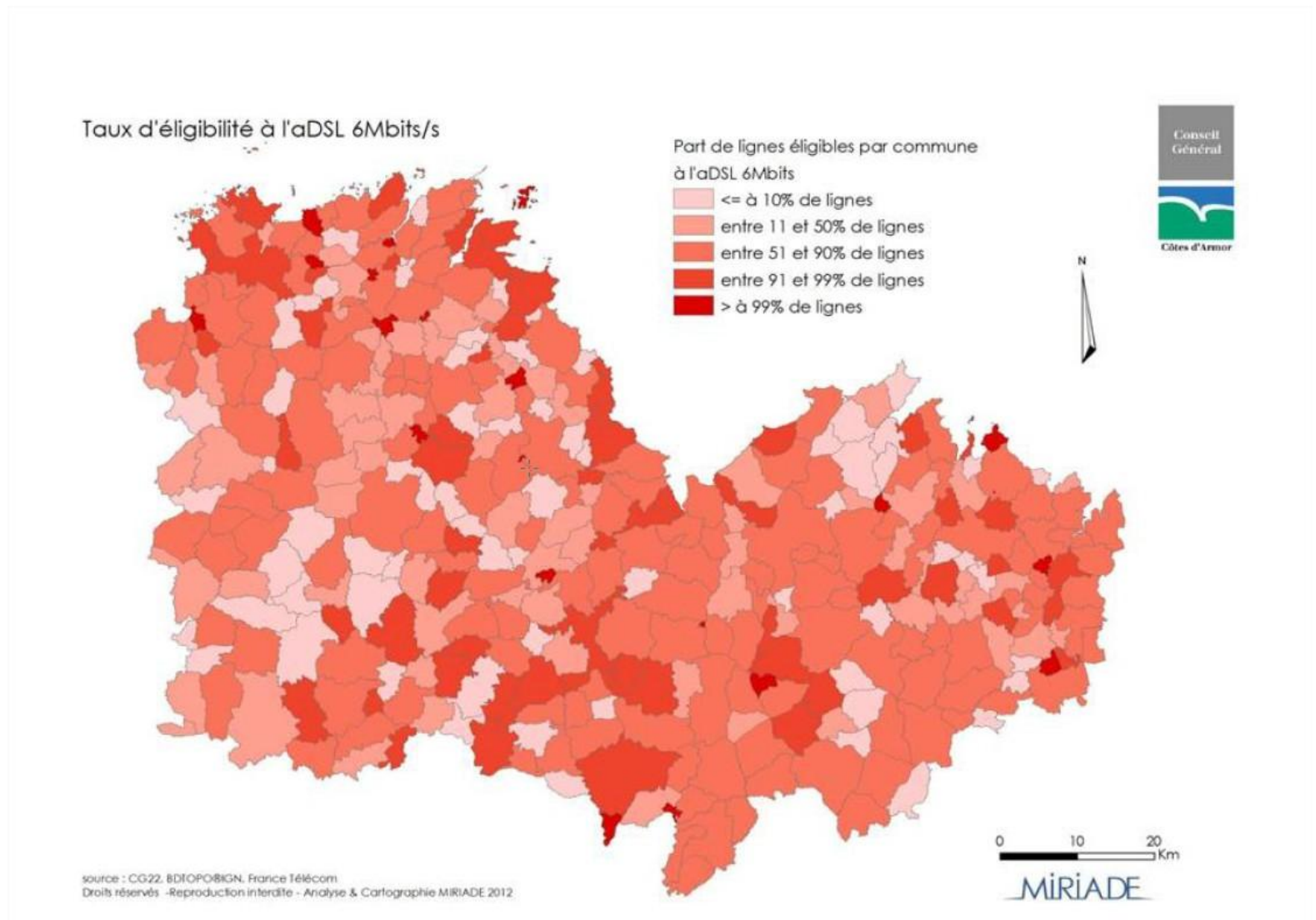
- Loisirs (Télévision, jeux en ligne, tchat, ...),
- Visio-Conférence, échanges de données, usages simultanés, ... (pour les entreprises notamment),
- Télémédecine (intérêt au regard du vieillissement de la population),
- La domotique,
- Télétravail, Téléformation,

⇒ Une réponse à la question des déplacements et du dynamisme des zones rurales ?

- Réseau numérique – le Très haut débit : Un enjeu pour demain

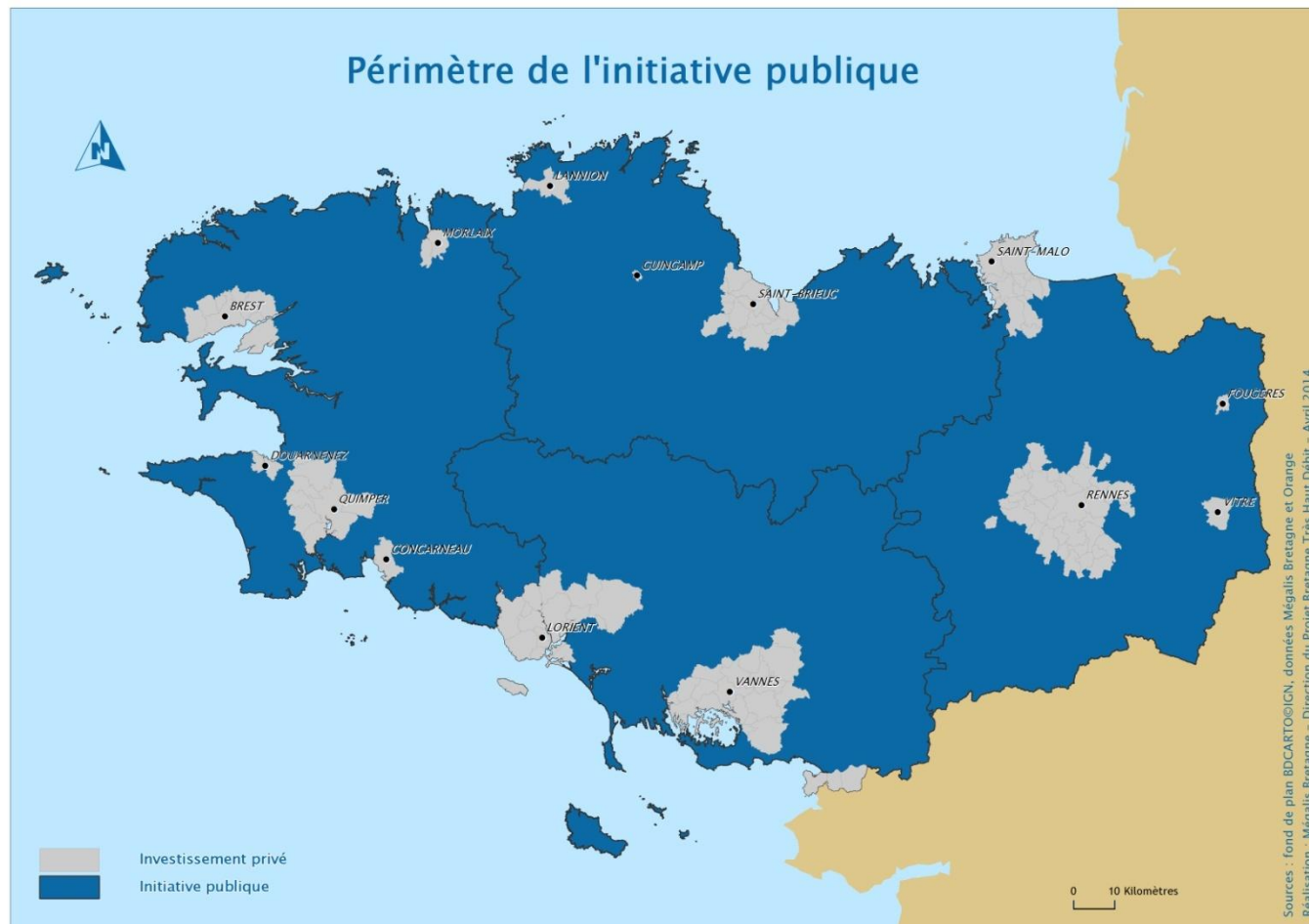


- Réseau numérique – le Très haut débit : Un enjeu pour demain



• Réseau numérique – le schéma de Cohérence Régional pour l'aménagement Numérique

- ⇒ Un objectif : connecter tous les foyers bretons à la fibre optique d'ici à 2030
- s'appuyant sur les investisseurs privés (10% du territoire et 40% de la population),
 - une place prépondérante de l'initiative publique au regard des densités de population,



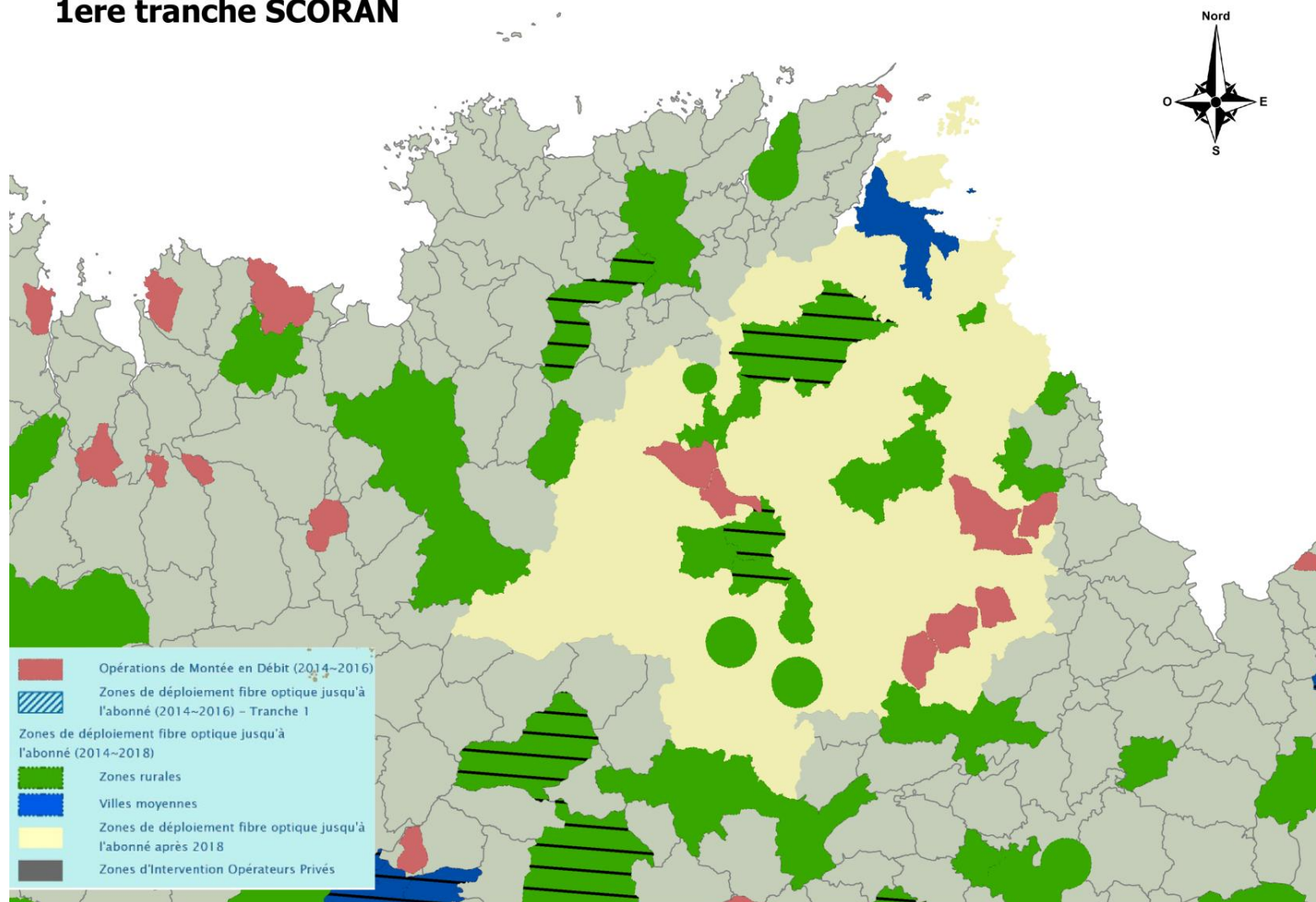
- Réseau numérique – le schéma de Cohérence Régional pour l'aménagement Numérique

⇒ S'appuie sur 4 axes pour le 1^{er} temps de l'intervention :

- Un axe « **Equilibre** » qui consiste à déployer la fibre optique sur les villes moyennes pour éviter un décrochage vis-à-vis des zones couvertes par les investissements privés ;
- Un axe « **Cohésion** » qui consiste à déployer la fibre optique sur des zones rurales « à faible débit », dans une proportion équivalente (1 pour 1) à celle de l'axe équilibre ;
- Un axe « **Economie, Connaissance, Services** » qui consiste à déployer la fibre optique vers des sites publics ou des entreprises en fonction des besoins et en complément des autres axes ;
- Un axe « **Montée vers le très haut débit** » pour améliorer les débits dans des zones très mal desservies dans l'attente de la fibre optique. La montée en débit est une opération qui consiste à remplacer les réseaux historiques (cuivre) situés entre les répartiteurs et les « nœuds de raccordement abonnés » (NRA) par des fibres optiques, afin d'améliorer les débits offerts.

- Réseau numérique – le schéma de Cohérence Régional pour l'aménagement Numérique

1ere tranche SCORAN



Infrastructures de transport – Transport marchandise et attractivité économique

Transports aériens

Les 11 aéroports

À qui appartiennent-ils ?

Les propriétaires

- 4  Conseil régional
- 2  Conseil général
- 2  Communauté d'agglomération
- 3  État
-  Aides publiques au fonctionnement

Les gestionnaires

- 3  Chambre de commerce et d'industrie
- 2  Syndicat mixte Conseil général et CCI
- 5  Vinci
- 1  SNC Lavalin Aéroports (Canada)



Combien de passagers ?



23,5 km de piste

Les longueurs de piste

*2,400 m de piste militaire et 1,670 m de piste civile



• Transports aériens

Les voies aériennes :

- Aéroport Saint Briec - Armor (24 km de Guingamp – 22 mn en voiture)
 - 3 vols vers l'Italie et la Croatie, organisés ponctuellement au départ de Trémuson par des tours opérateurs français.
 - Accueille aussi quelques avions d'affaires.
- Aéroport de Lannion (38 km de Guingamp – 37 mn en voiture)
 - 1 vol par **AIRLINAIR** tous les jours sur Orly Sud,
 - 1 Vol par **Britair /Air France** pour Paris Orly (1h15) tous les jours.
- Aéroport Dinard – Pleurtuit -Saint Malo
 - ➔ Londres Stansted (45 mn avec Ryanair), East Midlands (Nottingham-45 mn) – vols quotidiens
 - ➔ Guernesey (25 mn) tous les jours

Coût des 2 aéroports costarmoricains :

Saint-Briec : 550 000 euros / an

Lannion : 3.025 millions / an

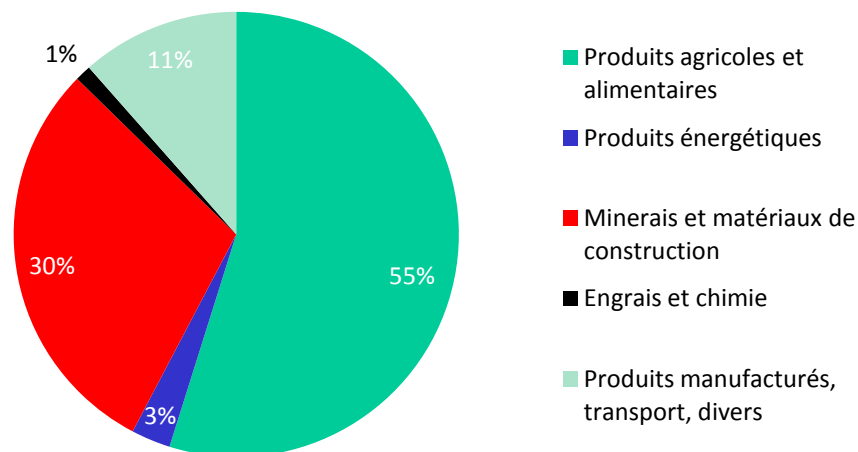
- Gare SNCF

=> Dont 361 000 passagers TVG



• Les Transports de marchandise

⇒ Les produits agricoles et alimentaires : Principales marchandises transportées sur le territoire,



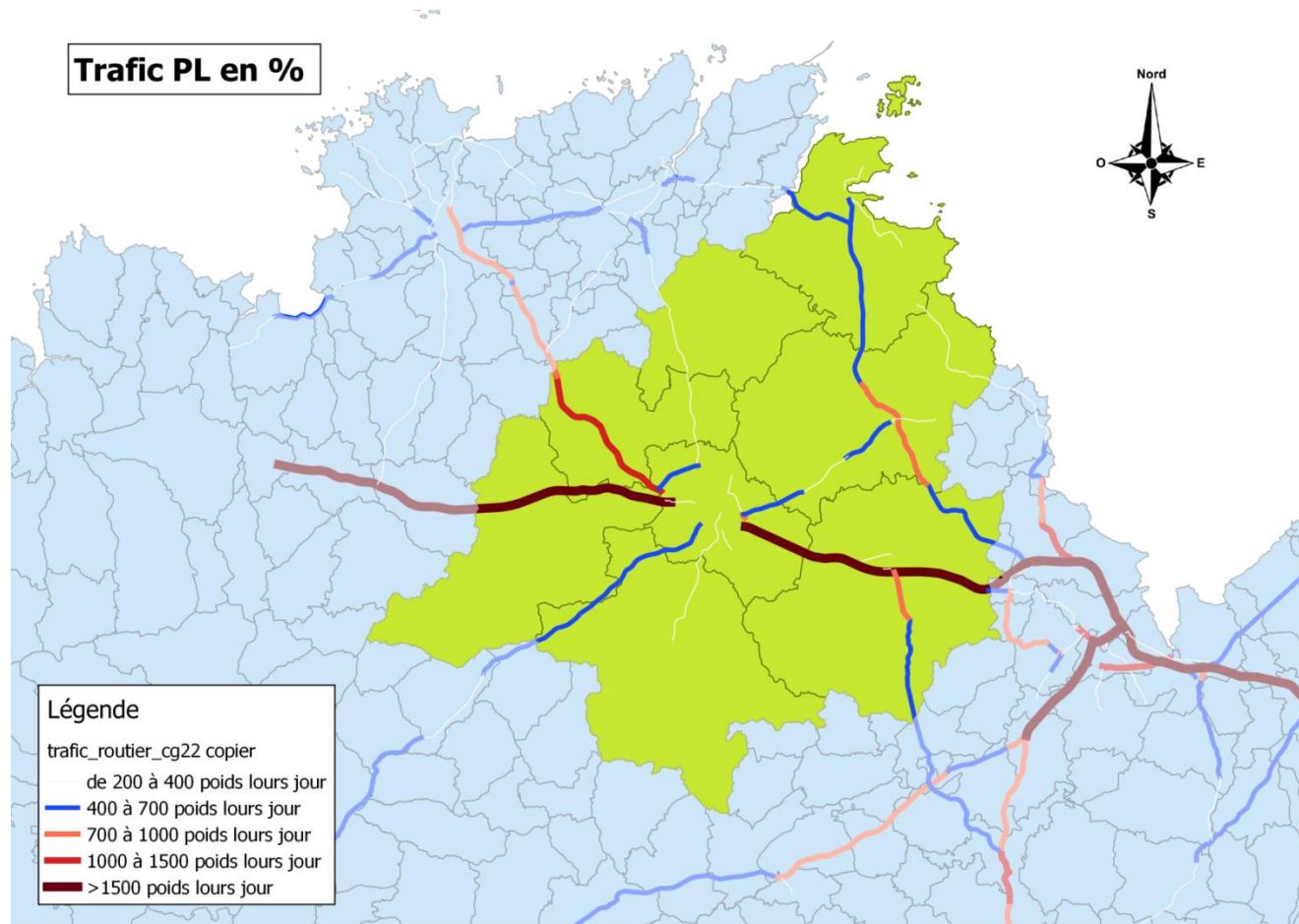
⇒ et ce principalement par la route (90% des produits),

Tonnages de marchandises (entrants et sortants) par typologie et mode

En kt	Produits agricoles et alimentaires	Produits énergétiques	Minerais et matériaux de construction	Engrais et chimie	Produits manufacturés, transport, divers	Inconnu	Total	Part (%)
Fer	51	0	6	2	3	0	62	2%
Route	1 736	93	960	36	372	0	3 198	90%
Voies Navigables	0	0	0	0	0	0	0	0%
VUL (Véhicule Utilitaire Léger)	0	0	0	0	0	302	302	8%
Total	1 787	93	965	38	375	302	3 561	100%

- Réseau routier : un territoire relativement bien desservi

=> l'importance du trafic poids-lourds sur les principaux axes du territoires,

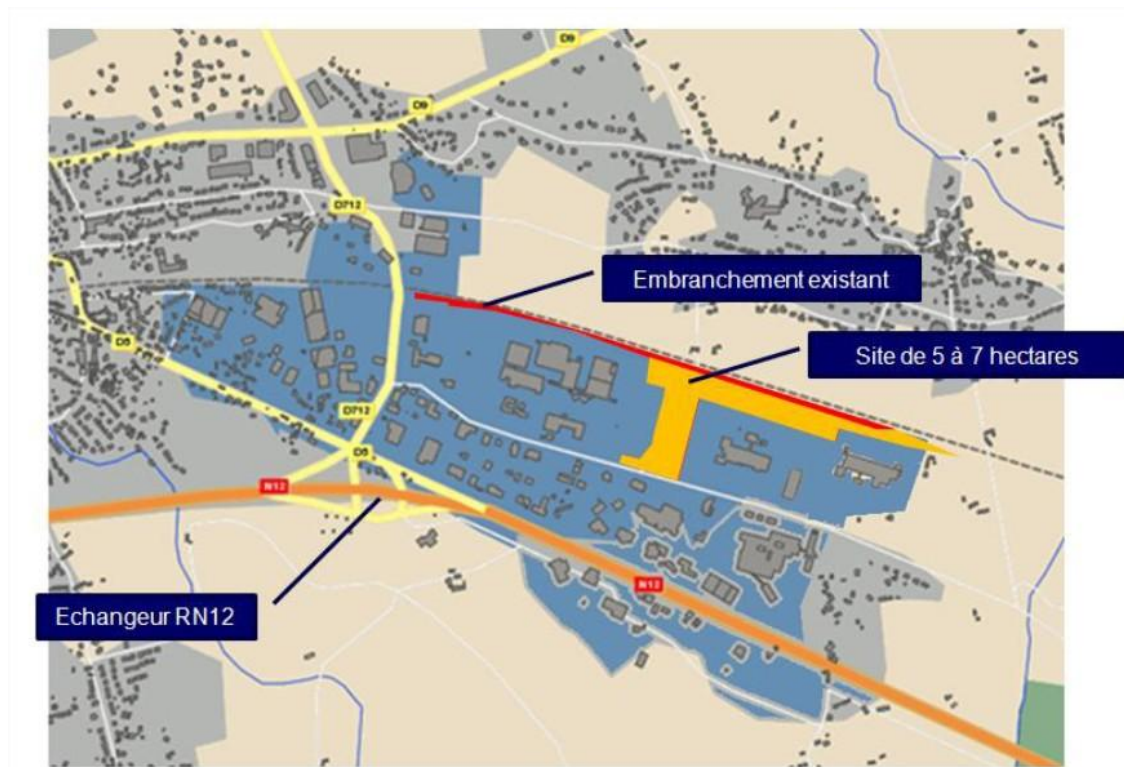


=> Une accessibilité du Nord du territoire qui pose quelques soucis en ce qui concerne le transport des marchandises et notamment les légumes,

- Les Transports de marchandise – le ferroutage

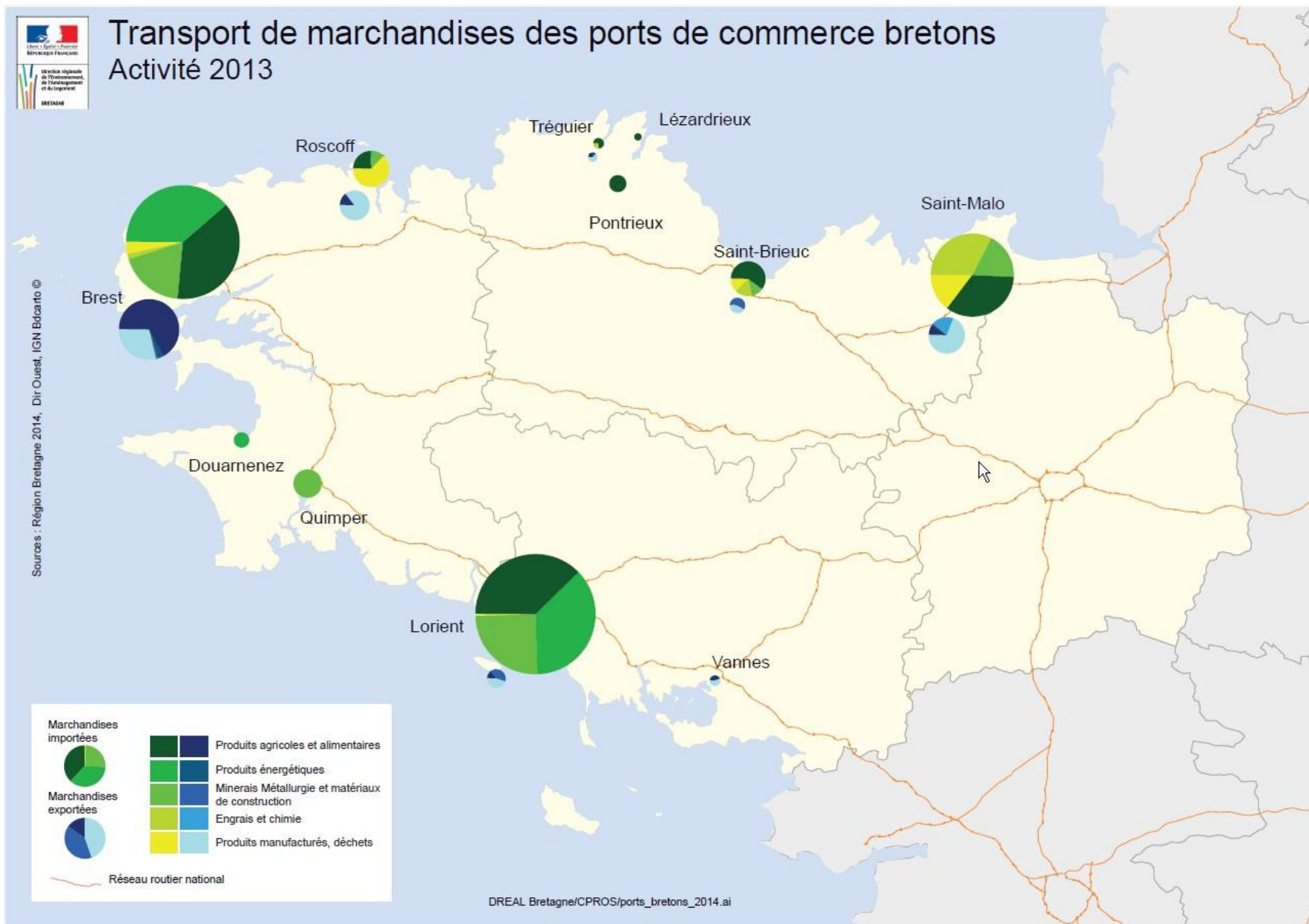
=> Une pratique encore peu développée : seulement 2% des marchandises transportées,

=> un site d'ores et déjà identifié à l'échelle du Pays sur la commune de Saint-Agathon, (site identifié dans le cadre du schéma logistique breton)

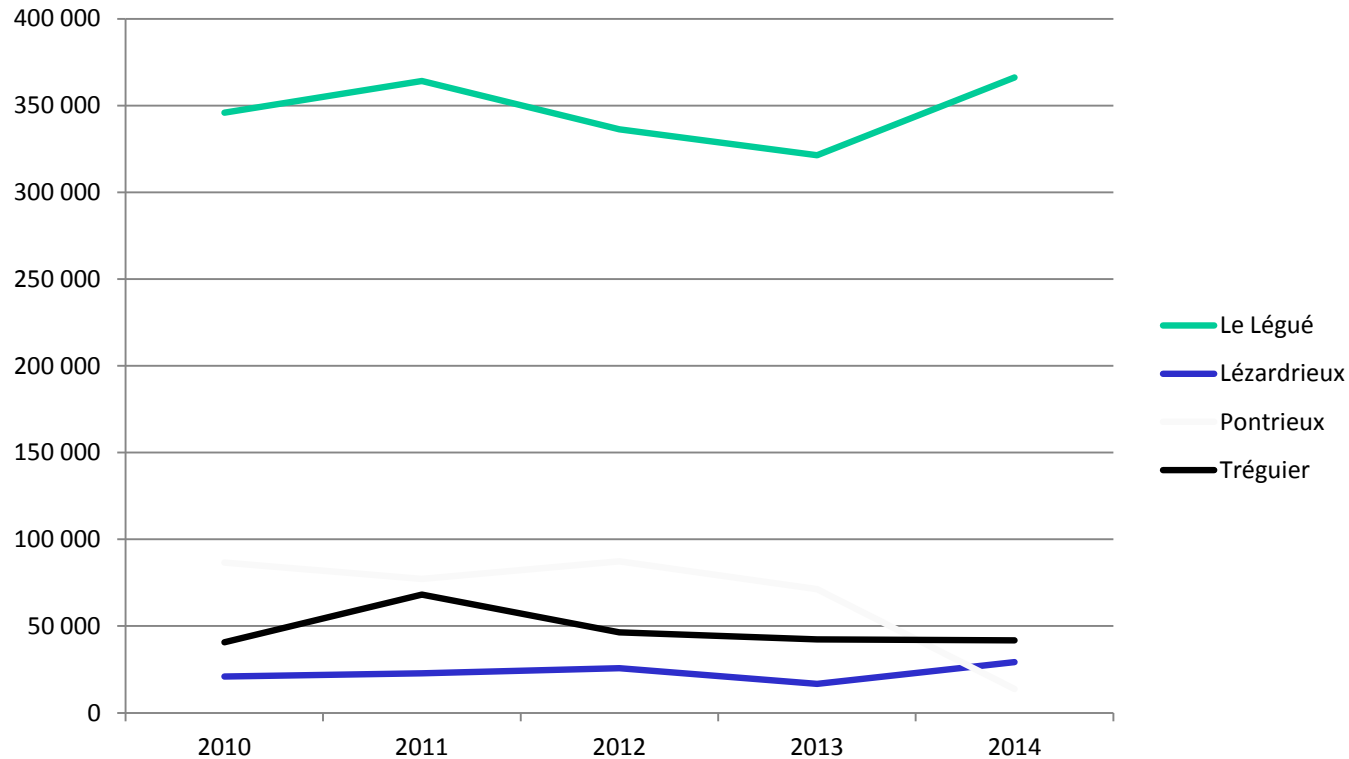


=> Un projet toutefois en stand-by à l'heure actuelle,
(Abandon de l'écotaxe, coût du pétrole, ...)

Transport de marchandise – activités portuaires



- Transport de marchandise – activités portuaires



⇒ Quel devenir de cette activité sur le port de Pontrieux ?

⇒ Perspective du cabotage ?