



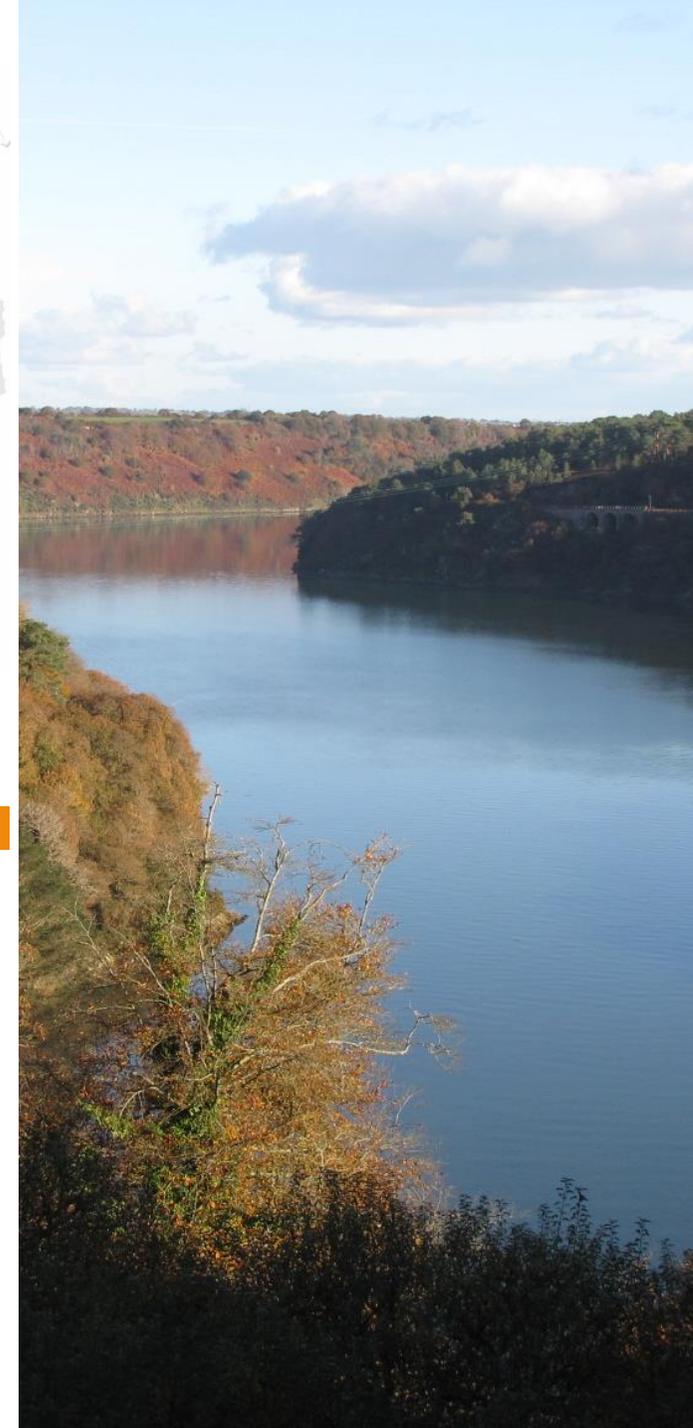
SCOT DU PAYS DE GUINGAMP

Finalisation des orientations du PADD

Séminaire # 3

Paimpol | 05 septembre 2018 | Réf. 18-105

PRÉSENTATION



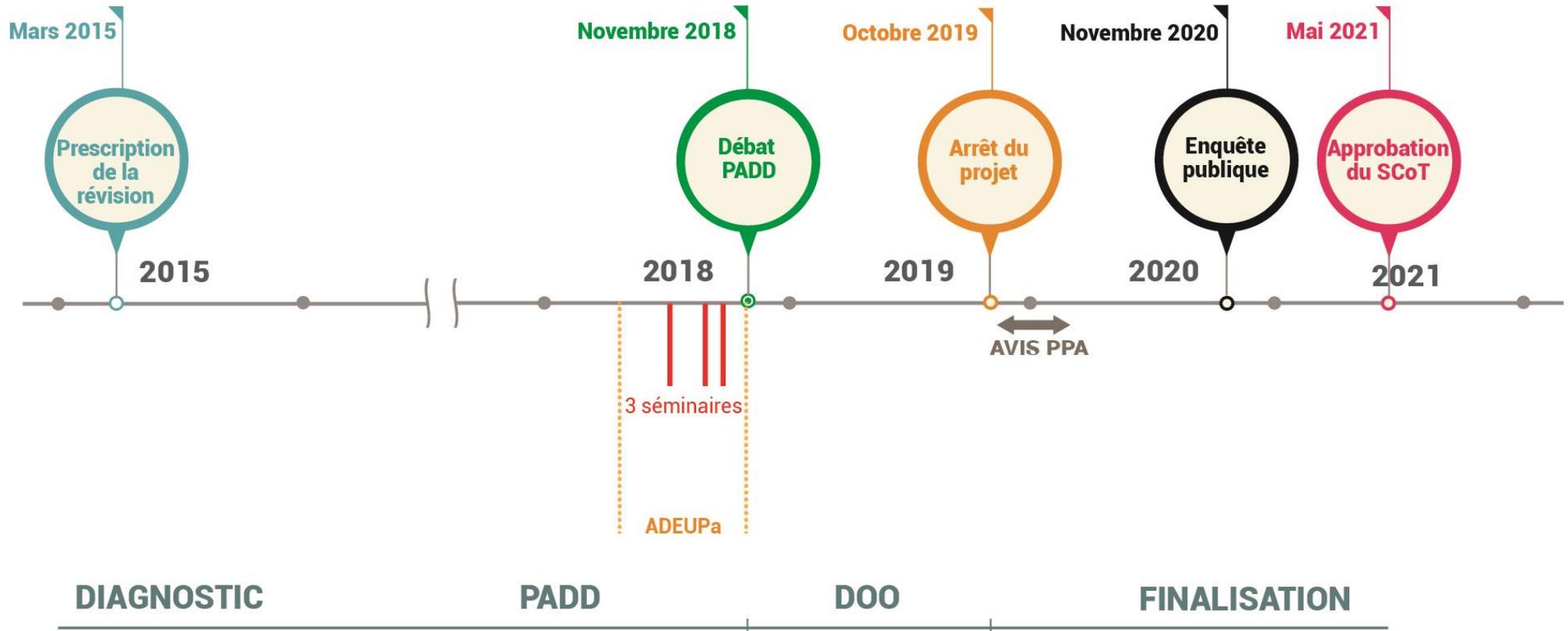
- 1 | Septembre 2018 : le SCoT où en est-on ?
- 2 | La trame du PADD (+ zoom mobilité)
- 3 | La consommation d'espace
- 4 | La suite...



FINALISATION DU PADD DU SCOT DU PAYS DE GUINGAMP | SÉMINAIRE #3

SEPTEMBRE 2018 : LE SCOT OÙ EN EST-ON ?

Planning proposé



2

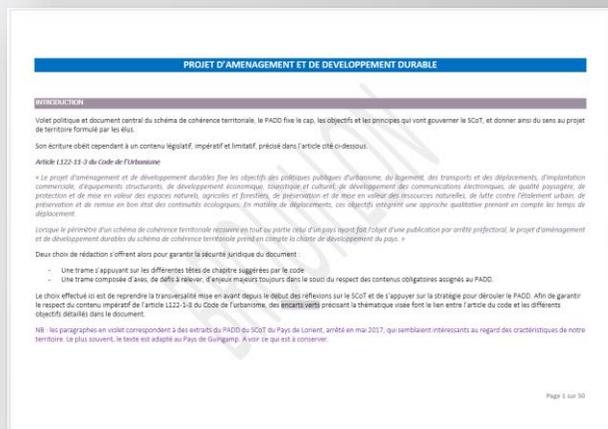
FINALISATION DU PADD DU SCOT DU PAYS DE GUINGAMP | SÉMINAIRE #3

LA TRAME DU PADD

SCoT du Pays de Guingamp

**Projet d'aménagement
et de développement durables**

Principales orientations, version 2



Préambule Une ambition pour le Pays de Guingamp

1 Conforter le fonctionnement du territoire par le renforcement des centralités

2 Ruralité et maritimité, facteurs clés d'attractivité et de développement économique

3 Poursuivre l'excellence environnementale pour mieux préparer l'avenir

Préambule

Une ambition pour le Pays de Guingamp

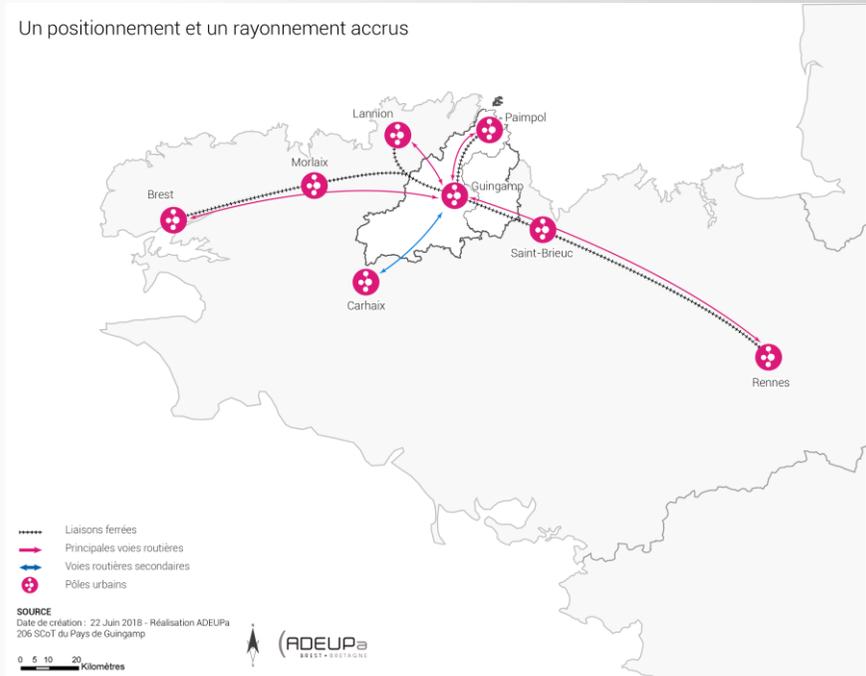
Renforcer le positionnement du Pays de Guingamp au sein de la Bretagne nord

- Une structure territoriale consolidée pour un positionnement et un rayonnement accrus
- Renforcer le rôle de la gare de Guingamp, **et notamment son rôle de carrefour entre les agglomérations voisines, ainsi que** la qualité de desserte des lignes ferroviaires
- Maintenir la qualité de service du réseau routier interurbain
- Poursuivre le déploiement des réseaux de communications numériques de très haut débit

Assurer le développement du Pays de Guingamp

- Une ambition démographique raisonnable permettant un dynamisme durable

Un positionnement et un rayonnement accrus



1. Conforter le fonctionnement du territoire par le renforcement des centralités

1.1. Répondre aux besoins des habitants par une armature territoriale la plus équilibrée possible

- Une structure territoriale consolidée pour un positionnement et un rayonnement accrus
- Limiter la consommation foncière en hiérarchisant les besoins
- Planifier les déplacements et l'offre de transports en commun **afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)**

1.1.2. Prévoir une production de logements suffisante, répartie de manière cohérente

- Renforcer la production de logements dans les pôles afin de les conforter démographiquement
- Mobiliser le potentiel offert par le parc existant
- Améliorer le parc de logements anciens afin de maintenir son attractivité résidentielle
- Répondre aux besoins massifs générés par le vieillissement de la population (localisation et typologie) notamment en facilitant le renouvellement urbain
- Favoriser les parcours résidentiels en développant l'offre locative
- Amplifier l'effort de réalisation de logements abordables pour favoriser l'accès au logement pour tous
- Orienter prioritairement la production de logements locatifs sociaux vers les communes les mieux équipées
- Répondre aux besoins des publics spécifiques (handicaps, jeunes travailleurs, gens du voyage...)

1. Conforter le fonctionnement du territoire par le renforcement des centralités

1.2. Intensifier les centralités pour maintenir la vie dans les petites communes et renforcer l'attractivité

- S'appuyer sur les pôles urbains
- Articuler le développement avec l'armature pour dynamiser les centralités
- Assurer le maintien du niveau de services et d'équipement dans les pôles
- Organiser l'offre commerciale au profit du dynamisme des centres
- Favoriser la mixité des fonctions dans l'espace urbain pour accroître l'intensité et favoriser les déplacements doux

1.2.3. Assurer le maintien du niveau de services et d'équipement dans les pôles

- Installer prioritairement les nouveaux équipements dans les centralités pour conforter leur attractivité
- Augmenter l'attractivité des centres pour maintenir les commerces et les services
 - Préciser la place de l'automobile
 - Faciliter la marche et le vélo
 - Apaiser la circulation sans contraindre le stationnement
 - Améliorer la lisibilité de l'espace

1.2.5. Favoriser la mixité des fonctions dans l'espace urbain pour accroître l'intensité et favoriser les déplacements doux

- Là où c'est possible, installer les équipements, services et bâtiments économiques tels que les bureaux à proximité des zones d'habitat
- Améliorer la qualité et la sécurité des itinéraires favorables aux modes doux

Zoom n°1. Mobilités



1. Conforter le fonctionnement du territoire par le renforcement des centralités

1.3. Maintenir un aménagement commercial cohérent et équilibré favorisant les centralités urbaines

- Définir les centralités comme les lieux prioritaires de création de commerces
- Conforter la place des cœurs de ville de Guingamp et de Paimpol
- Adapter l'offre de demain à une population vieillissante
- Conditionner le développement du commerce en dehors des centralités

cibles & stratégies
marketing communication

1.3.1. Définir les centralités comme les lieux prioritaires de création de commerces

- Affirmer la place des commerces de proximité dans le maintien de la vitalité des centres-bourgs
- Lutter contre la dévitalisation des centres

1.3.2. Conforter la place des cœurs de ville de Guingamp et de Paimpol

- Renforcer l'attractivité générale de ces deux cœurs de ville par un travail conjoint sur l'habitat, l'attractivité urbaine et les équipements moteurs de fréquentation (services médicaux, services publics...)

1. Conforter le fonctionnement du territoire par le renforcement des centralités

1.3. Maintenir un aménagement commercial cohérent et équilibré favorisant les centralités urbaines

- Définir les centralités comme les lieux prioritaires de création de commerces
- Conforter la place des cœurs de ville de Guingamp et de Paimpol
- Adapter l'offre de demain à une population vieillissante
- Conditionner le développement du commerce en dehors des centralités

cibles & stratégies
marketing communication

1.3.3. Adapter l'offre de demain à une population vieillissante

- Permettre le maintien des commerces de proximité, adaptés aux problématiques du vieillissement

1.3.2. Conditionner le développement du commerce en dehors des centralités

- Articuler le développement du commerce avec la typologie des pôles et en tenant compte d'une logique de fréquence d'achat
- Favoriser le renouvellement urbain, notamment par l'exploitation des friches ou la densification des principaux espaces commerciaux existants

2. Ruralité et maritimité, facteurs clés d'attractivité et de développement économique

2.1. Conforter la sphère productive agricole

2.2. Conforter la sphère productive maritime

2.3. Hiérarchiser les espaces économiques du Pays de Guingamp afin de dynamiser le secteur industriel

2.4. Soutenir les filières « à fort potentiel » à révéler

2.5. Renforcer la vocation et la dynamique touristique du territoire

cibles & stratégies
marketing communication

2.1. Conforter la sphère productive agricole

- Garantir la préservation des outils et ressources agricoles en particulier le foncier **en réduisant la consommation d'espace**
- Promouvoir la diversification des activités agricoles (en se basant sur les atouts et caractéristiques locaux)
- **Préserver la fonctionnalité de l'espace agricole en encadrant la présence de tiers**

2.2. Conforter la sphère productive maritime

- **Permettre le développement des activités maritimes en réservant, à terre, des espaces dédiés aux activités liées à la mer**

2. Ruralité et maritimité, facteurs clés d'attractivité et de développement économique

2.1. Conforter la sphère productive agricole

2.2. Conforter la sphère productive maritime

2.3. Hiérarchiser les espaces économiques du Pays de Guingamp afin de dynamiser le secteur industriel

2.4. Soutenir les filières « à fort potentiel » à révéler

2.5. Renforcer la vocation et la dynamique touristique du territoire

cibles & stratégies
marketing communication

2.3. Hiérarchiser les espaces économiques du Pays de Guingamp afin de dynamiser le secteur industriel

- Hiérarchiser l'importance des zones d'activités économiques du territoire
- Favoriser le renouvellement urbain
- Augmenter le foncier disponible dans les secteurs attractifs (en redistribuant du foncier peu ou pas attractif)

2. Ruralité et maritimité, facteurs clés d'attractivité et de développement économique

2.1. Conforter la sphère productive agricole

2.2. Conforter la sphère productive maritime

2.3. Hiérarchiser les espaces économiques du Pays de Guingamp afin de dynamiser le secteur industriel

2.4. Soutenir les filières « à fort potentiel » à révéler

2.5. Renforcer la vocation et la dynamique touristique du territoire

cibles & stratégies
marketing communication

2.4. Soutenir les filières à « fort potentiel » à révéler

(Éléments traités en filigrane dans les autres points)

2. Ruralité et maritimité, facteurs clés d'attractivité et de développement économique

2.1. Conforter la sphère productive agricole

2.2. Conforter la sphère productive maritime

2.3. Hiérarchiser les espaces économiques du Pays de Guingamp afin de dynamiser le secteur industriel

2.4. Soutenir les filières « à fort potentiel » à révéler

2.5. Renforcer la vocation et la dynamique touristique du territoire

cibles & stratégies
marketing communication

2.5. Renforcer la vocation et la dynamique touristique du territoire

- Développer les capacités d'hébergement touristique de qualité sur l'ensemble du territoire et améliorer les conditions d'accueil
- Développer le maillage des itinéraires touristiques existants (itinéraires de grandes randonnées, voies vertes, réseau de stations VTT,...) autour de la richesse patrimoniale (châteaux, églises,...), culturelle et paysagère du territoire
- Créer une synergie entre les grands sites et équipements touristiques (en s'appuyant sur les « locomotives ») afin d'irriguer l'ensemble du Pays par les flux touristiques

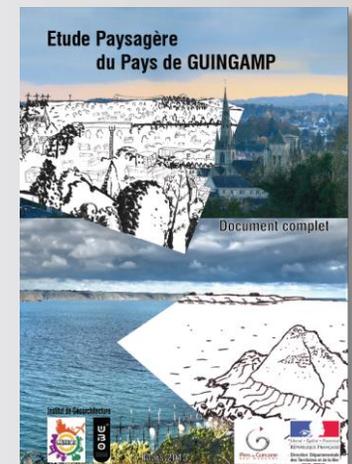
2. Ruralité et maritimité, facteurs clés d'attractivité et de développement économique

2.1. Mettre en valeur les paysages et patrimoines emblématiques, marqueurs de l'identité d'un territoire

- Valoriser les paysages et les éléments emblématiques
- Valoriser les paysages urbains et ruraux
- Maîtriser et gérer les périmètres d'interface
- Préserver ou recréer des fenêtres visuelles (par des coupures d'urbanisation ou la préservation de vues le long des axes principaux)

2.2. Préserver la frange littorale, « carte postale » et atout touristique du territoire

- Encadrer le développement dans l'espace littoral
- Préserver les espaces littoraux
- Conforter les espaces déjà urbanisés



3. Poursuivre l'excellence environnementale pour mieux préparer l'avenir

3.1. Faire de l'armature verte et bleue un élément structurant pour le développement du territoire

- Protéger strictement les espaces remarquables et les réservoirs de biodiversité
- Préserver les continuités écologiques et les remettre en bon état
- Œuvrer sur l'ensemble du territoire à la valorisation des éléments de paysage multifonctionnels, constitutifs de la trame verte et bleue
- Conforter la place du végétal et de la biodiversité ordinaire en secteur bâti
- Poursuivre le travail de connaissance et de sensibilisation auprès de l'ensemble des acteurs



3. Poursuivre l'excellence environnementale pour mieux préparer l'avenir

3.2. Préserver les ressources naturelles, supports d'un développement sur le long terme

- Préserver et sécuriser la ressource en eau, vitale pour le territoire
- Économiser le sol, une ressource de plus en plus rare
- Accélérer la transition énergétique et l'adaptation au changement climatique

3.3. Réduire la vulnérabilité du territoire face aux nuisances et aux risques

- Assurer la bonne cohabitation des différentes vocations du territoire (limitation des nuisances, des conflits d'usage...)
- Composer avec les risques naturels présents sur le territoire

3

FINALISATION DU PADD DU SCOT DU PAYS DE GUINGAMP | SÉMINAIRE #3

LA CONSOMMATION D'ESPACE

Quelle consommation d'espace passée ?

Rappel du diagnostic – compléments d'études ADEUPa

Où et comment consomme-t-on de l'espace ?

Consommation des EPCI, quels espaces sont consommés et pour faire quoi ?

Pourquoi réduire la consommation d'espace ?

Quel potentiel de réduction pour le projet de SCoT ?

Analyse par taches urbaines – zonages PLU – espaces agricoles ou naturels

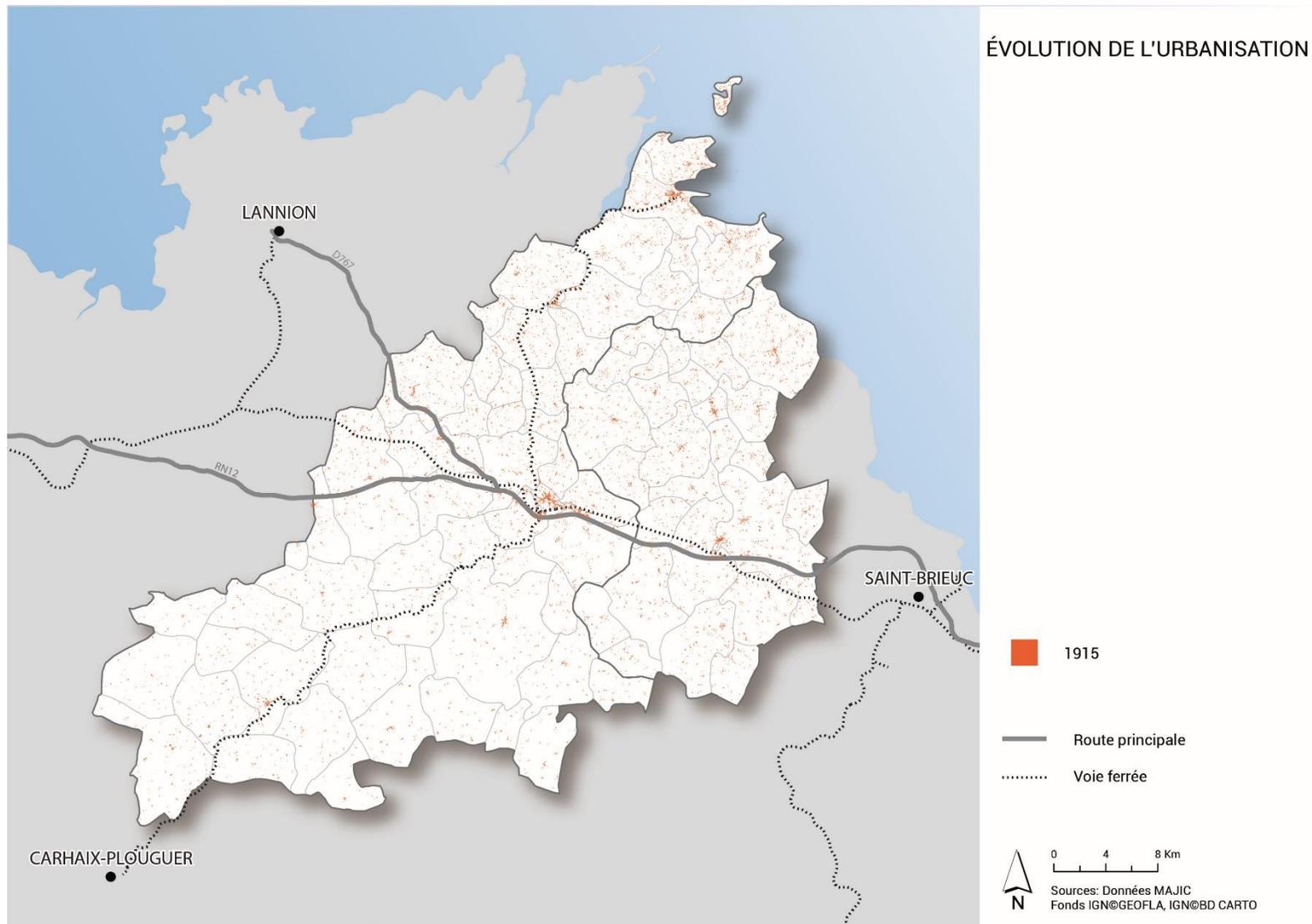
Quels leviers mobilisables ?

- *Le renouvellement urbain*
- *La densification*

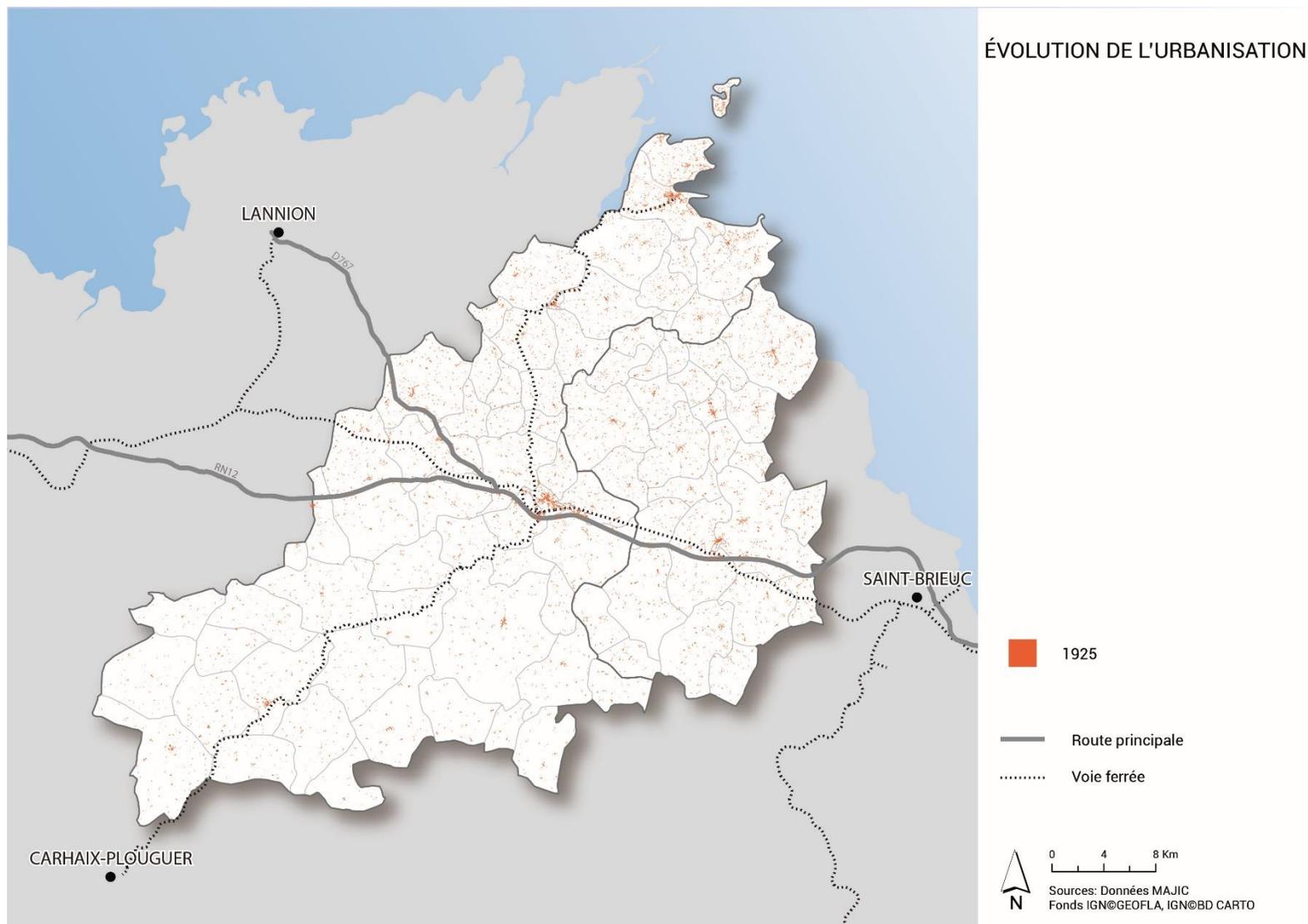
Quelle traduction dans le DOO ?

- *Pistes pour la traduction dans le DOO...*
- *... Et l'impact dans les PLUi*

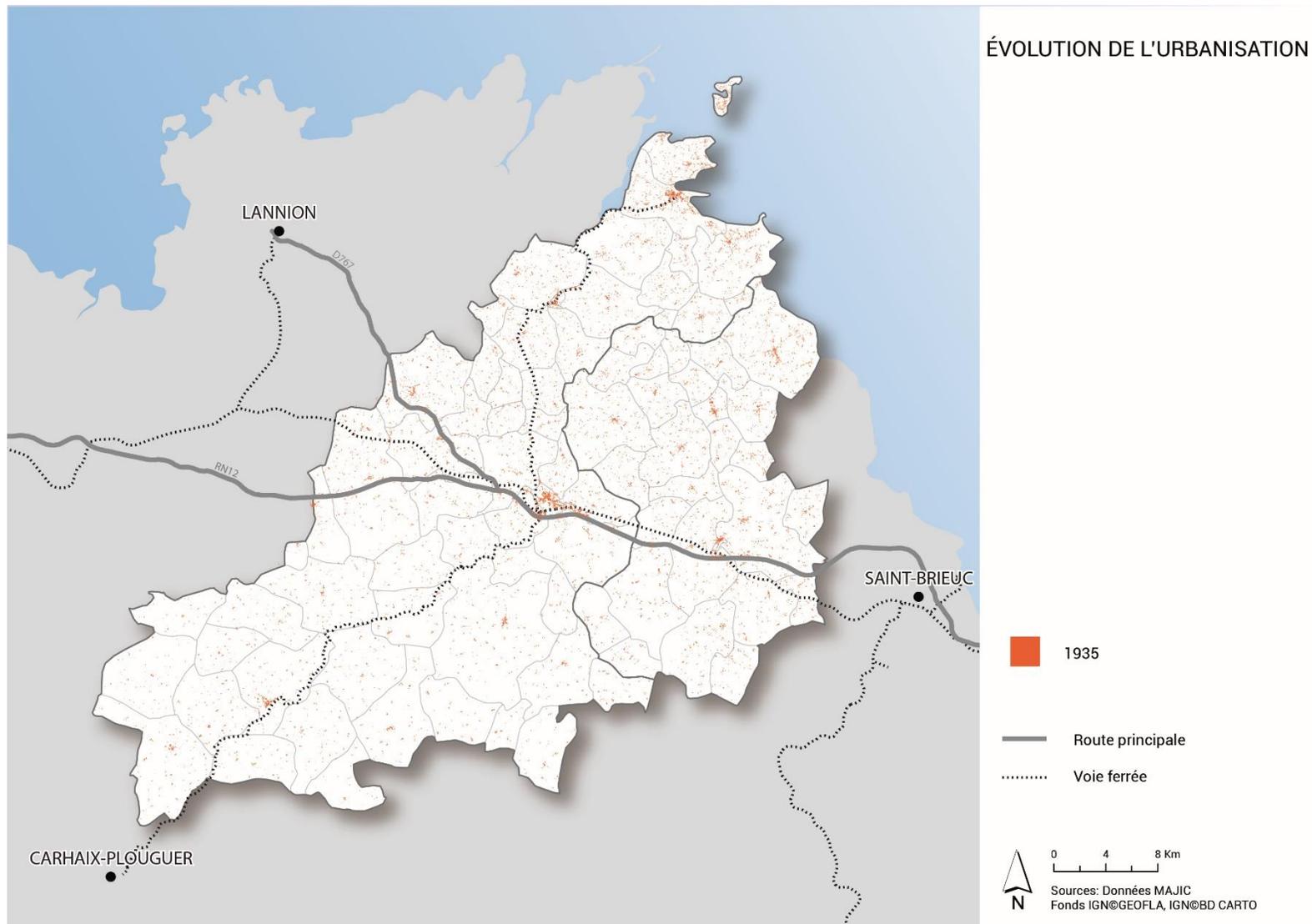
Un siècle d'urbanisation sur le Pays de Guingamp - 1915



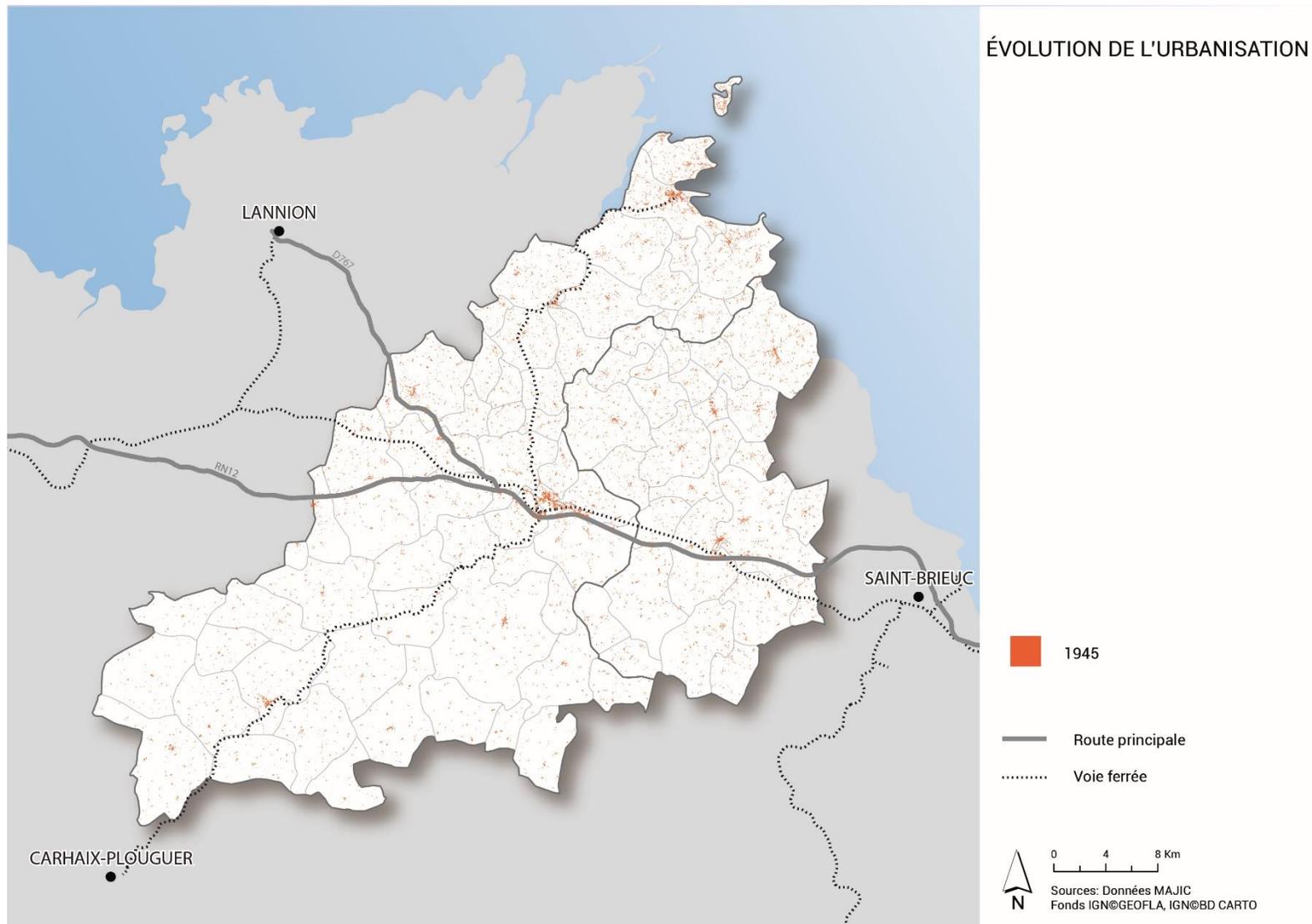
Un siècle d'urbanisation sur le Pays de Guingamp - 1925



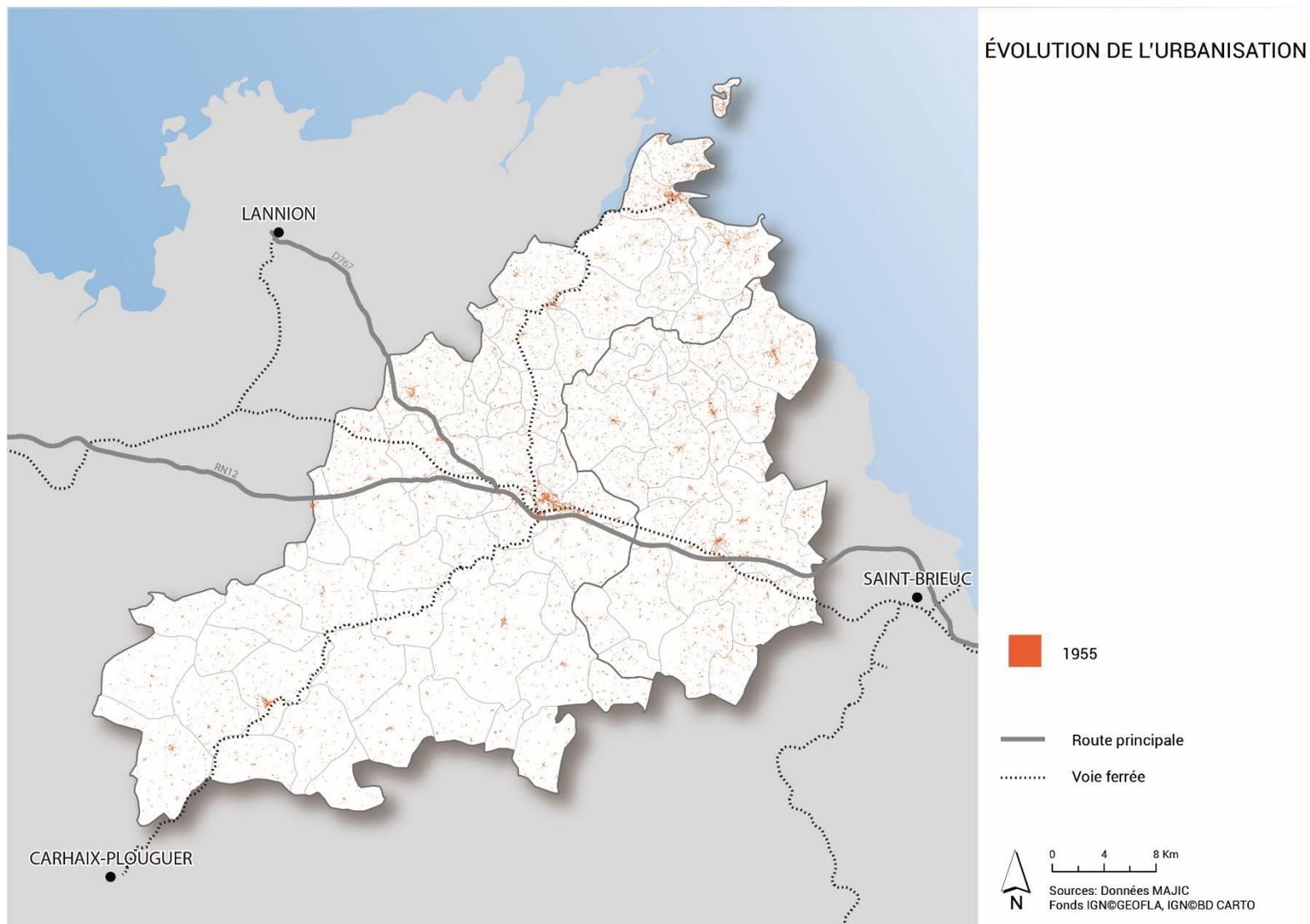
Un siècle d'urbanisation sur le Pays de Guingamp - 1935



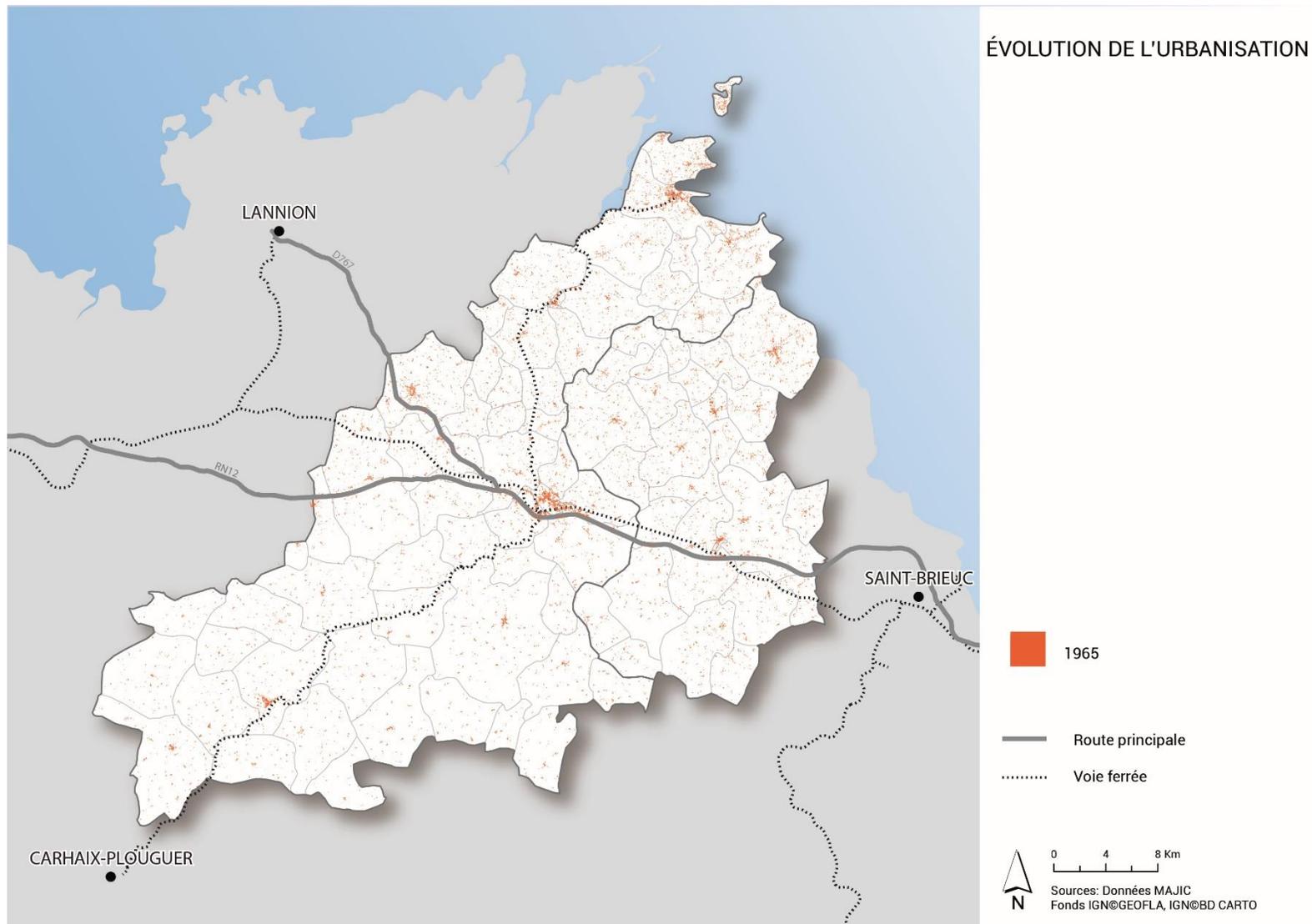
Un siècle d'urbanisation sur le Pays de Guingamp - 1945



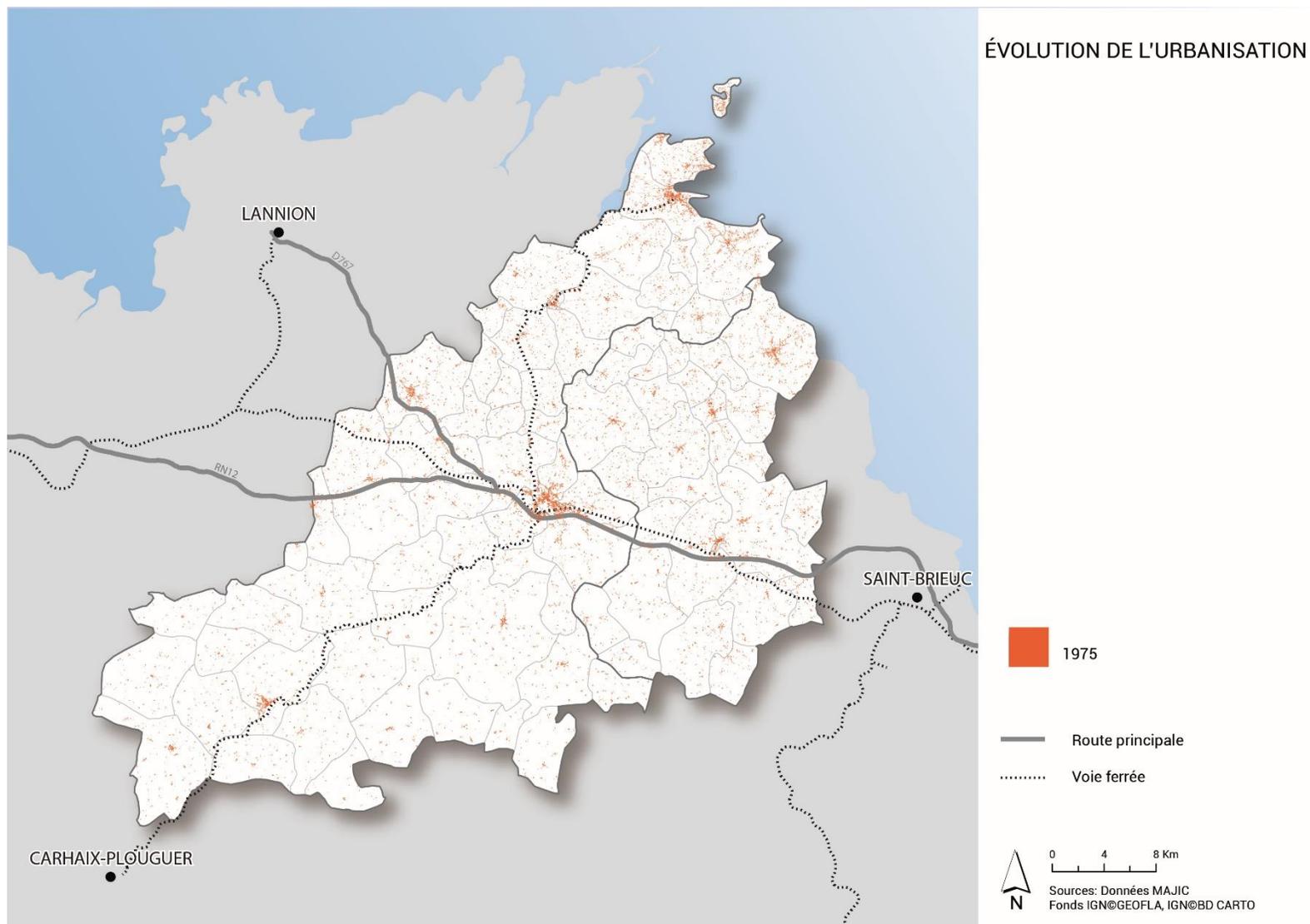
Un siècle d'urbanisation sur le Pays de Guingamp - 1955



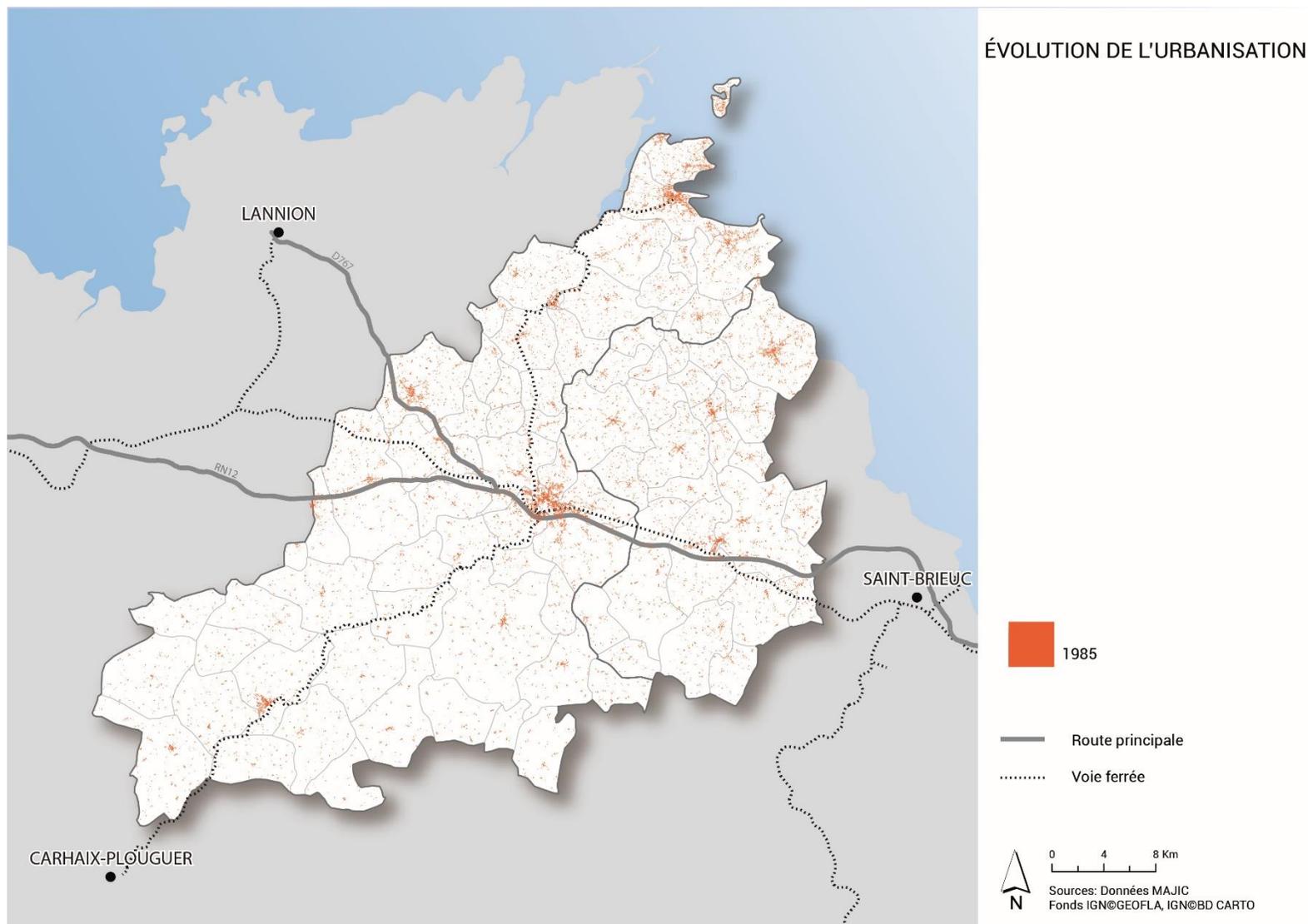
Un siècle d'urbanisation sur le Pays de Guingamp - 1965



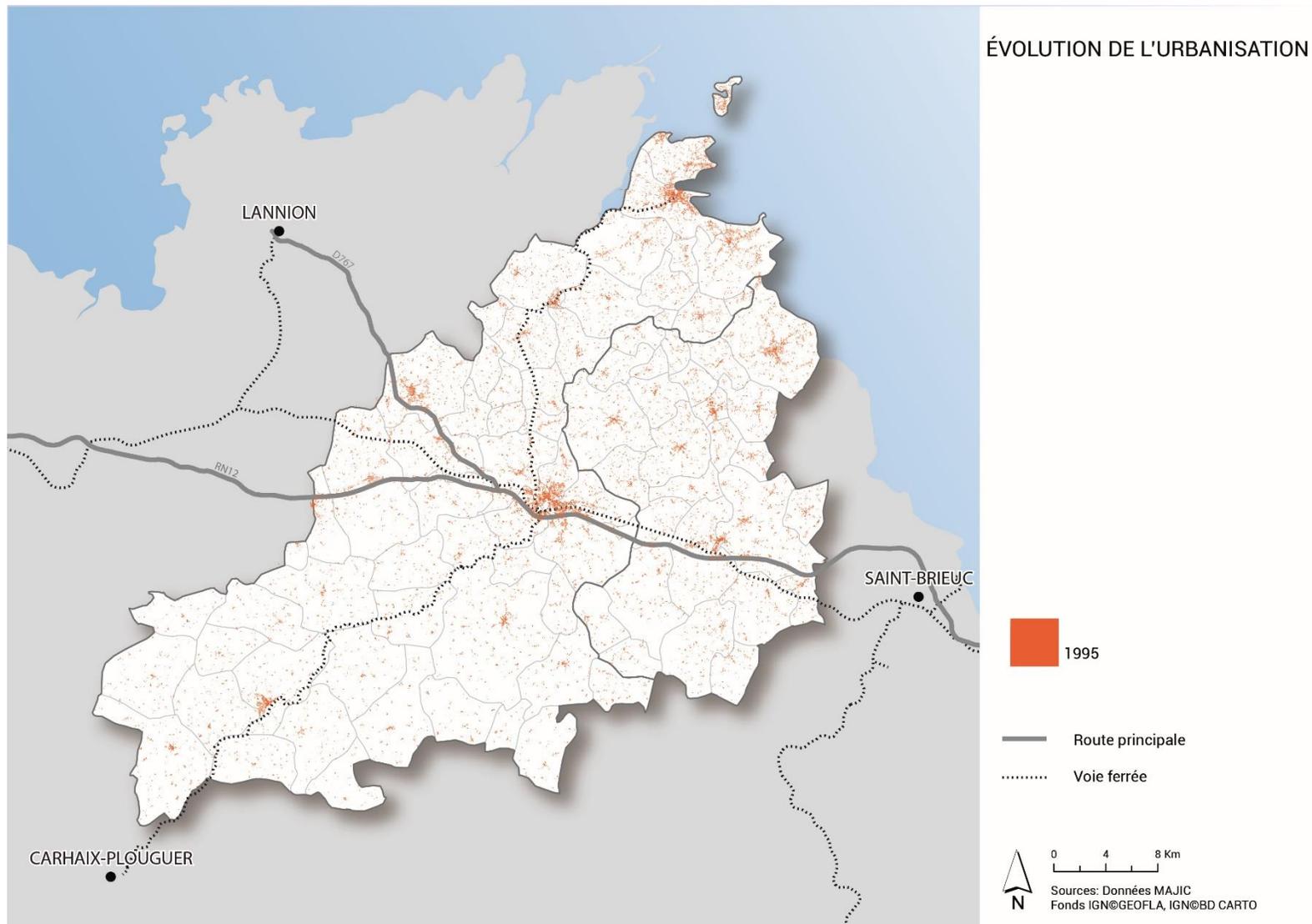
Un siècle d'urbanisation sur le Pays de Guingamp - 1975



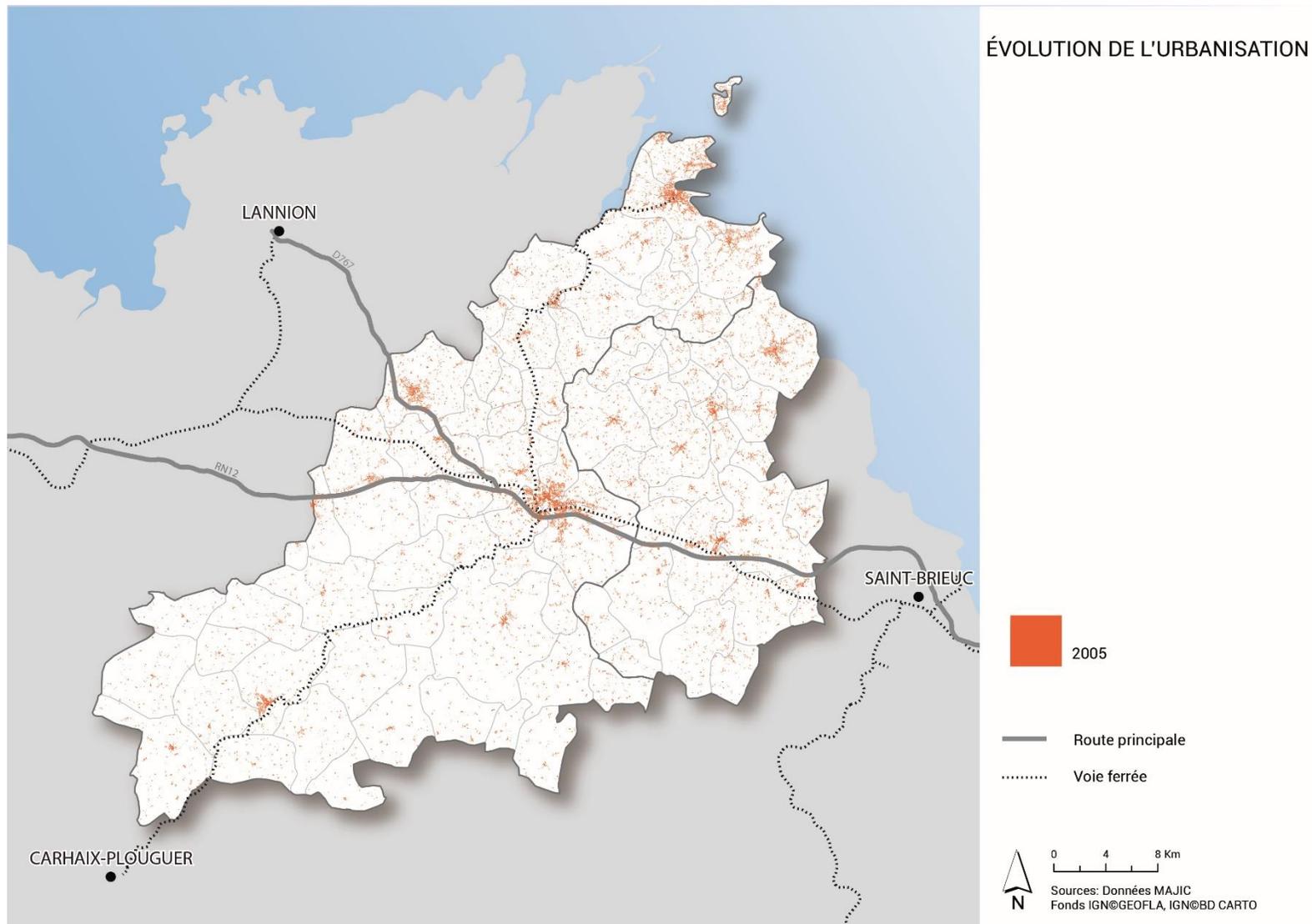
Un siècle d'urbanisation sur le Pays de Guingamp - 1985



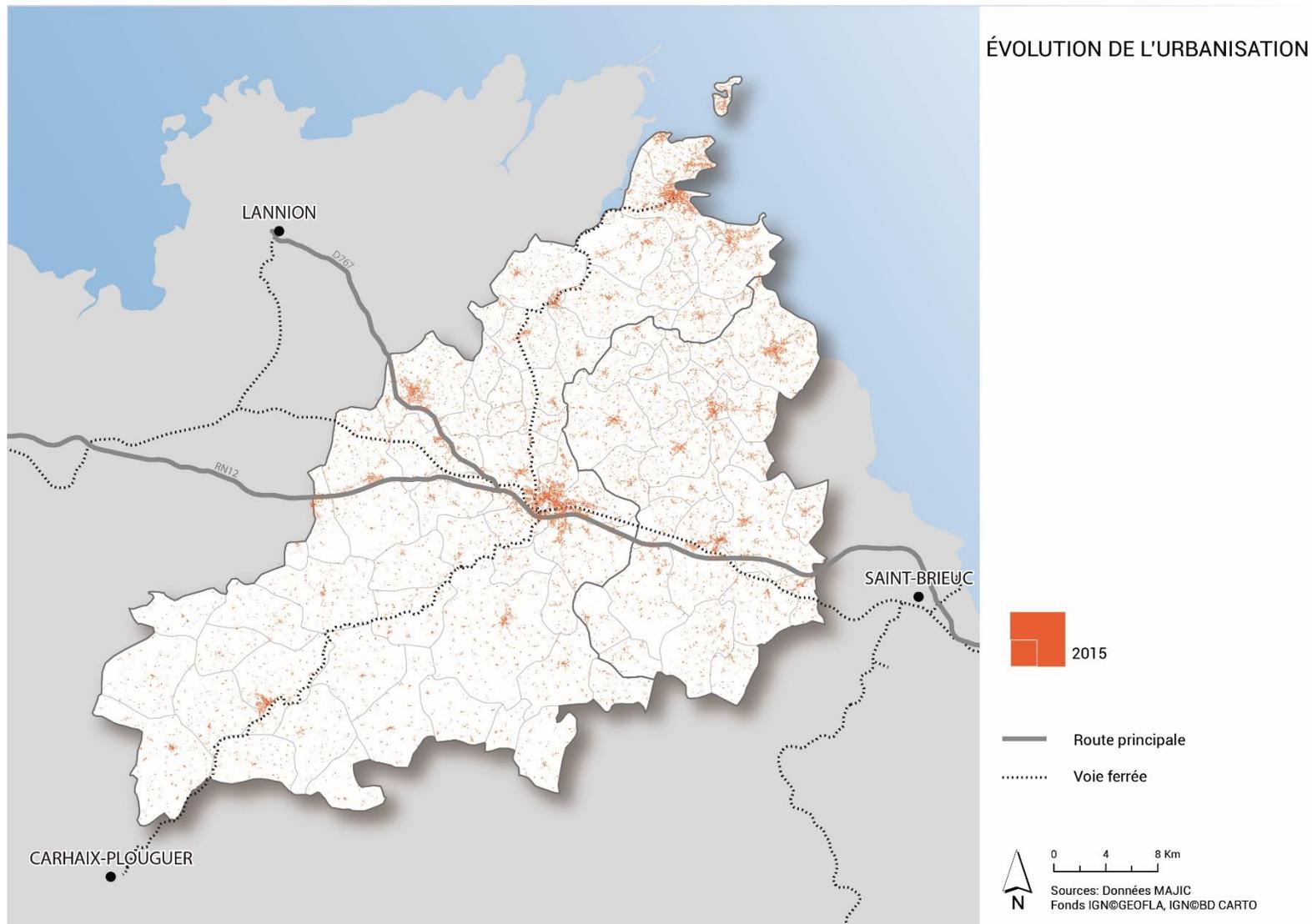
Un siècle d'urbanisation sur le Pays de Guingamp - 1995



Un siècle d'urbanisation sur le Pays de Guingamp - 2005



Un siècle d'urbanisation sur le Pays de Guingamp - 2015



La consommation d'espace

Méthodologie utilisée dans le projet de PADD de novembre 2017

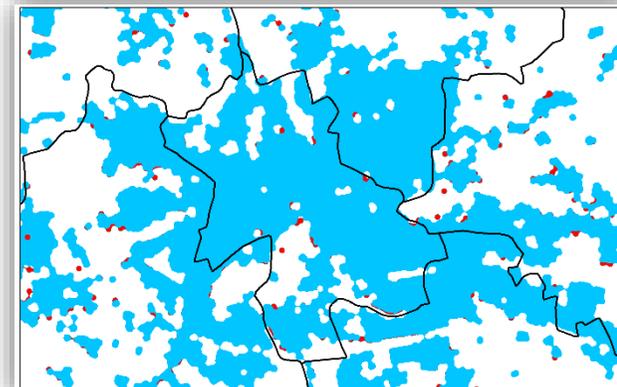
- Une observation de l'occupation du sol (OCS) en 2006 puis en 2016
 - Une fonction allouée à chaque parcelle
 - Le SIG pour géoréférencer les données
 - La quasi-totalité du territoire couvert
- ➔ Une comparaison entre les deux années de référence
 - Un besoin de compléter les données sur l'ensemble du territoire



Une analyse croisée des données du PETR et de l'ADEUPa

Complément d'analyse réalisé par l'ADEUPa

- Une étude réalisée à l'échelle régionale pour le compte de l'EPF
 - Un repérage de tous les bâtiments / structures / équipements par SIG
 - La modélisation d'une enveloppe urbaine par techniques SIG
 - Une comparaison possible entre 2009 et 2016
 - Une comparaison possible avec les territoires voisins
- Les mesures portent sur :
 - La vitesse de croissance de la tache urbaine
 - La densité des opérations de logements en extension
 - La consommation d'espace en ha par EPCI



Une consommation égale à la moyenne départementale

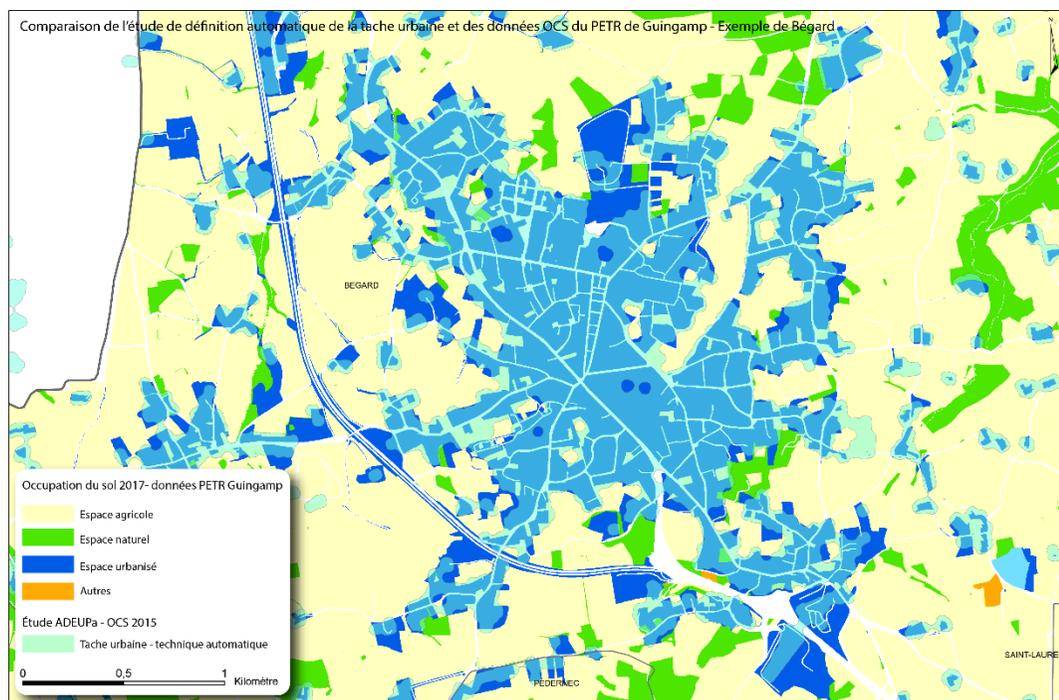
Mais une faible rentabilité du foncier consommé

■ Vitesses d'accroissement de la tache urbaine (2009-2016)

- Moyenne département 22 : 0,70 % / an
- Moyenne GP3A : 0,68 % / an
- Moyenne LAC : **0,83 % / an**

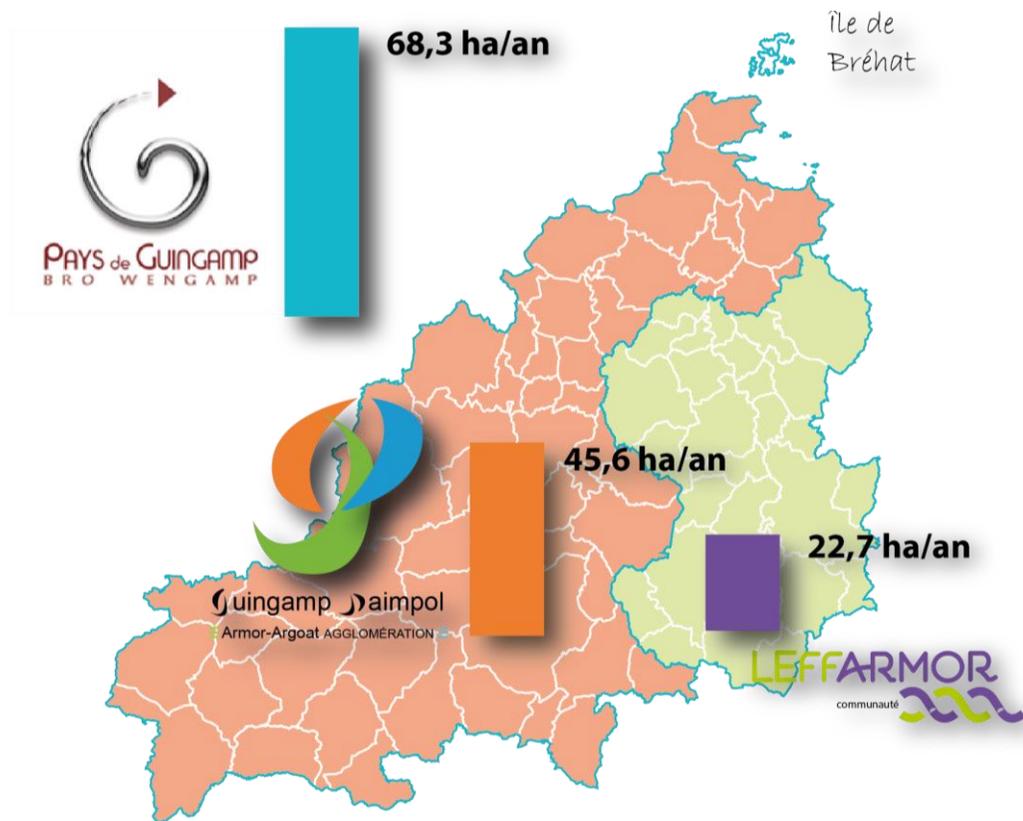
■ Nombre de logements / ha (2009-2016)

- Moyenne Pays de Brest : 11 Igts/ha
- Moyenne LTC : 8 Igts/ha
- Moyenne **Pays de Guingamp : 6 Igts/ha**



Une consommation égale à la moyenne départementale

- Une consommation encore forte (en ha/an)
 - Total GP3A : 45,6 ha/an
 - Total LAC : 22,7 ha/an
 - **Total pays de Guingamp : 68,3 ha/an**



Une consommation fortement liée à l'habitat

- Près de 90 % des surfaces artificialisées le sont pour le développement de l'habitat
- La quasi-totalité de ce développement est portée par l'habitat individuel

Habitat
61,2 ha



Activités
7,1 ha



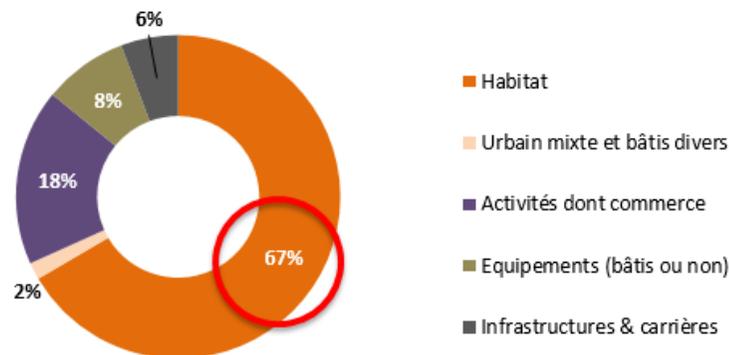
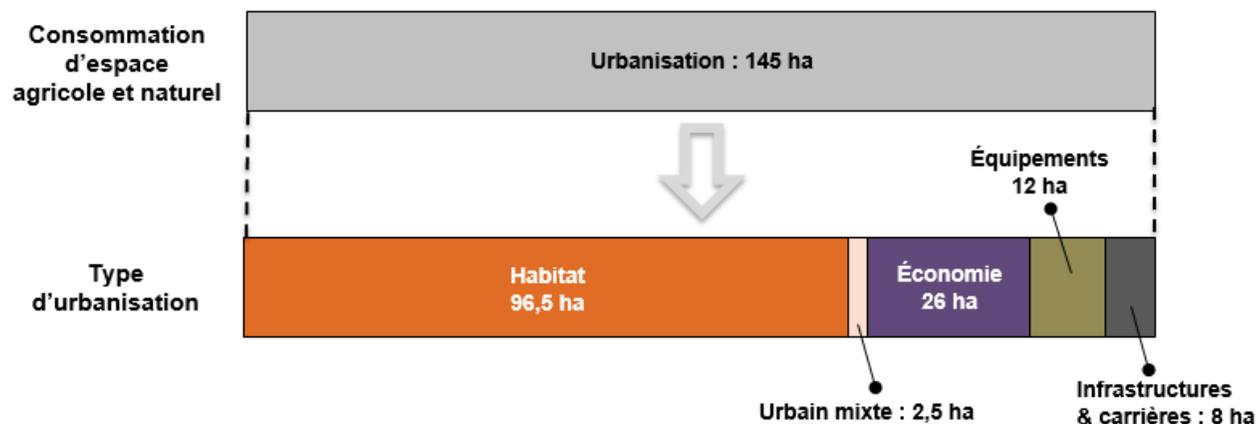
Construction de logements à Belle-île-en-Terre



Secteur de la ZA du Ponlo - Lanvollon

Un constat encore plus flagrant que les territoires voisins

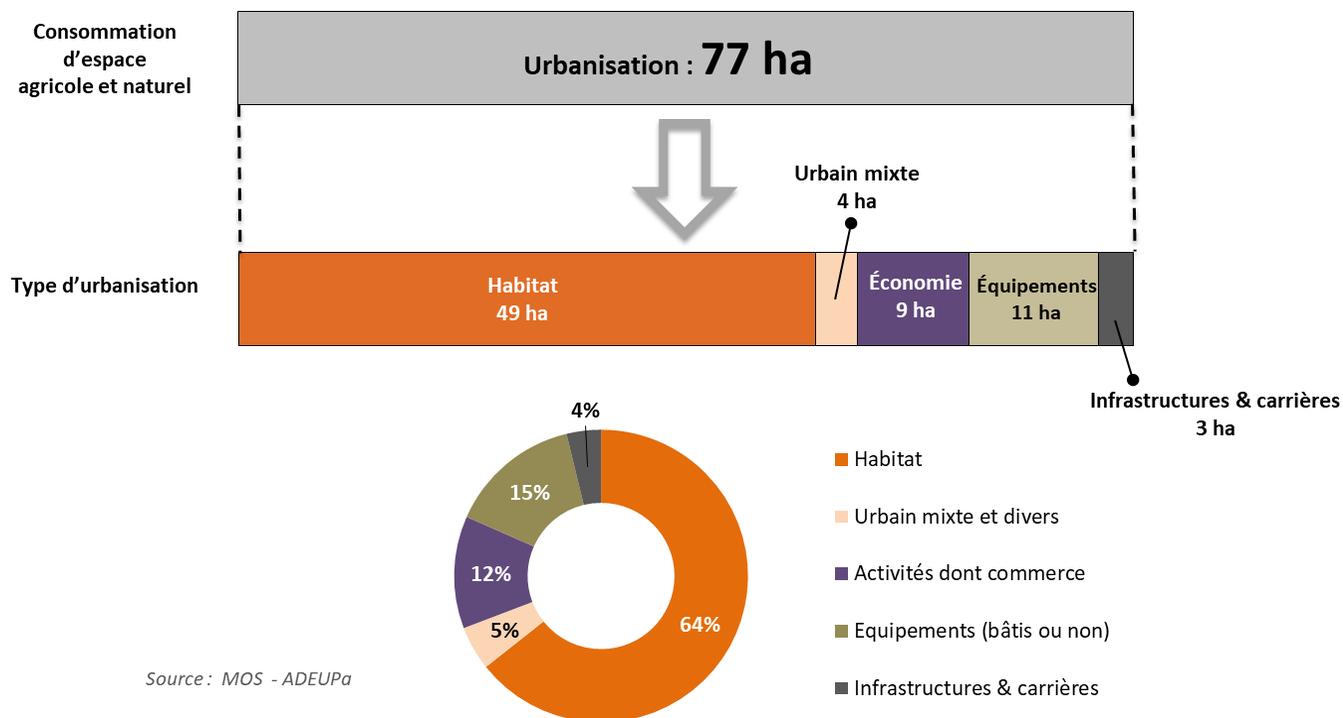
- Exemple de l'analyse de la consommation dans d'espace dans le Pays de Brest entre 2005 et 2015 (en ha/an)



Source : MOS - ADEUPa – 09.03.2017

Un constat encore plus flagrant que les territoires voisins

- Exemple de l'analyse de la consommation dans d'espace dans LTC entre 2008 et 2015 (en ha/an)



Un enjeu primordial pour le futur du territoire

Pour éviter les conséquences irréversibles de l'étalement urbain :

- La suppression d'espaces agricoles
- La disparition d'espaces naturels et forestiers
- La désaffectation progressive des centres villes et centres bourgs
- La dégradation des paysages, des entrées de ville, banalisation des paysages périurbains
- La multiplication des déplacements pour les ménages
- La hausse des coûts pour les communes (réseaux...)
- L'imperméabilisation des sols (inondations)



Un fort cadre législatif

La consommation d'espace vue par la loi

- Une compétence déléguée aux collectivités locales depuis les lois de décentralisation (1983)
- Une prise en compte graduelle des enjeux environnementaux
- De nouveaux outils favorisant le renouvellement urbain et l'optimisation des espaces déjà urbanisés
- Un contrôle accru des efforts réalisés par les collectivités pour réduire la consommation d'espaces agricoles et naturels



Le cadre du PADD et du DOO

Le PADD fixe les objectifs des politiques publiques :

- d'urbanisme
- du logement
- des transports et des déplacements, en incluant une « *approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement* »
- d'implantation commerciale
- d'équipements structurants
- de développement économique
- de développement touristique et culturel
- de développement des communications électroniques
- de qualité paysagère
- de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers
- de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles
- de lutte contre l'étalement urbain
- de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques

Le DOO arrête, par secteur géographique, des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et décrit, pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres.

Une thématique transversale

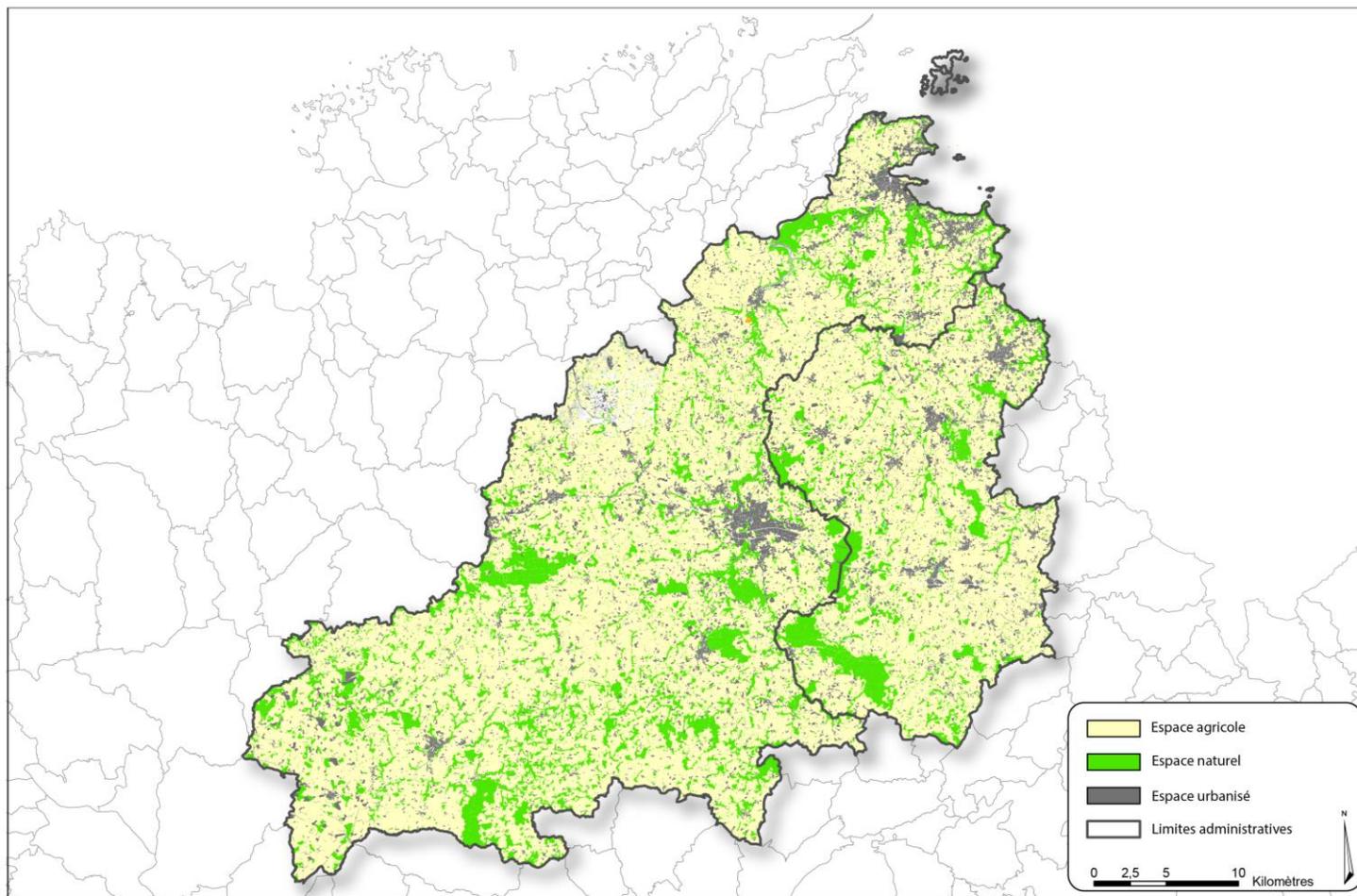
La protection de l'espace agro-naturel est un axe majeur du projet de SCoT

- À travers les orientations sur l'habitat
 - Renforcement des centralités
 - Valorisation du renouvellement urbain et lutte contre la vacance
 - Augmentation de la densité des opérations d'aménagement
- À travers les orientations sur le développement économique
 - L'augmentation de la mixité des fonctions dans les espaces urbanisés
 - Le traitement des friches, le renouvellement des zones d'activités économiques
- À travers les orientations sur le paysage, la gestion des ressources et la préservation et la mise en valeur des espaces naturels
 - Identification des paysages emblématiques et préservation de leurs éléments remarquables
 - Préservation des cours d'eau, des zones humides et du réseau bocager
 - Identification des éléments naturels remarquables et ordinaires (réservoirs, continuités écologiques stratégiques,...)

POURQUOI RÉDUIRE LA CONSOMMATION D'ESPACE ?

Un enjeu primordial pour le Pays de Guingamp

L'espace agro-naturel représente un atout spécifique du territoire en matière d'attractivité



Occupation du sol en 2017 – OCS données PETR

Une approche géomatique

- Exemple de simulation sur la commune de Plouëc-du-Trieux

1 : Repérage de la zone d'étude

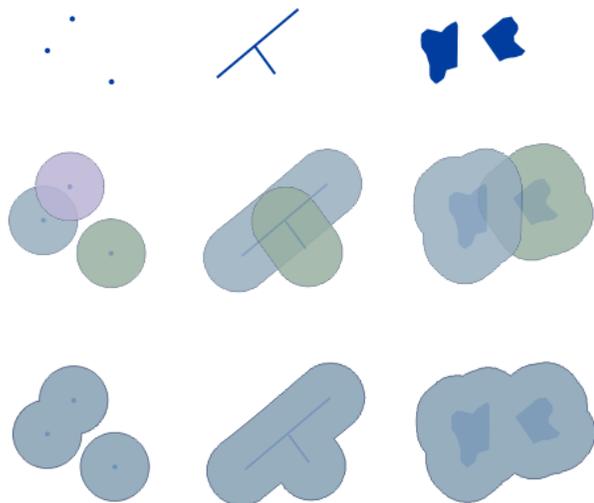


Une approche géomatique

- Exemple de simulation sur la commune de Plouëc-du-Trieux

1 : Repérage de la zone d'étude

2 : Délimitation de l'enveloppe urbaine par la technique du « buffer »



Une approche géomatique

- Exemple de simulation sur la commune de Plouëc-du-Trieux

1 : Repérage de la zone d'étude

2 : Délimitation de l'enveloppe urbaine par la technique du « buffer »

3 : Identification des parcelles non bâties à l'intérieur de l'enveloppe urbaine par géomatique



QUEL POTENTIEL DE RÉDUCTION POUR LE PROJET DE SCOT ?

Une approche géomatique

- Exemple de simulation sur la commune de Plouëc-du-Trieux

1 : Repérage de la zone d'étude

2 : Délimitation de l'enveloppe urbaine par la technique du « buffer »

3 : Identification des parcelles non bâties à l'intérieur de l'enveloppe urbaine par géomatique

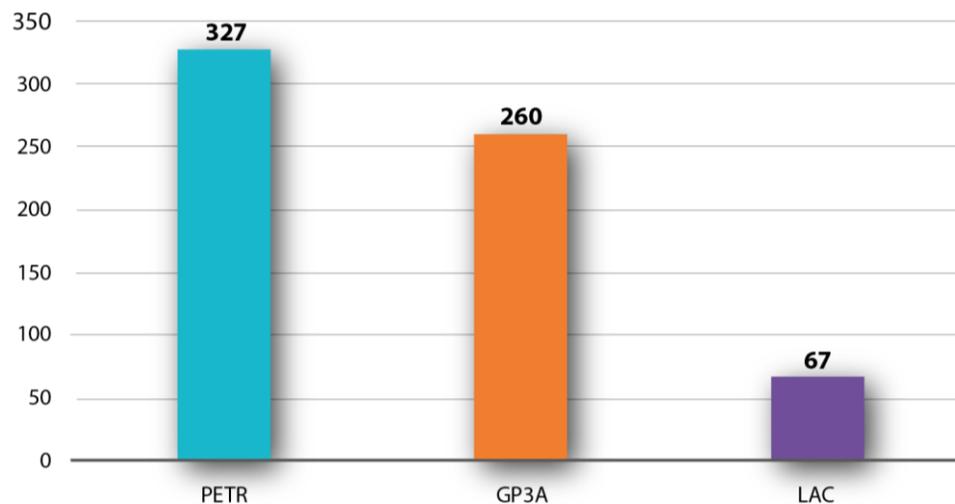
4 : Extraction des données
Compilation des surfaces identifiées

	A	B	C	D	E	F	G	H
	com2017	libcom2017	epci2017	Parcelles_union_ha	Parcelles_Agri_ha	% parcelles agri	Parcelles_Forestnat_ha	% parcelles nat
2	22004	Bégard	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	23,4214	20,8758	89,13	2,5456	10,87
3	22005	Belle-Ile-en-Terre	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	5,1884	5,1884	100,00		
4	22013	Bourbriac	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	4,588	4,4395	96,76	0,1485	3,24
5	22018	Bréïdy	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,526391	0,5264	100,00		
6	22023	Bulat-Pestivien	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,235083	0,2351	100,00		
7	22024	Calanhel	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération					
8	22025	Callac	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	6,00694	5,6623	94,26	0,3446	5,74
9	22031	Carnoët	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,492988	0,4930	100,00		
10	22040	Coadout	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,870834	0,8708	100,00		
11	22052	Duault	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,997126	0,9971	100,00		
12	22067	Grâces	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	6,20467	6,0861	98,09	0,1186	1,91
13	22070	Guingamp	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,618782	0,6172	99,74	0,0016	0,26
14	22072	Gurunhuel	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	2,34443	2,2678	96,73	0,0767	3,27
15	22086	Kerfot	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,255189	0,2552	100,00		
16	22088	Kerien	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération					
17	22091	Kermoroch	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération					
18	22092	Kerperit	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,611156	0,6112	100,00		
19	22037	La Chapelle-Neuve	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération					
20	22095	Landebaëron	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération					
21	22108	Lanleff	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération					
22	22109	Lanloup	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	1,19129	1,1913	100,00		
23	22129	Loc-Envel	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération					
24	22132	Lohuec	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération					
25	22135	Louargat	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	3,29226	2,9470	89,51	0,3453	10,49
26	22138	Maël-Pestivien	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	1,30108	1,2636	97,12	0,0375	2,88
27	22139	Magoar	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération					
28	22156	Moustéru	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,524907	0,5249	100,00		
29	22161	Pabu	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	8,66014	7,8241	90,35	0,8361	9,65
30	22162	Paimpol	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	25,5035	24,2042	94,91	0,9495	3,72
31	22164	Pédernec	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	3,05742	3,0574	100,00		
32	22178	Pléhédel	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	5,34925	4,2224	78,93		
33	22189	Plésidy	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	2,73582	2,7358	100,00		
34	22204	Plözal	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	6,81651	5,5771	81,82	0,9567	14,04
35	22210	Ploubazianec	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	37,628	32,6253	85,74	5,0111	13,32
36	22212	Plouëc-du-Trieux	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	3,48381	3,4838	100,00		
37	22214	Plouézec	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	55,7412	52,5065	94,20	3,1739	5,69
38	22216	Plougouver	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,841447	0,8414	100,00		
39	22223	Plouisy	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	11,4894	11,0763	96,40	0,4131	3,60
40	22225	Ploumagoar	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	14,1691	12,6353	89,18	1,5338	10,83
41	22231	Plourach	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,479961	0,4800	100,00		
42	22233	Plourivo	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	7,43661	4,4927	60,41	2,7897	37,51
43	22243	Plusquellec	CA Guingamp-Paimpol Armor-Argoat Agglomération	0,490252	0,4088	83,39	0,0814	16,61

Un fort potentiel théorique sur le Pays de Guingamp

- Résultats sur le PETR

Surfaces identifiées à l'intérieur des enveloppes urbaines
en ha



22

Pistes de travail pour le PADD – les PLUi

Un très fort potentiel de réduction de la consommation d'espace, via :

- Un choix réaliste d'ambition démographique (Cf. séminaires 1 & 2)
- La mobilisation du parc de logements existant, et notamment les nombreuses maisons qui vont être mises sur le marché de l'ancien dans les 2 décennies à venir
- **Un objectif de production en renouvellement urbain (au sein de l'enveloppe urbaine)**
 - Basé sur des études de potentiel
 - Sur une analyse des tendances en BIMBY
- **La montée en densité des opérations d'habitat**
 - Articulée sur l'armature urbaine
 - Prenant en compte les spécificités locales (problématiques d'assainissement par ex)
- **Un développement économique axé sur le renouvellement urbain**
 - Le développement de tout ce qui est compatible avec l'habitat au sein de l'enveloppe urbaine
 - Traitement des friches, analyse du potentiel en terrains déjà viabilisés,...



**Choix à faire
dans le DOO**

→ **Un objectif de 50 % de réduction de la consommation d'espace ?**

La densité des opérations d'habitat

La densité, ce n'est pas seulement un chiffre

- Quelques éléments de programme
 - Ce que les politiques publiques doivent garantir :
 - La qualité de vie de tous (du plus grand nombre)
 - La réponse aux besoins des ménages
 - La préservation de l'environnement
 - La gestion des coûts



La densité des opérations d'habitat

Un logement doit répondre à des besoins simples et fonctionnels sur les questions de :

- L'intimité
- Les espaces extérieurs
- Le stationnement
- L'évolutivité du logement
- L'accès aux services et commerces



La densité des opérations d'habitat

Le paysage et le cadre de vie / des espaces publics de qualité pour « compenser » la hausse de densité :

- Un découpage parcellaire et une desserte pour permettre une implantation optimale du bâti et jardin
- Une coordination des différents projets les uns par rapport aux autres



QUELS LEVIERS MOBILISABLES ?

- Quelques exemples du Trégor

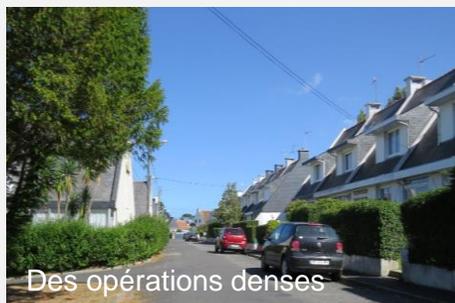
Moins de 12 Logts/ha



12 à 20 Logts/ha



Plus de 20 Logts/ha

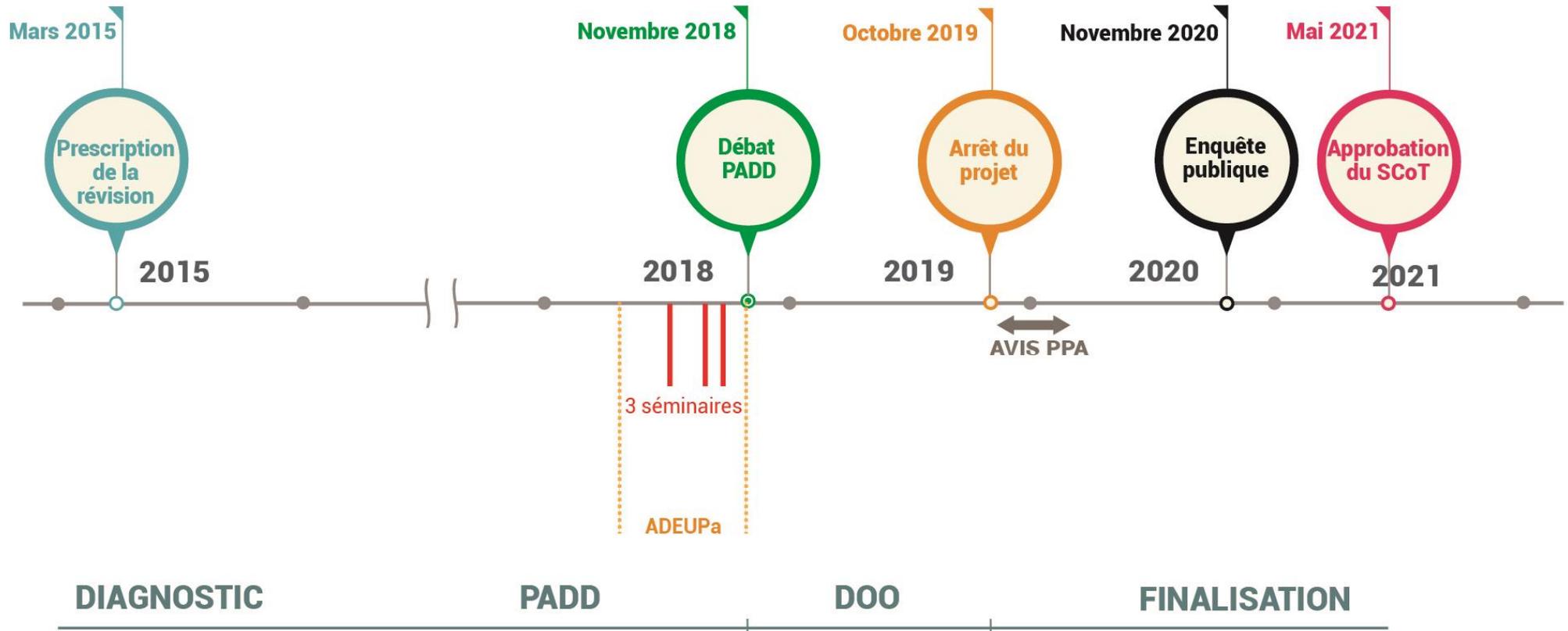


4

FINALISATION DU PADD DU SCOT DU PAYS DE GUINGAMP | SÉMINAIRE #4

LA SUITE

LA SUITE



Les prochaines dates

Séminaires	COFIL	Autres
	<p>CoPil n° 5 – 18.09.2018 Guingamp – 14h00–16h00</p> <p>→ Finalisation des orientations du PADD pour le débat</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ PPA▪ Bureau du PETR → Pré-validation▪ Comité syndical → Débat sur le PADD



AGENCE D'URBANISME DE BREST-BRETAGNE

Siège :

18 rue Jean-Jaurès – 29200 BREST

Tél. 02 98 33 51 71

Antenne costarmoricaine :

4 place Du Guesclin – 22000 SAINT-BRIEUC

Tél. 02 96 63 17 26

www.adeupa-brest.fr

ZOOM

1/ Mobilité

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?

Rappel du diagnostic : comment se déplace-t-on dans le pays de Guingamp ?

Pourquoi se déplace-t-on ?

- *Moins de voiture, quel intérêt?*
- *La voiture partout, la seule solution ?*
- *Alors, comment remettre la voiture à sa place ?*

Comment peut-on faire autrement? Pour quels déplacements?

À chaque déplacement ses particularités et ses leviers

Les déplacements de proximité (entre 0 et 2 km)

- *Réaménagement du bourg de Roquefort*

Les déplacements courts (de 2 à 5 km)

- *Liaison cyclable en milieu rural (La Pommeraye – Montjean-sur-Loire)*

Les déplacements intermédiaires (de 5 à 20 km)

- *Ecov' – Covoit'ici (Magny en Vexin, Salon de Provence)*

Les déplacements longs (plus de 20 km)

- *L'intermodalité train-vélo et vélo-covoiturage*

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?

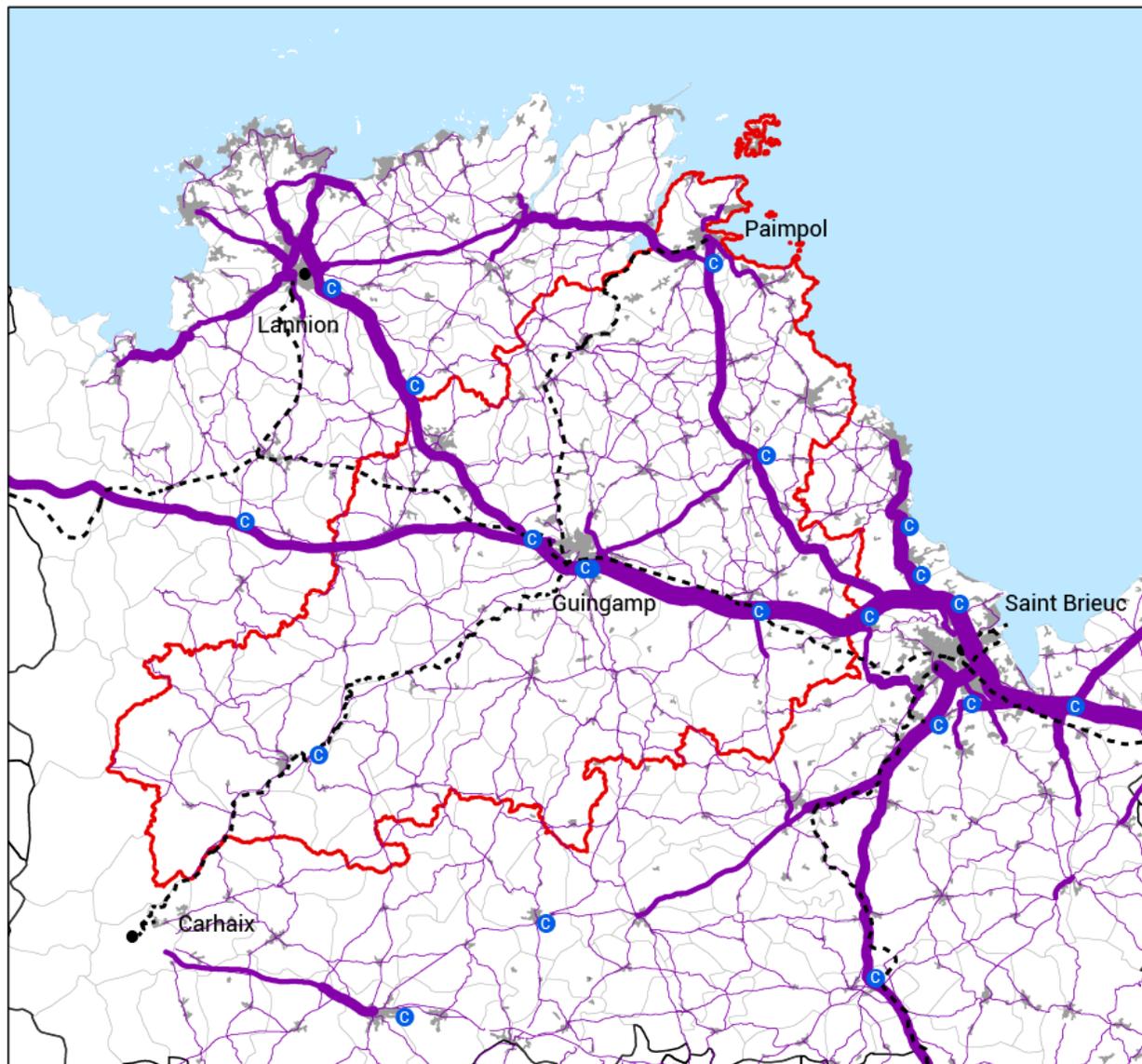
Rappel du diagnostic :

- Des lieux de vie qui se déconnectent des lieux d'emplois
- Des flux fortement polarisés vers quelques destinations
- Un territoire peu dense qui complique la mise en place de transports collectifs efficaces



Entrée de ville, Bourbriac

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?



Armature de transport Offre routière et ferroviaire

----- Voie ferrée

Fréquentation 2016 (en voyageurs)

Saint-Brieuc : 1 226 890

Guingamp : 564 349

Lannion : 165 562

Carhaix : 55 626

Paimpol : 38 775

Trafic routier 2017 (véhicules/jour)

— Moins de 5 000

— Entre 5 000 et 7 500

— Entre 7 500 et 15 000

— Entre 15 000 et 30 000

— Plus de 30 000

C Aire de covoiturage

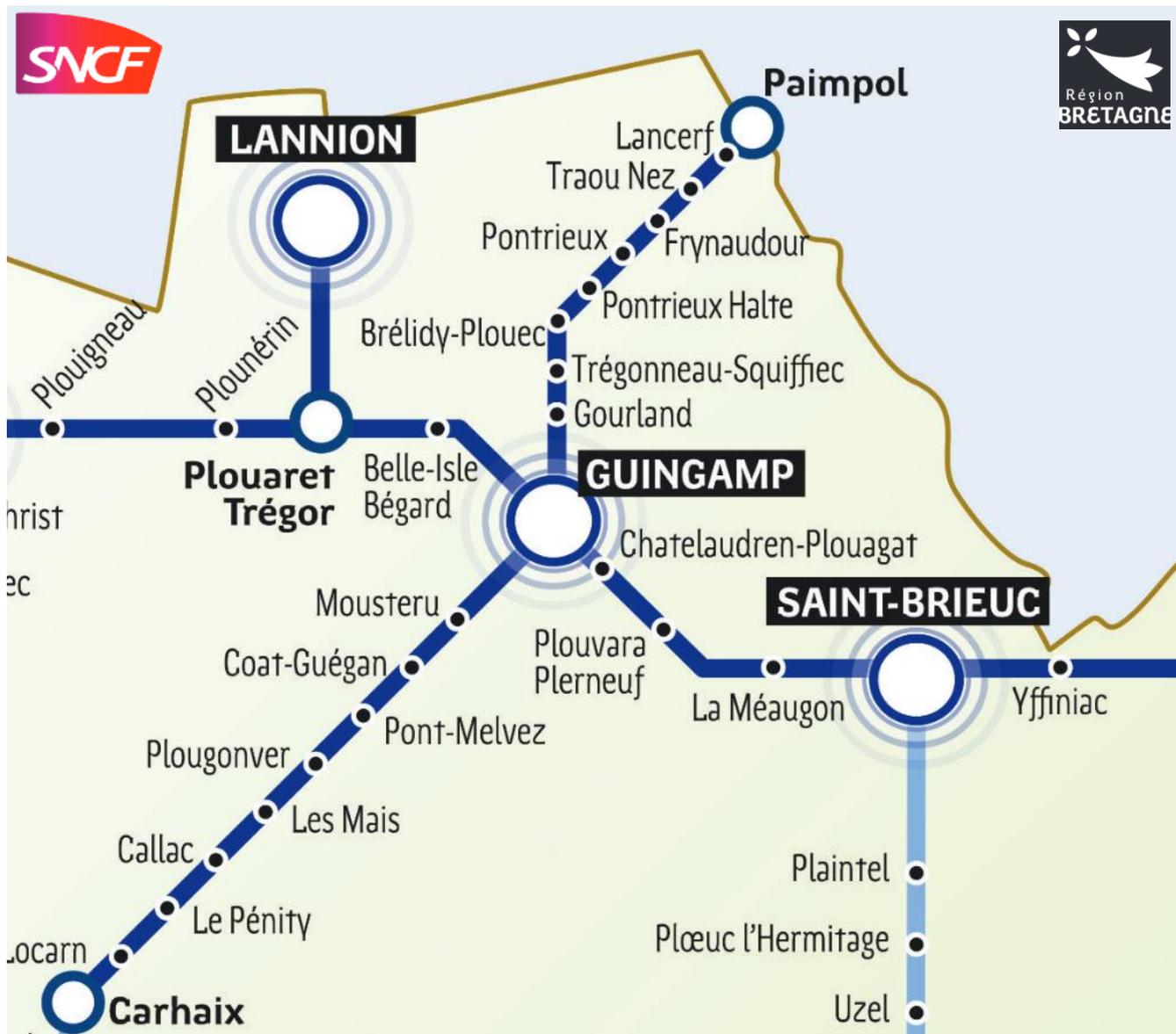
▭ PÉTR du pays de Guingamp



0 10km

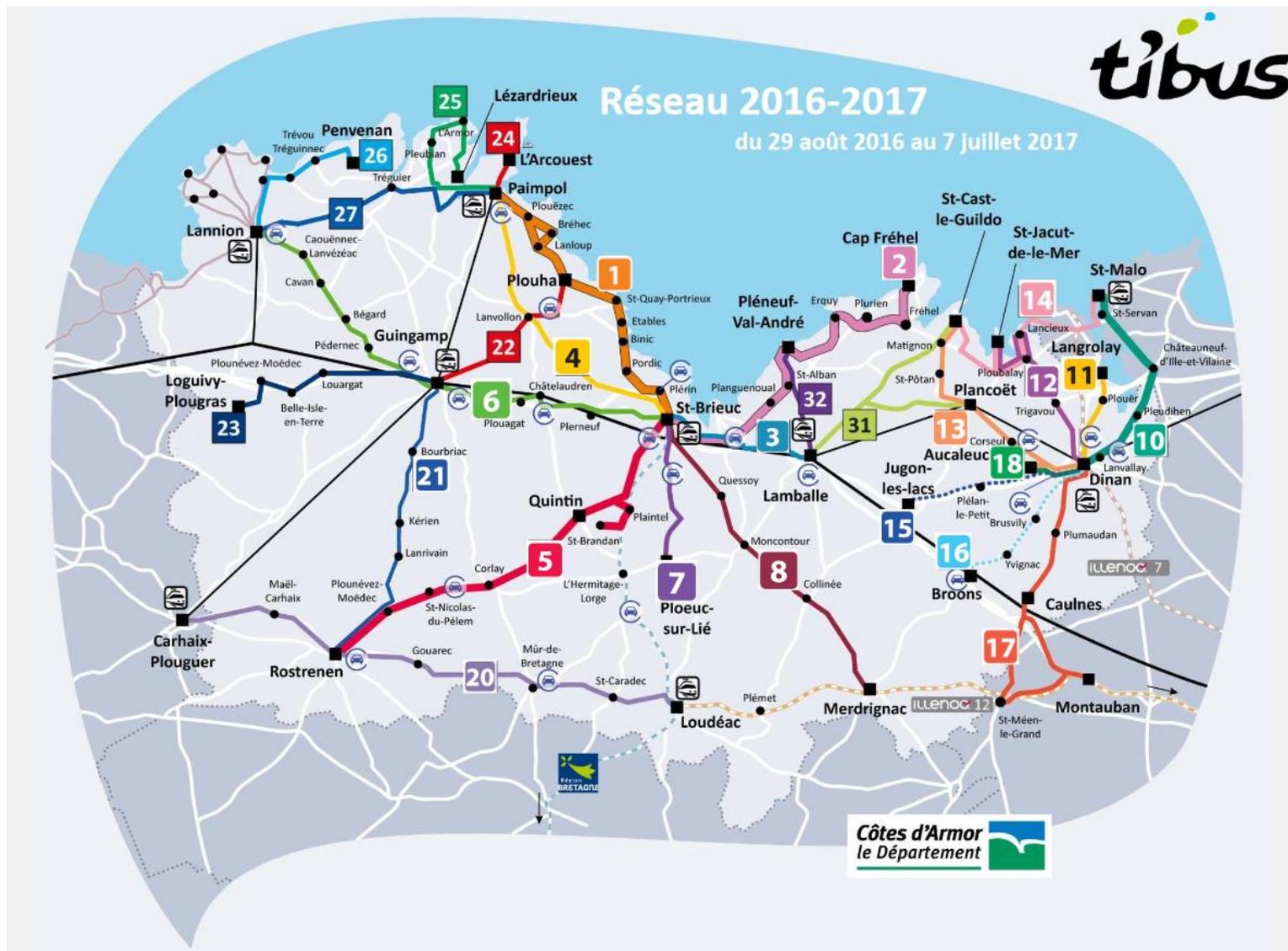


LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?



Réseau TER

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?



Réseau Tibus
(désormais BreizhGo)



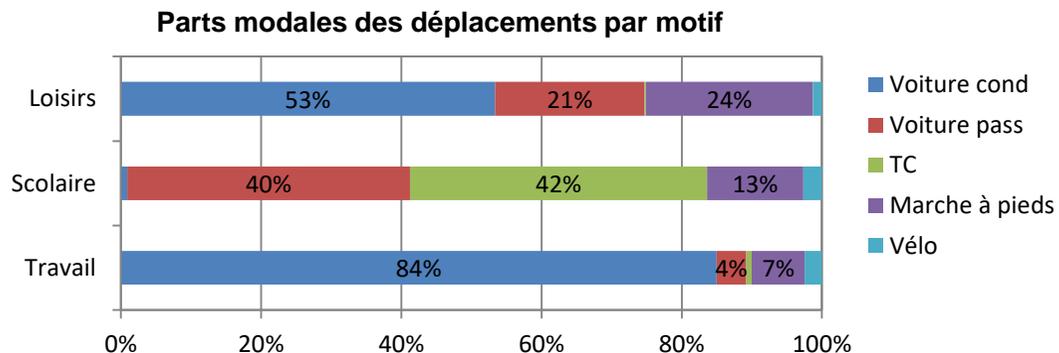
LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?

- Sur certains trajets, des alternatives intéressantes à la voiture (Saint-Brieuc-Guingamp, Lannion-Guingamp)

Trajet	Distance routière (km)	Temps de parcours heures creuses			
		Voiture	Train	liaisons/jour	Bus (BreizhGo)
Brest - Guingamp	113	1h28	1h	12	-
Saint-Brieuc - Guingamp	30	30'	15'	19	56min
Lannion - Guingamp	35	30'	31'	13	53min
Paimpol - Guingamp	30	37'	47'	6	-
Carhaix - Guingamp	48	48'	1h	5	-
Lannion - Saint-Brieuc	63	50'	52'	12	1h52
Carhaix - Saint-Brieuc	77	1h13	1h30	5	-
Paimpol - Saint-Brieuc	45	43'	1h12	5	1h20
Guingamp - Paris	483	4h54	2h50	11	-

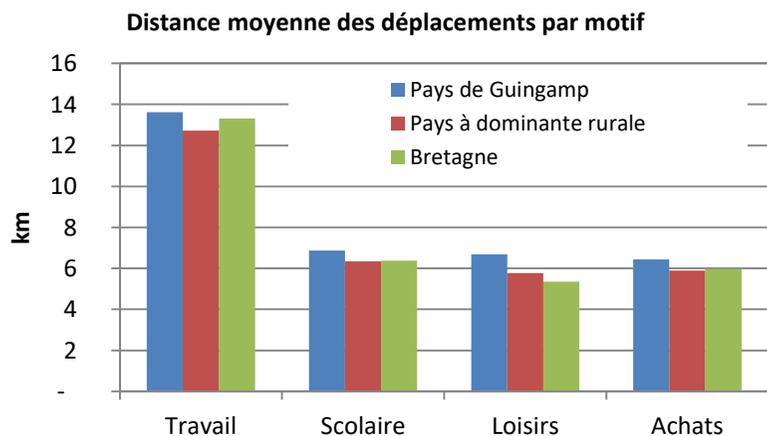
LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?

- Une prédominance de la voiture, quelque soit le motif...



7 déplacements sur 10 sont réalisés seul en voiture (tous motifs confondus)

- ... malgré une part importante de trajets courts



1 km sur 2 parcouru en voiture est lié au travail (en France en 2017)

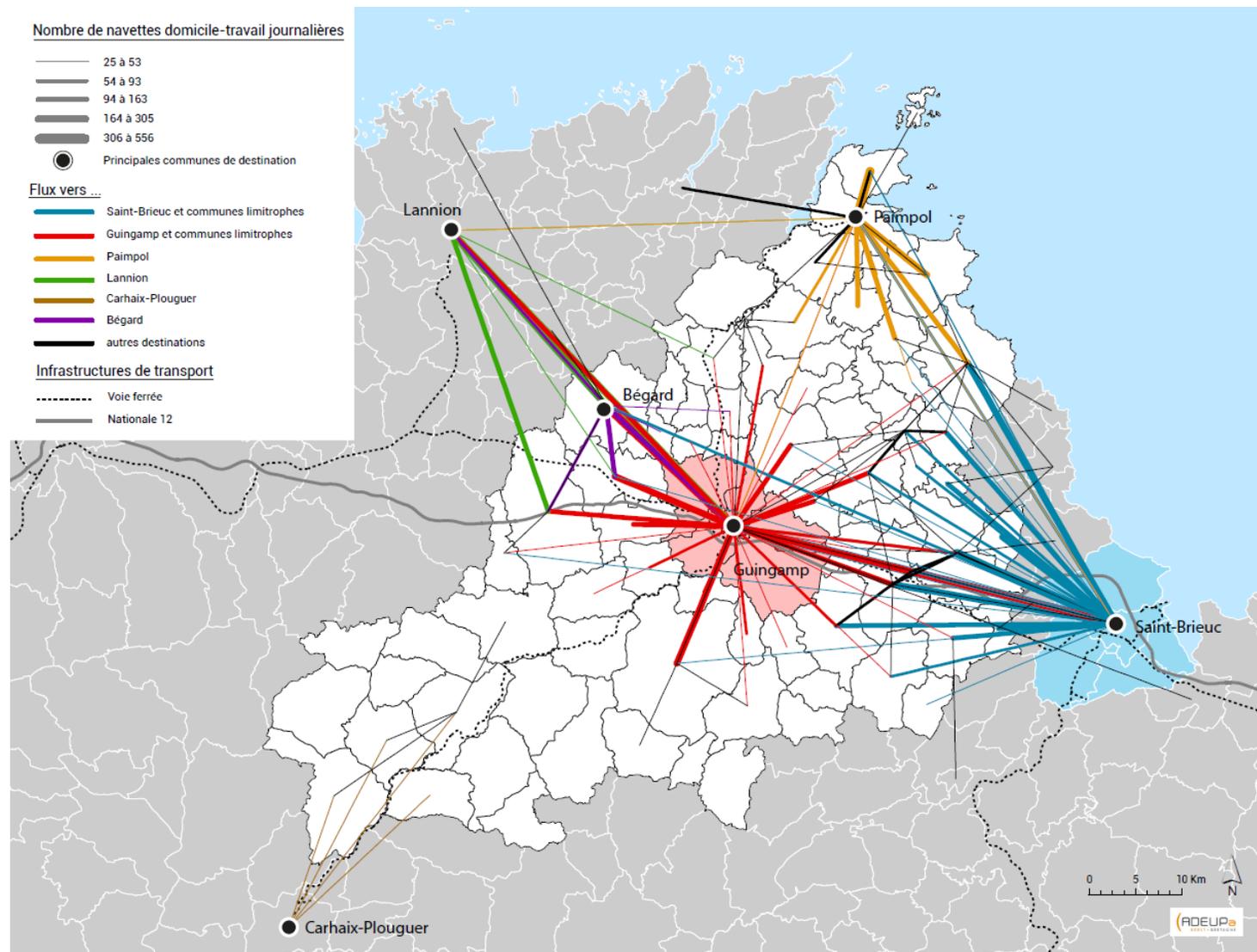
LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?

Pour aller travailler

- Distance moyenne: 14 km
- 85 % en voiture
- Les plus longues distances, le motif le plus dépendant de la voiture



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?

Pour ses loisirs, pour faire les courses

- Distance moyenne: 6 km
- 75% en voiture (55% en tant que conducteur et 20% en tant que passager)



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?

Pour aller à l'école, au collège, au lycée

- Distance moyenne: 5 km
- 40% en voiture en tant que passager, 42% en transports en commun, 16% à pied ou à vélo



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : MOINS DE VOITURE, QUEL INTÉRÊT ?

Le recours massif à l'automobile, des conséquences plus ou moins bien connues :

- La pollution atmosphérique et le réchauffement climatique, souvent évoqués...



© L'Echo de l'Armor et de l'Argoat

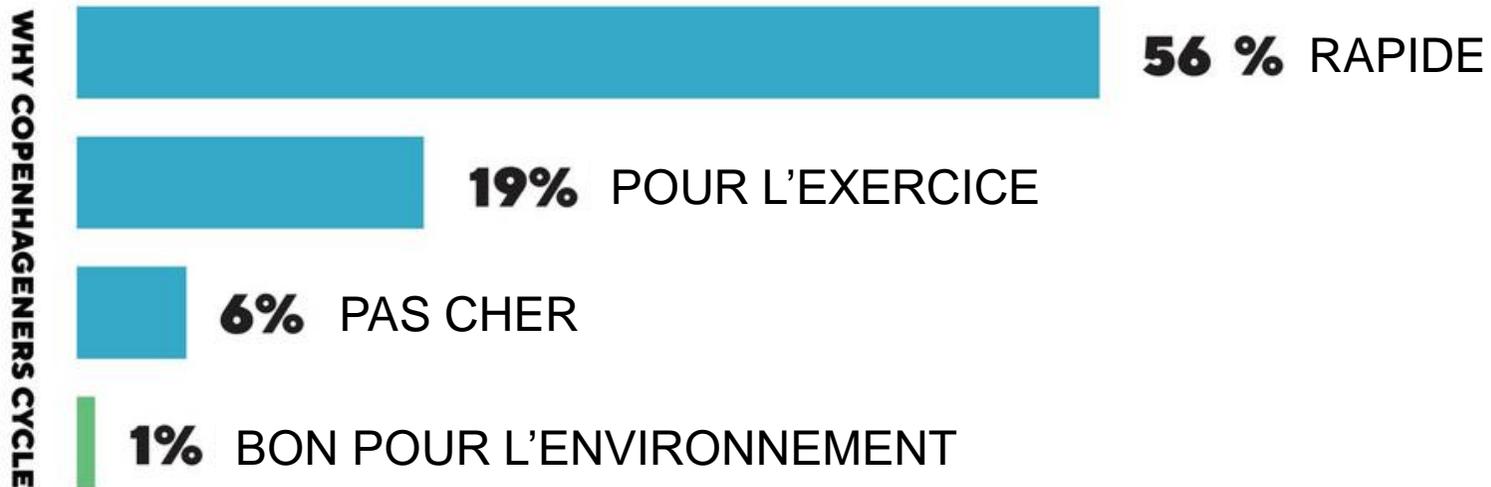
LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : MOINS DE VOITURE, QUEL INTÉRÊT ?

...mais qui mobilisent peu



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : MOINS DE VOITURE, QUEL INTÉRÊT ?

...mais qui mobilisent peu



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : MOINS DE VOITURE, QUEL INTÉRÊT ?

D'autres conséquences, plus perceptibles :

- L'étalement urbain
 - On peut facilement habiter à 20 ou 30 km de son travail

	1982	1994	2008
Population concernée (en milliers)	16 826	17 108	20 231
Distance moyenne de l'aller (en km)	9,0	12,0	14,7
Évolution moyenne annuelle des distances (en %)		+ 3,0	+ 2,7
Durée moyenne de l'aller (en mn)	20,5	20,9	22,6
Évolution moyenne annuelle des durées (en %)		+ 0,4	+ 1,7

Champ : actifs ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports et déplacements 1982, 1994, 2008

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : MOINS DE VOITURE, QUEL INTÉRÊT ?

- La dévitalisation des centres
 - Il est moins agréable et sûr de fréquenter la ville lorsqu'elle est remplie de voiture stationnées ou en circulation

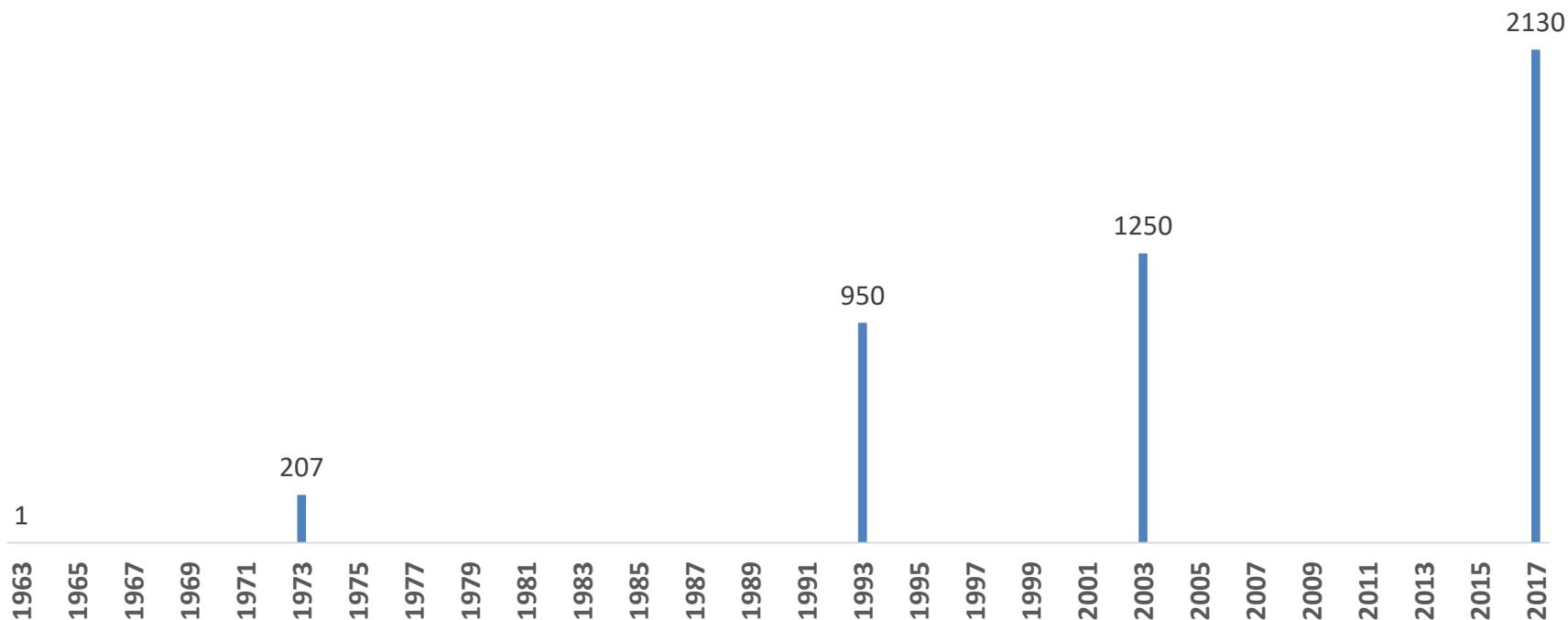


Place du Martray - Tréguier

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : MOINS DE VOITURE, QUEL INTÉRÊT ?

- La dévitalisation des centres
 - Il est plus rapide et facile, quand on se déplace en voiture, d'aller au drive ou en grande surface en périphérie que de fréquenter les commerces des centres existants

Evolution du nombre d'hypermarchés en France



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : MOINS DE VOITURE, QUEL INTÉRÊT ?

- La dévitalisation des centres
 - Il est plus rapide et facile, quand on se déplace en voiture, d'aller au drive ou en grande surface en périphérie que de fréquenter les commerces des centres existants



E.Leclerc Drive

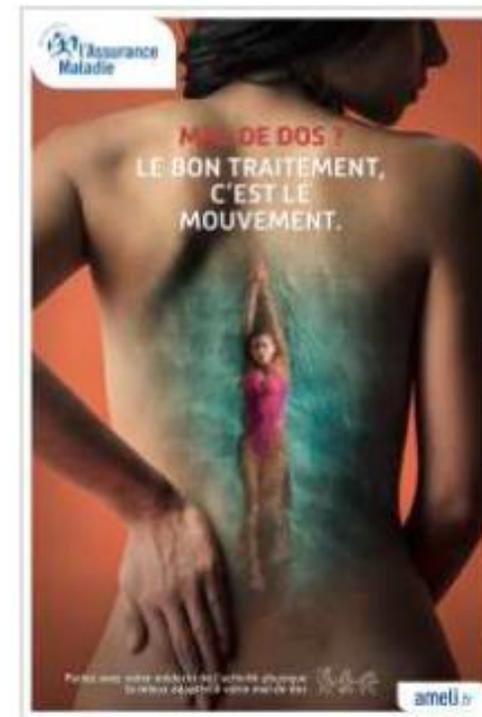
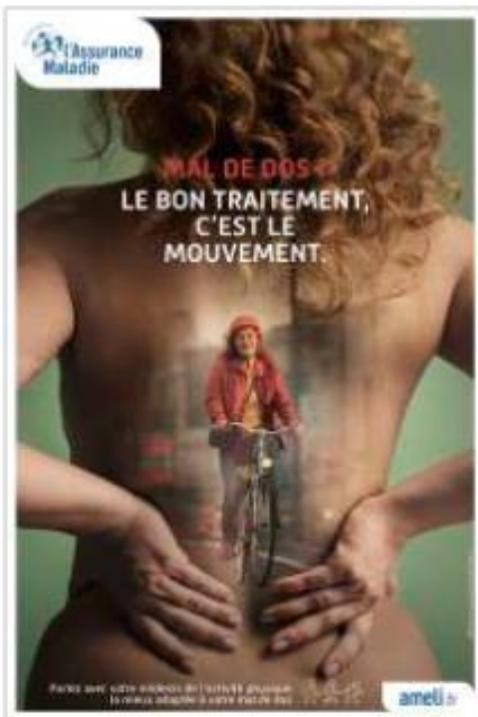
100 drives en 2010

4 000 aujourd'hui

1 ouverture/jour
en 2017

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : MOINS DE VOITURE, QUEL INTÉRÊT ?

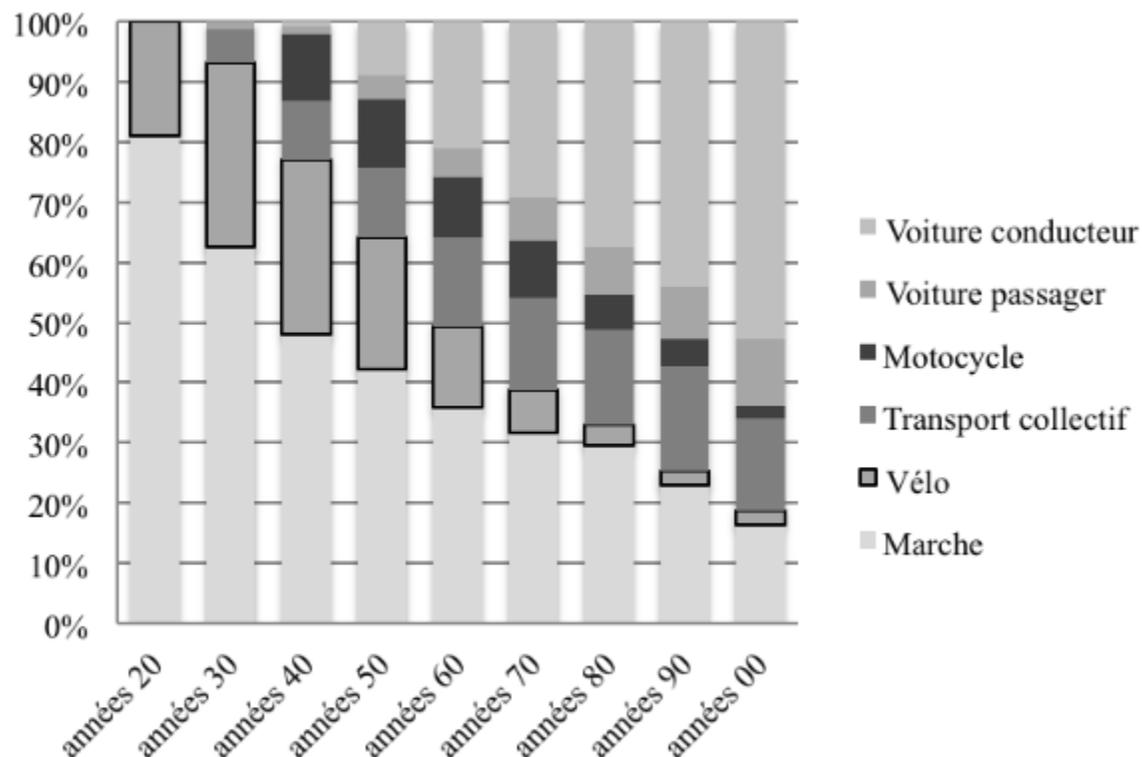
- Une épidémie de sédentarité
 - En France, moins de 50 % des enfants respectent les 60 minutes d'activité physique quotidienne
 - [La capacité cardio-vasculaire des enfants a baissé de 25% en 40 ans](#)



Campagne de l'assurance maladie contre le mal de dos - 2017

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : MOINS DE VOITURE, QUEL INTÉRÊT ?

Figure 1. Évolution de la répartition modale du moyen de transport principal en France, de 1920 à 2008, à l'aide d'un modèle âge-période¹



Ce graphique est obtenu en demandant aux personnes interrogées quel mode principal ils utilisaient pendant chaque décennie. Plus on remonte dans le temps, moins les réponses sont nombreuses et fiables. Les réponses « Ne sait pas » et « Pas de déplacement » n'ont pas été ici reprises.

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT CHOISSISSONS NOUS ?

Alors, comment développer les alternatives et alléger la dépendance à la voiture ?



Je déteste conduire... mais j'ai besoin d'une voiture pour aller au travail

Je déteste mon travail, mais il faut bien payer les traites de la voiture

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT CHOISSISONS NOUS ?

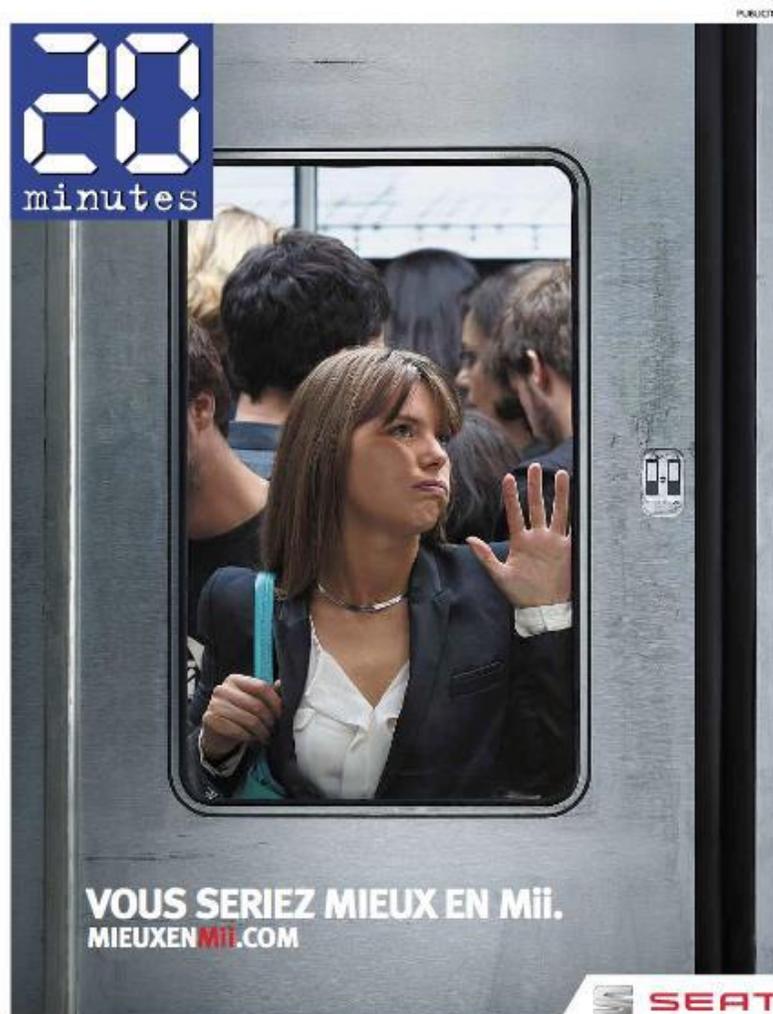
Les contraintes personnelles (familiales, professionnelles ou géographiques)



Echangeur de Kernilien - Plouisy

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT CHOISSISSONS NOUS ?

Les normes sociales, les valeurs véhiculées par la société



Publicité Seat Mii - 2011

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT CHOISSISSONS NOUS ?

Les normes sociales, les valeurs véhiculées par la société



France-Pays-Bas – 31 août 2017, Stade de France

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT CHOISSISSONS NOUS ?

Les normes sociales, les valeurs véhiculées par la société



Polo GT à partir de 16 990€*.
Pack R-Line de série.

La Voiture. *Exemple de tarif de 16 990 € au 01 juillet 2015 pour une Polo GT Confort 1,8I MPI, 75 ch, 3 portes, remise de 2 300 € déduite, hors carte grise (162,50 €) et forfait de livraison. Consommation en cycle mixte (l/100km) : 5,1. Émission de CO2 (g/km) : 116. Visible jusqu'au 30 septembre 2015 dans la limite des stocks disponibles. Voir conditions en concession. Modèle présenté avec options. Photo d'illustration, non contractuelle.



Das Auto.

Publicité Volkswagen Polo GT - 2015

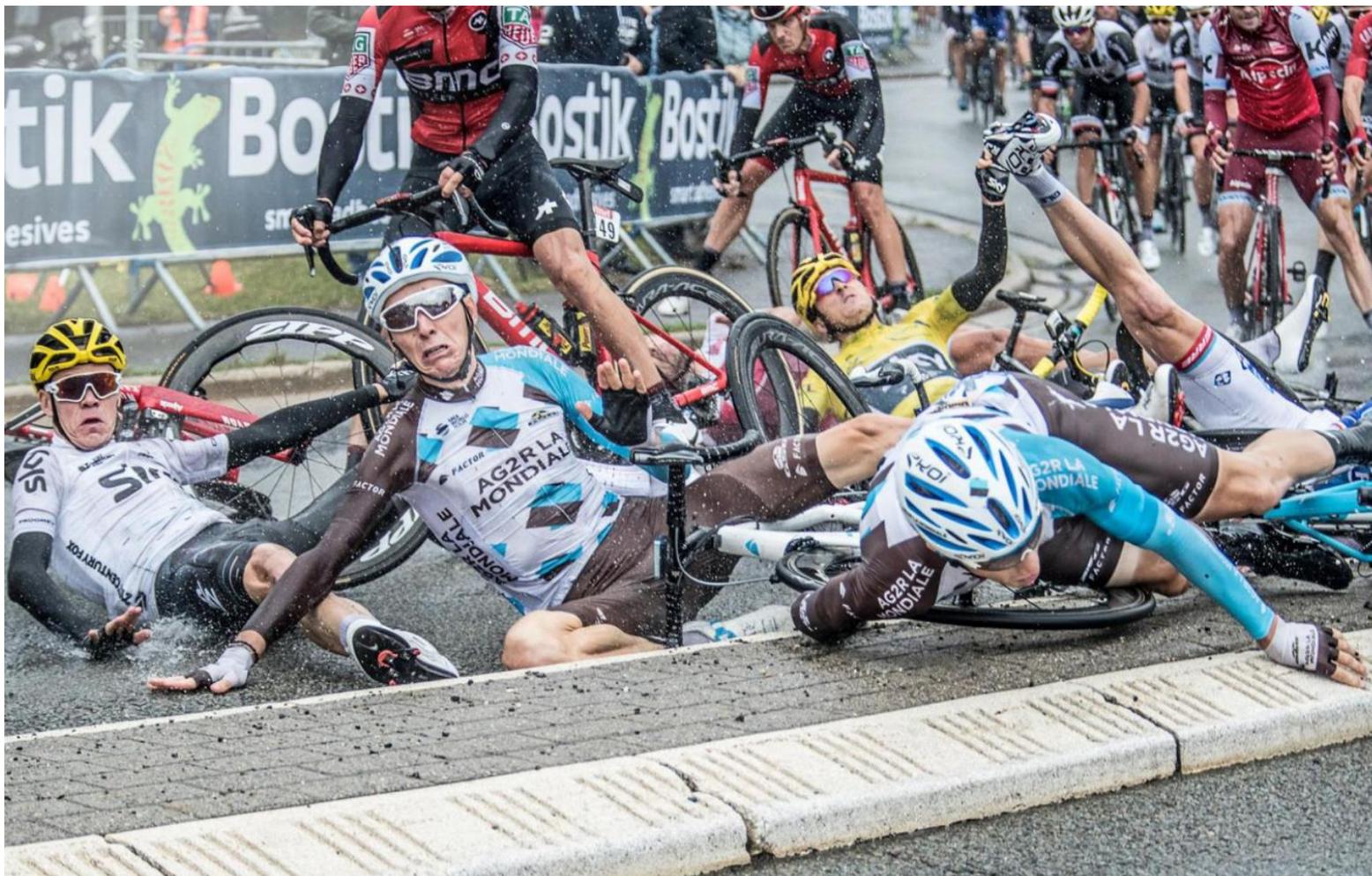
LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT CHOISSISSONS NOUS ?

L'expérience, le vécu et la représentation personnelle des modes



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT CHOISSISONS NOUS ?

L'expérience, le vécu et la représentation personnelle des modes



Tour de France, 2 juillet 2017, Battice (Belgique)

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT CHOISSISSONS NOUS ?

La connaissance, la maîtrise et l'habitude



Rayon chocolat d'un hypermarché

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT CHOISSISSONS NOUS ?

La connaissance, la maîtrise et l'habitude



Horaires de bus à Laon (Aisne)

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT CHOISSISSONS NOUS ?

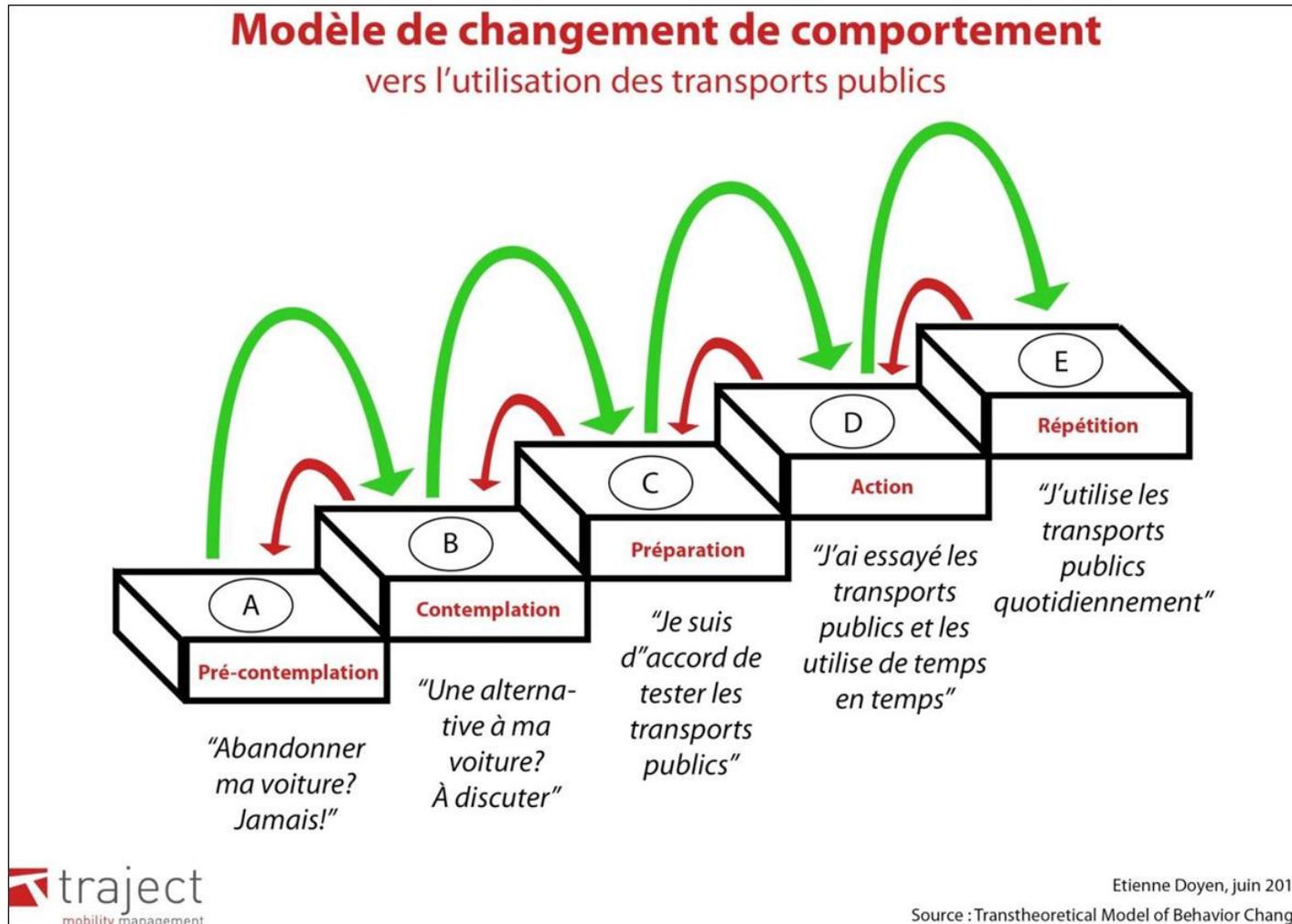
Les effets de rupture



Pénurie de carburants à une station essence, 2016

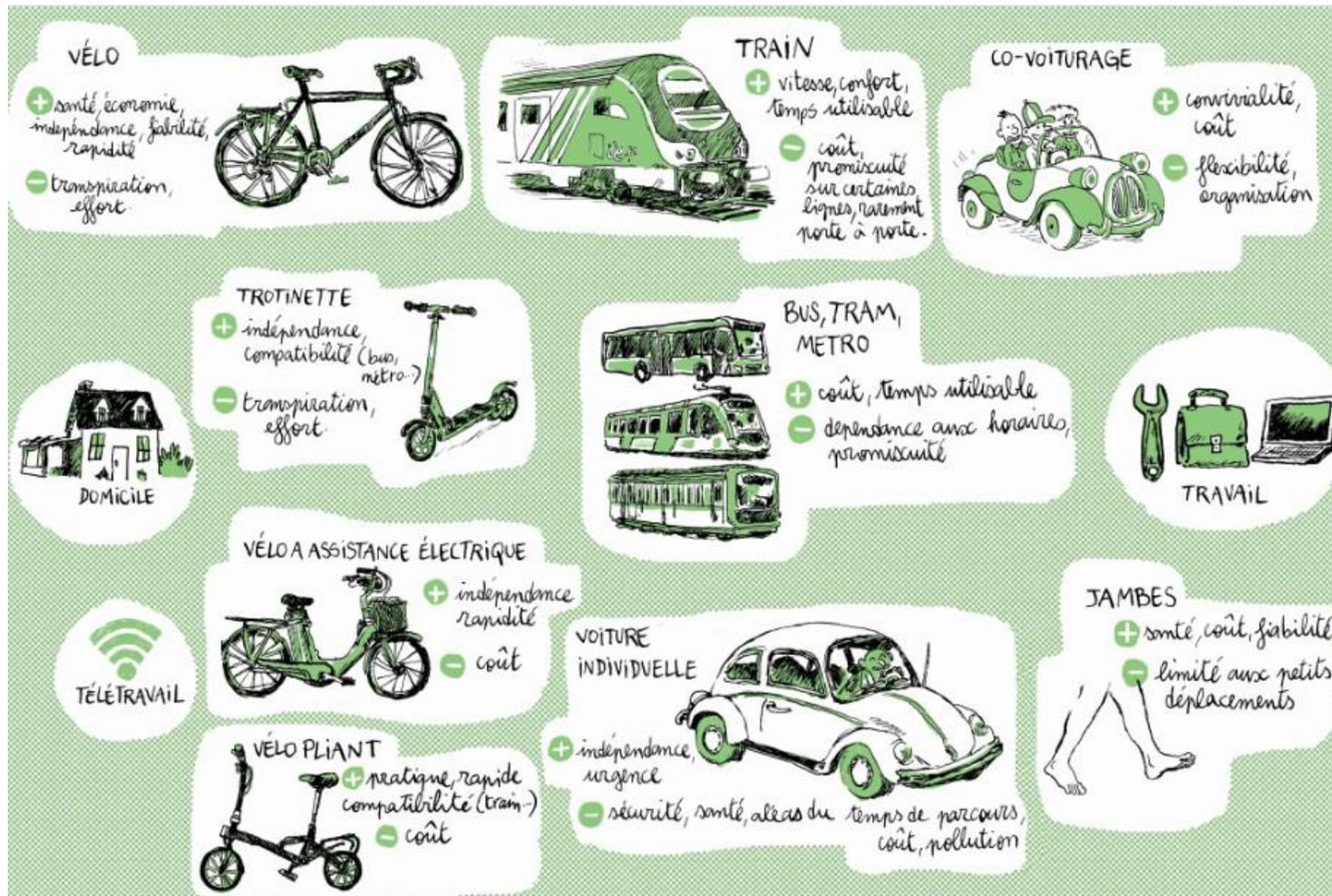
LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : COMMENT CHOISSISONS NOUS ?

Les changements de comportement peuvent prendre du temps mais sont possibles lorsqu'on les accompagne



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : À CHAQUE ÉCHELLE SA SOLUTION

À chacun de trouver la solution qui convient à son mode de vie !



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : À CHAQUE ÉCHELLE SA SOLUTION

proximité
0 2 km

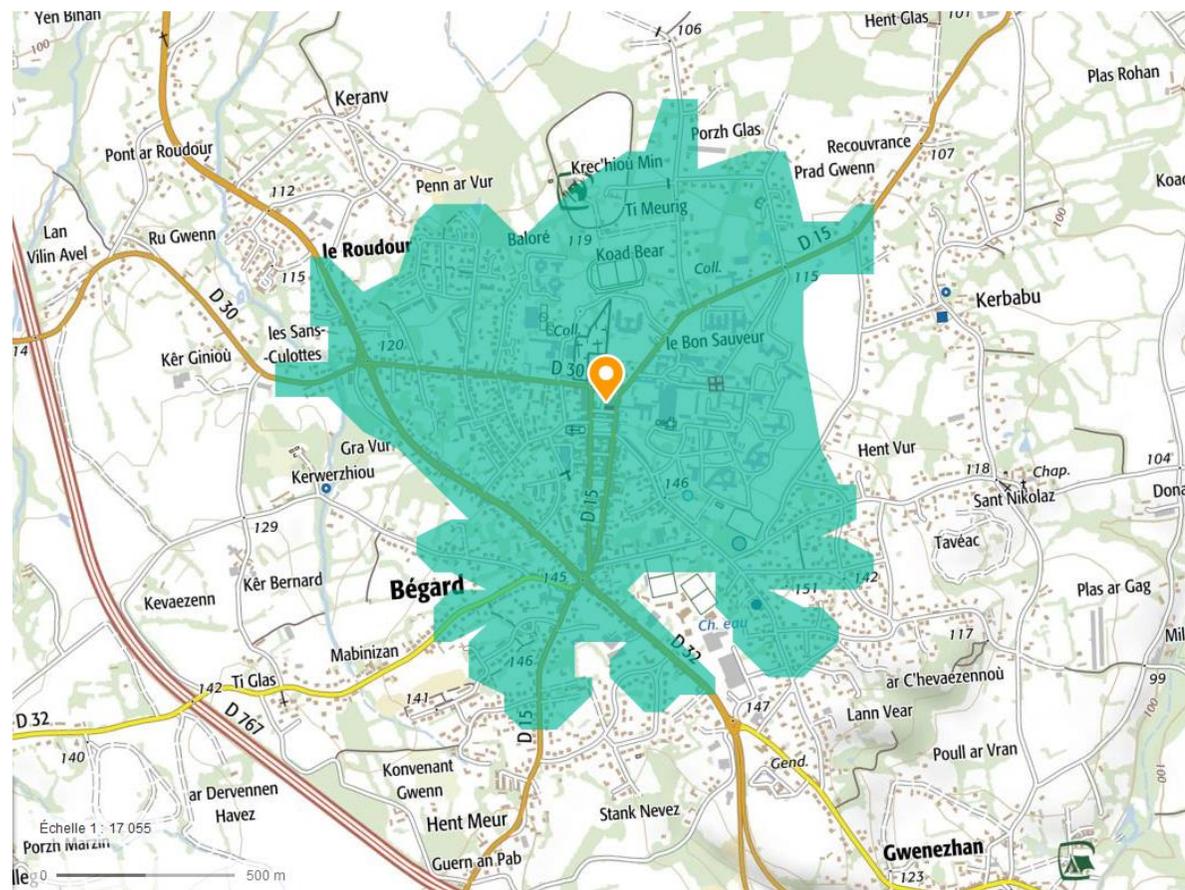
déplacements courts
5 km

déplacements intermédiaires
20 km

déplacements longs
> 20 km

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

- Les déplacements de proximité (0 à 2 km) : l'échelle de la proximité, propice à la marche
 - 1 km = 12 minutes de marche
 - 2 km = 8 minutes de vélo



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

L'exemple du réaménagement du bourg de Pleyber-Christ (29)

3 200 habitants

Traversée de la D785
(7 000 v/j)

Projet de revitalisation du centre bourg
centré sur la reconversion de la friche
Guével (1ha)

Volonté : « Rendre plus évident le
coeur du bourg, consolider la vie locale
en y installant des logements et des
commerces de proximité »



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

L'exemple du réaménagement du bourg de Pleyber-Christ (29)

50 logements dont 50% de logements sociaux

1000 m² de surface commerciale

La proximité des services administratifs et des écoles favorisent une « ville et une vie des courtes distances ».

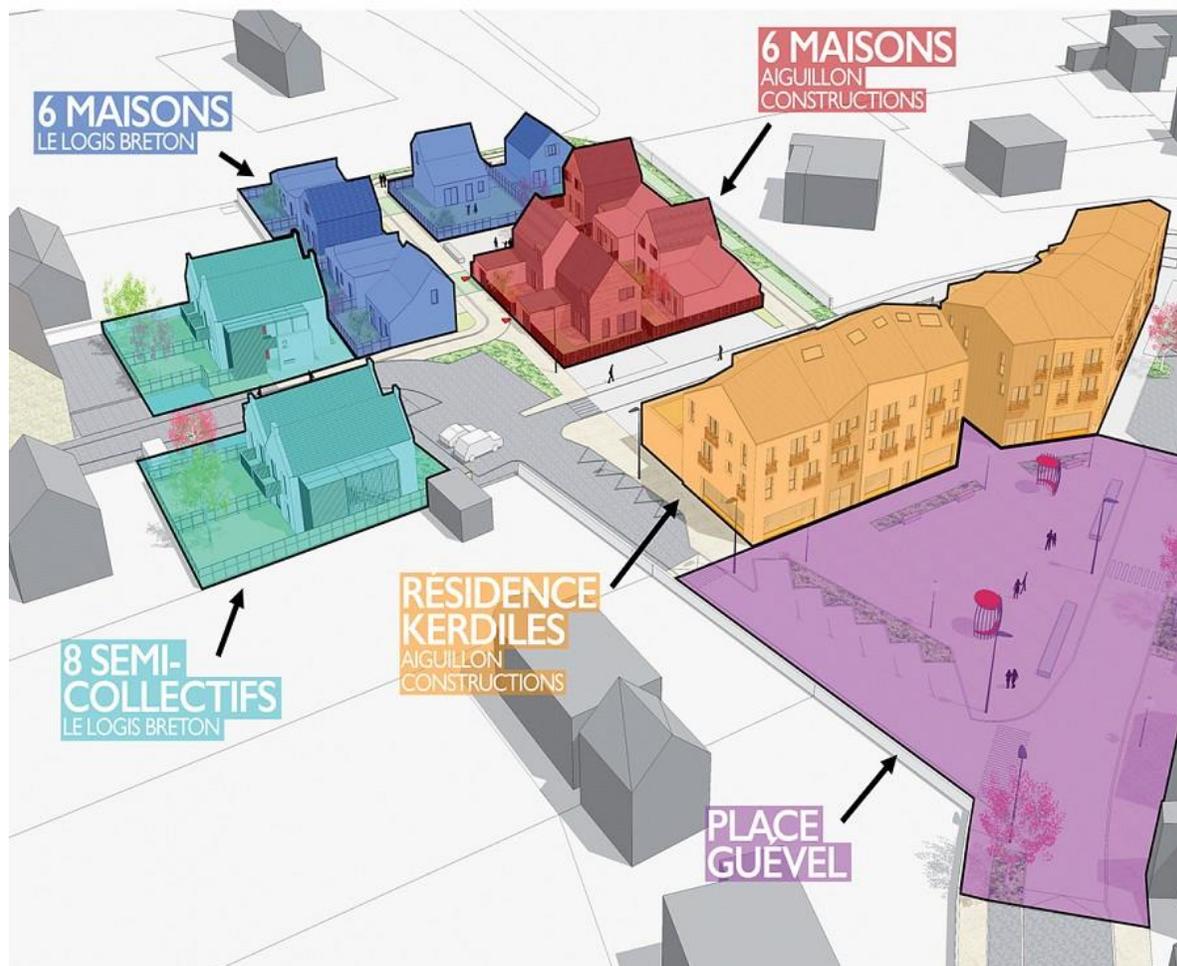
Financement:

Région (150 000€)

Département (60 000€ + 80 000€)

Morlaix communauté (280 000€)

Organismes Logements sociaux (250 000€)



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

Une cohabitation des modes rendue possible par des aménagements adaptés



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

Ville apaisée et vie locale : l'exemple de Soultré (Sarthe, 680 habitants)



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

Commune rurale située à 20 km du Mans

2 écoles, 15 entreprises/commerces

2 départementales, 900 v/jour

Dès 1998, réflexion engagée pour maîtriser la vitesse

Signature de la charte ÉcoQuartier

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

Une logique d'action mettant le piéton au centre des réflexions



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

Objectifs:

Aménager de façon qualitative la traversée du bourg

Repenser les entrées de bourg en rendant plus difficile la traversée des camions

Réduire la vitesse des véhicules en mettant l'ensemble du bourg en zone 30

Sécuriser et faciliter les flux piétonniers et cyclistes

Gérer les stationnements de façon harmonieuse

Intégrer les contraintes d'accessibilité des équipements publics et le commerce par l'application du Code de la Rue

Créer une identité paysagère propre au centre-bourg

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

Soulitré avant et après



Réaménagement de la Grande Rue et de la place de la Mairie

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ



Réaménagement du parking de l'église

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ



Réaménagement de la place de l'église

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ



Aménagement d'un parking multimodal

« L'expérience de Soultré illustre bien les mutations vécues aujourd'hui dans le monde rural. Elle conforte les travaux de Valérie Jousseume, géographe à l'université de Nantes qui constate une redistribution de la population dans l'espace, un retour vers des comportements qui étaient hier caractéristiques de la campagne : se nourrir soi-même avec un potager et des poules, faire du compost, etc. Du coup, les campagnes ont une carte à jouer pour proposer un urbanisme rural qui réponde aux besoins actuels. Mais pour cela, la campagne doit être fière d'être la campagne. Les élus de Soultré ont traité leur bourg comme le plus beau village de France au lieu de recréer de la banlieue. »

Yan LEGAL – ingénieur urbaniste consultant

Les déplacements courts (2 à 5 km)

Liaison cyclable en milieu rural (49 - La Pommeraye – Montjean-sur-Loire)

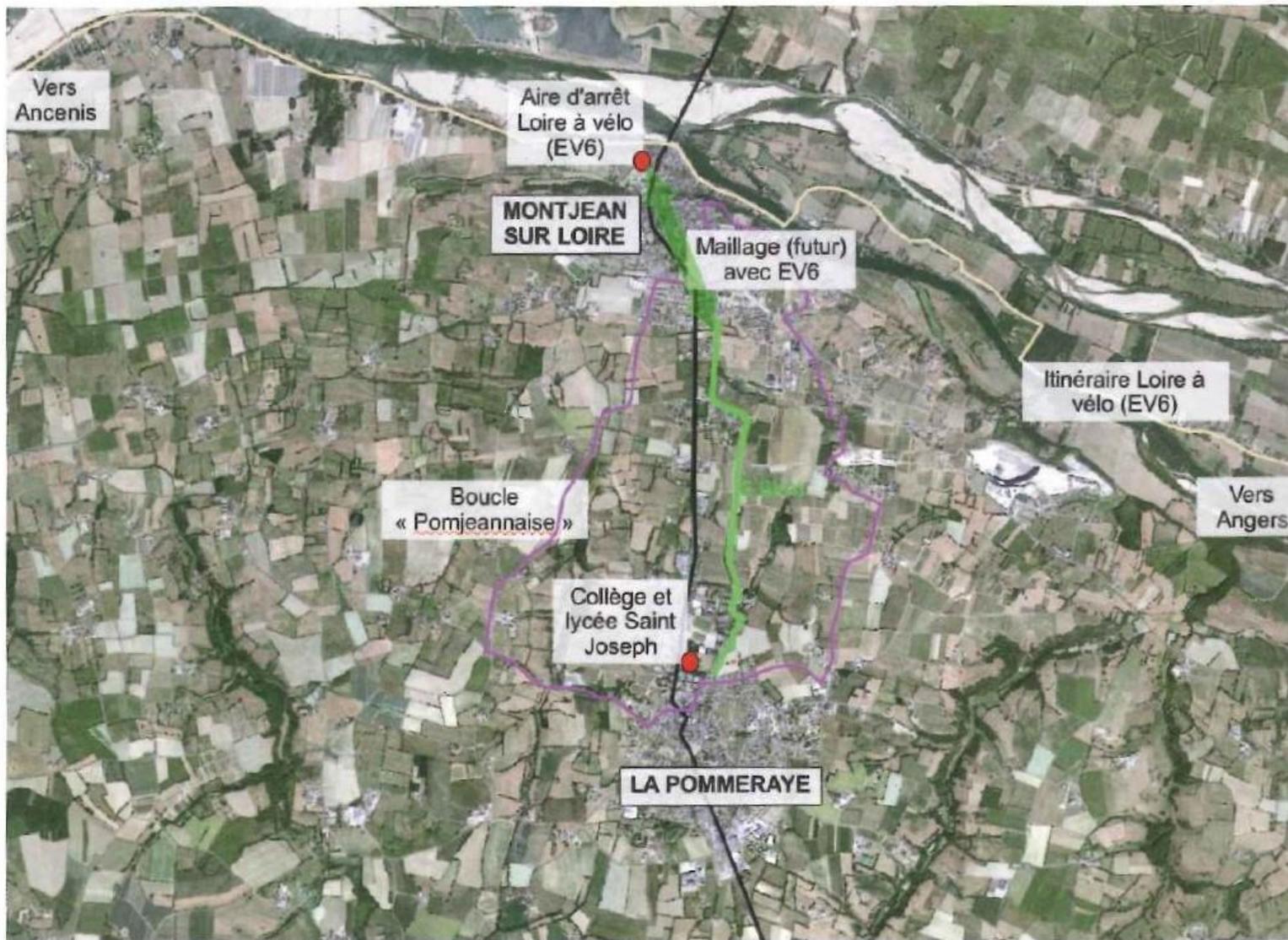
- *La Pommeraye : 4 200 hab / Montjean sur Loire : 2900 hab*
- *2 km de distance via la RD 15 (7 000 v/j dont 10 % de poids lourds)*
- *Motivation : affluence des voitures aux abords du collège-lycée, esprit de coopération interco*

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS COURTS

- *Premier projet: aménagement d'une piste le long de la RD*
 - *Problème de coût, de confort et de sécurité.*
- *Étude du CD pour déterminer le tracé optimal compte tenu de la distance, du dénivelé, de l'habitat, des intersections...*
- *Itinéraire retenu : réseau de voiries communales et chemins ruraux parallèles à la RD.*
- *42 000€ pour 2,6 km : création d'une structure de chaussée sur 100m, mise en place d'une signalisation, reprise des revêtements de surface.*
- *Intérêt économique : lien à terme avec l'Eurovélo 6 « La Loire à vélo »*



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : À CHAQUE ÉCHELLE SA SOLUTION



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS COURTS



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS COURTS



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS COURTS



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS COURTS



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS COURTS



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS COURTS



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS COURTS

Quelques questions posées à Monsieur Foucher

*conseiller municipal en charge
de l'animation du groupe de travail
La Pommeraye / Montjean-sur-Loire*



Quel bilan tirez-vous de cette opération ?

Cet aménagement c'est de l'économie pour le territoire, du lien et du bien être pour les gens.

En zone rurale, se déplacer à pied et à vélo est une approche assez nouvelle et le recours à l'automobile reste très majoritaire, y compris pour les petits déplacements. L'objectif est de faire évoluer les comportements ruraux à l'image de ce qui se passe actuellement en ville.

La réalisation de ce projet a donné lieu à une réflexion plus globale sur les futurs aménagements cyclables avec notamment une connexion avec l'itinéraire "Loire à vélo" situé sur le site Cap Loire.

Quels conseils donneriez-vous aux collectivités souhaitant se lancer dans un telle démarche ?

Il est important de s'assurer de la bonne entente entre les communes à relier et d'avoir une motivation commune.

Pour nous, il y en avait deux : la sécurité, et l'envie d'accompagner les ententes naturelles entre les habitants des deux communes.

Enfin une bonne concertation reste essentielle pour la réussite d'un projet (participation de tous les riverains et des usagers concernés : randonneurs, scolaires, etc.).

Les déplacements intermédiaires : 5 à 20 km

- Une part importante des déplacements domicile-travail (45 % en France en 2008)
- Des déplacements qui ne sont pas intégralement réalisés dans des bourgs/des villes
- Trop longs pour la marche seule
- Le vélo reste intéressant jusqu'à 5 km, ensuite, le vélo électrique allonge la distance pertinente
- Des TC intéressants s'il n'y a pas besoin de correspondance

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS INTERMÉDIAIRES

- Le covoiturage: le transport collectif des zones peu denses

Nombre de véhicules nécessaires
pour transporter 30 personnes

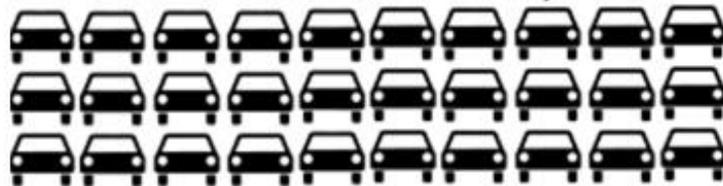
Autobus



Groupe de covoiturage de deux perso



Automobiles à un seul occupant



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS INTERMÉDIAIRES

- Le covoiturage planifié : efficace à partir de 25 / 30 km



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS INTERMÉDIAIRES

- Le covoiturage dynamique: une nouvelle offre de mobilité pour les petites distances



Les diapositives suivantes sont issues d'une présentation de Teddy Delaunay, doctorant au Laboratoire Ville Mobilité Transport

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS INTERMÉDIAIRES

- Lien vidéo :
- <https://www.youtube.com/watch?v=ErKkg4WSsEs> (mise en place dans le Val d'Oise)
- <https://www.youtube.com/watch?v=3QFspNlt5v0> (mise en place dans le pays d'Aix)

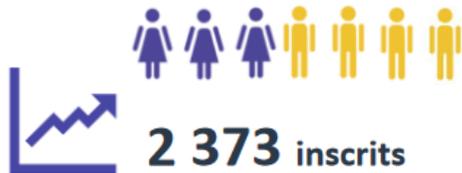
LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS INTERMÉDIAIRES

- Expérimentation de 3 ans dans le val d'Oise



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS INTERMÉDIAIRES

- Résultat d'exploitation du service en septembre 2017 (après 2 ans d'expérimentation)



>1 200 covoiturages
réalisés



13 minutes

Temps d'attente moyen
Toutes stations confondues



> 4 000 trajets
proposés sur covoitici.fr
et l'appli



13,6 Km
trajet moyen



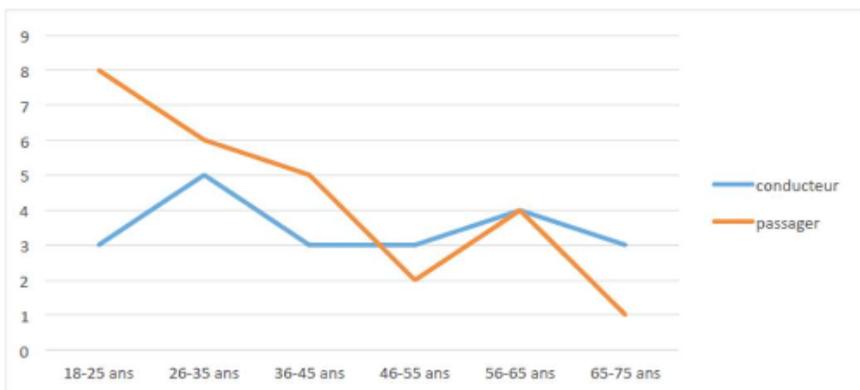
12 minutes
Chars-Cergy



6 minutes
Oinville -Hardricourt

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS INTERMÉDIAIRES

- Profil des usagers en 2016



	CONDUCTEUR	PASSAGER	TOTAL
FEMMES	10	10	20
HOMMES	11	13	24
NSP		3	3
TOTAL	21	26	47

Accès à l'automobile

	CONDUCTEUR	PASSAGER	TOTAL
JAMAIS		10	10
OCCASIONNELLEMENT	1	7	8
TOUJOURS	19	8	27
Ne se prononce pas	1	1	2
TOTAL	21	26	47

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS INTERMÉDIAIRES

- Dans quelle mesure COVOIT'ICI répond ou non aux attentes ?
 - Service aussi rentable qu'une ligne de TC à partir de 10 usagers/jour/station
 - Motivation majoritairement liée à l'entraide
 - Représentation positive du covoiturage liée à Blablacar
 - 88 % des passagers estiment être bien perçus
 - Certaines stations ne fonctionnent pas : le choix de leur emplacement est crucial
- D'autres expérimentations du même ordre :
 - Coup d pouce (Conseil Départemental du Val d'Oise, 4 stations, 20 000€)

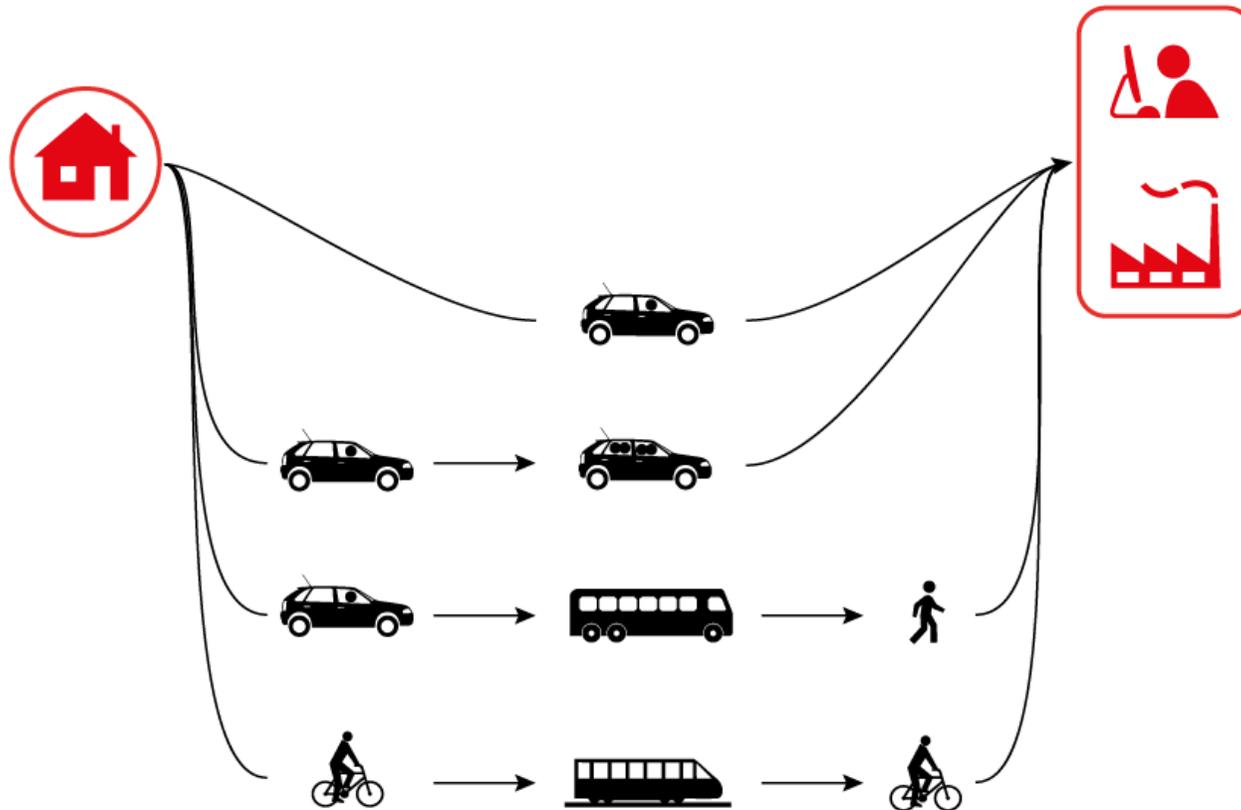
LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS LONGS

- Les déplacements longs (plus de 20 km)
 - Trop élevé pour les effectuer en mode actif exclusivement
 - Temps de parcours long en bus
 - ¼ des déplacements domicile-travail
 - Les plus importants en matière d'émissions de CO₂ et de pollution
 - Souvent les plus dépendants à l'utilisation de la voiture individuelle (captifs)



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS LONGS

- L'intermodalité, un levier efficace pour réduire la part des longs déplacements effectués seuls en voiture
 - Objectif: réduire la portion du trajet effectuée en voiture individuelle pour la remplacer par un ou plusieurs autres mode

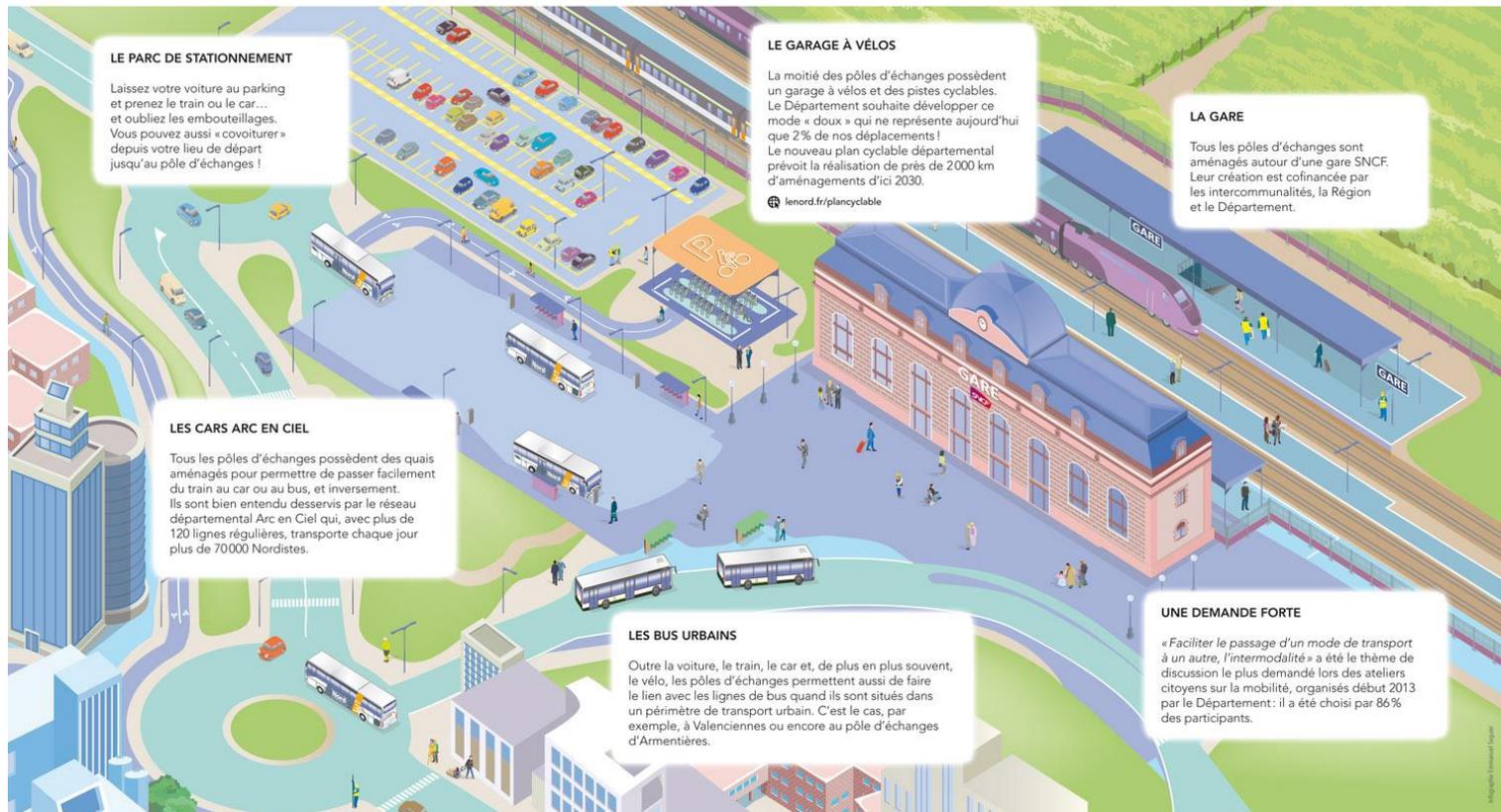


LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS LONGS

- Les pôles d'échanges, piliers de la coordination urbanisme-transport :

Les pôles d'échanges multimodaux

Les pôles d'échanges sont des lieux où l'on peut facilement passer d'un mode de transport à un autre (train, bus, car, voiture, vélo...) de manière fiable, confortable et rapide. Dans le Nord, on en compte une douzaine en fonctionnement et autant en projet.



LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS LONGS

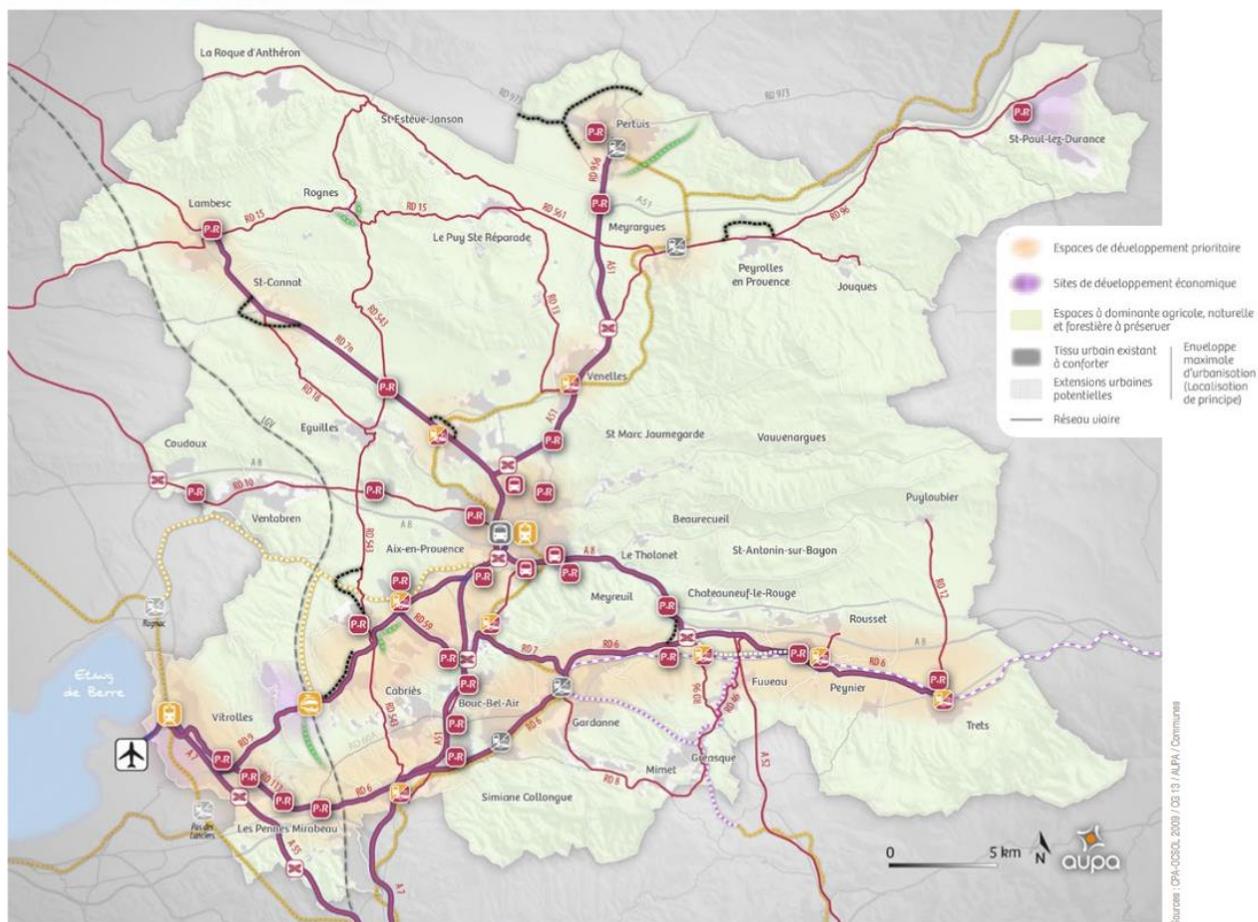
À chaque mode ses spécificités, au pôle d'échange de les articuler

Mode de transport (réseau-service)	Type de réseau (réseau-support)	Point de contact entre mode et réseau	Lieu d'interface mode / réseau
Marche, pédibus...	Rue, chemin, trottoir	Place, parvis, trottoir	Espace public, hall d'attente...
Vélo, VLS	Route, voie/piste cyclable	Arceau, attache, station	Parc vélo, Vélostation
Voiture individuelle	Route, rue	Place de stationnement	Parc-relais (P+R)
Taxi, VTC	Route, rue, voie réservée	Emplacements réservés	Aire de taxi
Covoiturage	Route	Dépose-reprise minute	Aire de covoiturage
Véhicule partagé	Route	Place de stationnement	Station d'autopartage
Autocar	Route	Point d'arrêt, station	Gare routière
Bus urbain, BHNS	Voie réservée ou banale	Arrêt de bus / station	Pôle bus
Métro, tramway...	Voie réservée mode guidé	Station	Point de correspondance...
Train	Voie ferroviaire dédiée	Quai, halte	Gare ferroviaire
Téléphérique	Transport par câble	Gare ou station	Gare ou station
Avion	Voie aérienne	Aérogare, terminal	Aéroport
Navette fluviale...	Voie maritime	Quai, embarcadère	Gare maritime...

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : LES DÉPLACEMENTS LONGS

- L'exemple du traitement des PEM dans le SCoT du Pays d'Aix

Carte n°8 : Faciliter tous les déplacements au quotidien



Les illustrations cartographiques présentes dans ce document traitent des orientations par une représentation de principe et non une délimitation de zone. Par conséquent, elles n'ont en aucun cas vocation à délimiter des limites précises transposables directement dans les documents d'urbanisme locaux.

Participer au développement du réseau ferré du Grand Territoire

- Optimiser la desserte ferroviaire
- Réutiliser/créer des voies ferrées pour le transport de voyageurs court à moyen terme : ligne Aix / Étang de Berre ; ligne Aix centre / Aix TGV
- Préserver les potentialités de la ligne pour une éventuelle réouverture aux voyageurs très long terme : ligne Gardanne / Carnoules
- Étudier la faisabilité du prolongement de la voie de Voldonne (faisant l'objet d'une recommandation) très long terme : boucler le tracé Aix / Gardanne / Aubagne / Marseille / Vitrolles
- Conforter les gares "Aix TGV" - "Aix Centre" - "VAMP" comme pôle d'échanges avec une desserte de niveau Grand Territoire

Proposer un nouveau réseau de transports collectifs routiers mieux adapté à la demande

- Réseau viaire
- Axes de niveau 1 de desserte TC
Aix/Vitrolles ; Aix/Marseille ; Aix/Trets ; Vitrolles/Marseille ; Aix/Lambesc ; Aix/Pertuis ; Aix/Le Canet ; Vitrolles/Gardanne
- Axes de niveau 2 de desserte TC

Favoriser les reports multimodaux sur ce réseau (tableau n°6)

- Conforter les gares de proximité et les pôles d'échanges existants
Pertuis ; Meyrargues ; Gardanne ; Simiane
- Réouvrir les gares de proximité et les aménager en pôles d'échanges court à moyen terme : Venettes ; La Calade ; Plan d'Allaine ; Lugnes ; Plan-de-Campagne très long terme : La Barque ; Rousset ; Trets
- Conforter la gare routière d'Aix-en-Provence comme pôle d'échanges structurant
- Aménager des parkings relais en gare routière court à moyen terme : Malacrida, Krypton et les Hauts de Brunet
- Aménager/conforter des parkings relais

Améliorer et compléter le réseau viaire structurant (tableau n°7)

- Projets routiers structurants prévus par le département du Vaucluse et au schéma directeur routier départemental des Bouches du Rhône (2011)
- Projets routiers au stade de l'étude de faisabilité
- Autres projets routiers portés par le SCOT
- Créer ou aménager des compléments d'échangeur

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE GUINGAMP : QUELQUES RÉFÉRENCES POUR ALLER PLUS LOIN

Cœurs de villes et de villages accessibles à tous – Recueil de belles pratiques, Cerema, 2018

Vélo, Aménagements – Recueil de fiches pratiques, Cerema, 2016

Les pôles d'échanges au service de l'intermodalité et de la ville durable, Cerema, 2017

Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité - Moins de carbone, plus de lien, The Shift Project, 2017

ZOOM

2/ Exemples densités

Une urbanisation diffuse

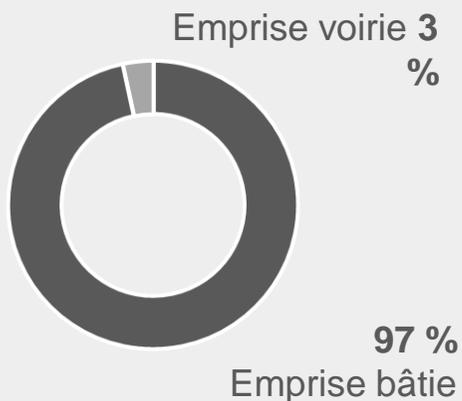
Ploumilliau

Le Rest



16 logements
Individuel lots libres

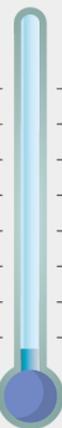
Surface : 5 ha
Densité brute : 3,2
Densité nette : 3,2
Parc. moy. : 3 031 m²



Une urbanisation diffuse

Ploumilliau

Le Rest

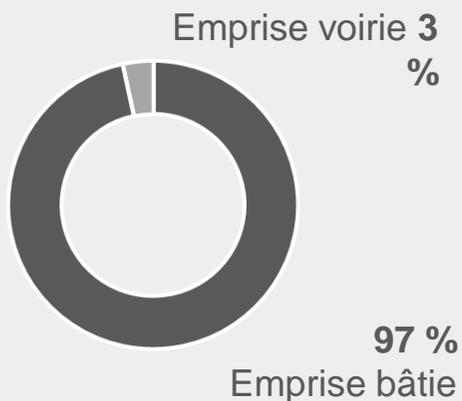


16 logements
Individuel lots libres

Surface : 5 ha
Densité brute : 3,2
Densité nette : 3,2
Parc. moy. : 3 031 m²

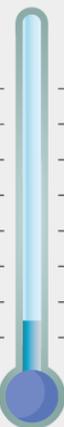


- Pas d'espace public
- La rue garde un aspect rural et rustique
- Une densité très faible
- Des localisations souvent excentrées



Des lotissements ruraux boisés

Mantallot *Park Mezou*



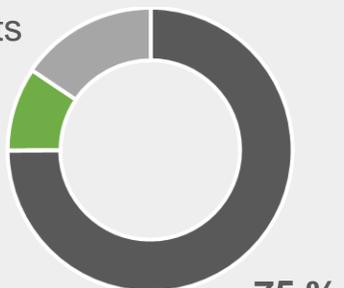
16 logements
Individuel lots libres

Surface : 2,1 ha
Densité brute : 7,4
Densité nette : 8,2
Parc. moy. : 984 m²



Emprise voirie 15 %

Espaces verts
et voies
douces
10 %

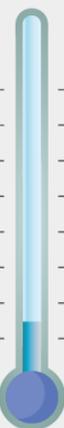


75 %
Emprise bâtie



Des lotissements ruraux boisés

Mantallot *Park Mezou*



16 logements
Individuel lots libres

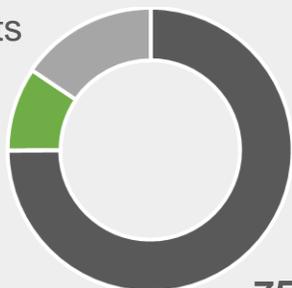
Surface : 2,1 ha
Densité brute : 7,4
Densité nette : 8,2
Parc. moy. : 984 m²



- Un espace public central
- Un cheminement doux vers le bourg
- La recherche d'une ambiance bocagère
- Une densité faible

Emprise voirie 15 %

Espaces verts
et voies
douces
10 %



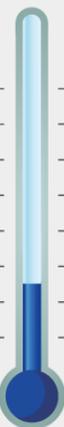
75 %
Emprise bâtie



Des lotissements ruraux aux espaces publics généreux

Plouaret

Yvonne Kerdudo

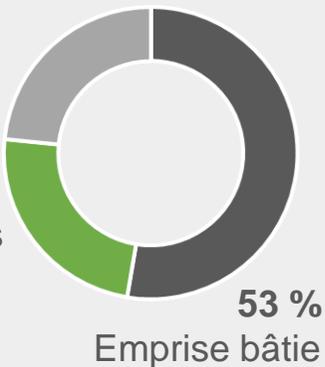


44 logements
Individuel lots libres
Individuel groupé

Surface : 3,8 ha
Densité brute : 11,5
Densité nette : 15,2
Parc. Moy. : 458 m²



Emprise voirie 23 %



Espaces
verts et voies
douces
24 %

53 %

Emprise bâtie



Des lotissements ruraux aux espaces publics généreux

Plouaret

Yvonne Kerdudo



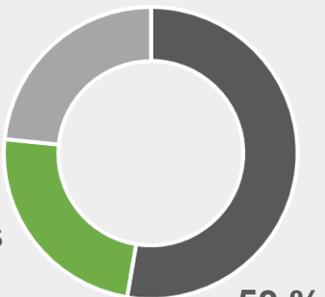
44 logements
Individuel lots libres
Individuel groupé

Surface : 3,8 ha
Densité brute : 11,5
Densité nette : 15,2
Parc. Moy. : 458 m²



- Un espace public très soigné et très généreux
- Une interface avec la nature très réussie
- Un cheminement doux vers le bourg
- Une densité brute assez faible

Emprise voirie 23 %



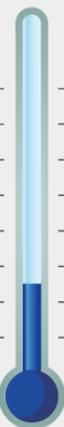
Espaces
verts et voies
douce
24 %

53 %
Emprise bâtie



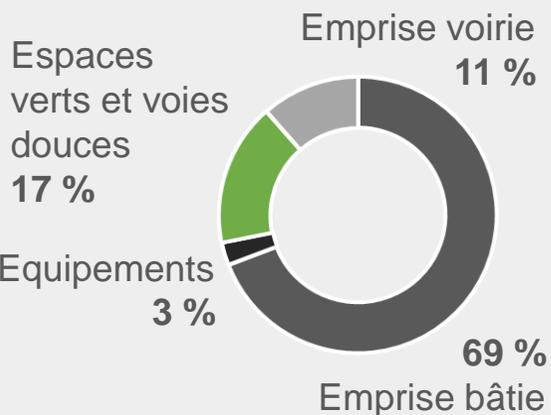
Des lotissements urbains aux espaces publics généreux

Lannion
Kerligonan



256 logements
Individuel lots libres
Individuel groupé

Surface : 24,9 ha
Densité brute : 10,3
Densité nette : 12,8
Parc. moy. : 671 m²



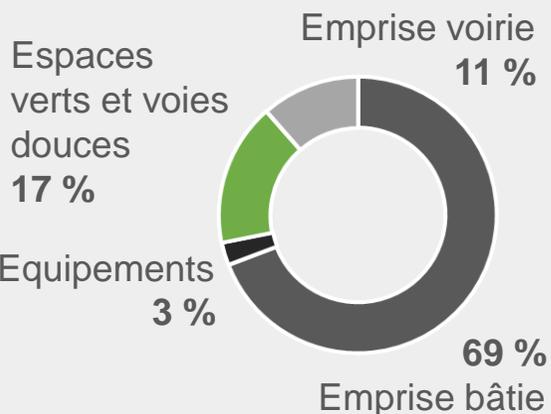
Des lotissements urbains aux espaces publics généreux

Lannion
Kerligonan



256 logements
Individuel lots libres
Individuel groupé

Surface : 24,9 ha
Densité brute : 10,3
Densité nette : 12,8
Parc. moy. : 671 m²



- Un espace public très soigné et très (trop ?) généreux
- Des liaisons douces internes et vers le centre-ville
- Une densité brute assez faible



Des opérations intermédiaires

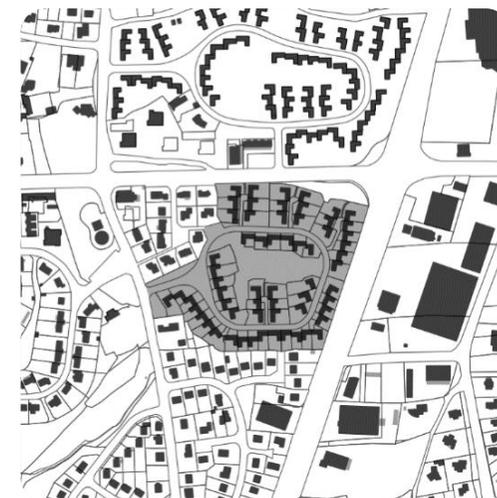
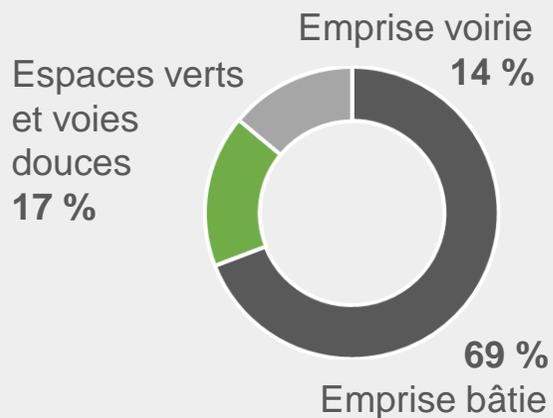
Lannion

Cité Corlay



62 logements
Individuel groupé

Surface : 4,2 ha
Densité brute : 14,6
Densité nette : 17,6
Parc. Moy. : 467 m²



Des opérations intermédiaires

Lannion

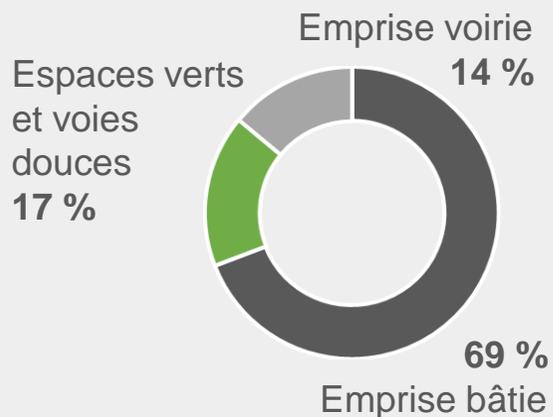
Cité Corlay



62 logements
Individuel groupé

Surface : 4,2 ha
Densité brute : 14,6
Densité nette : 17,6
Parc. Moy. : 467 m²

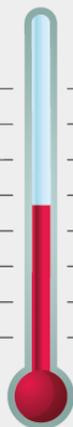
- Une conception qui préserve l'intimité de petits jardins
- Un espace de vie en cœur d'îlot
- Un traitement de l'espace public épuré
- Une densité brute plus élevée



Des opérations denses

Perros-Guirec

Les Horizons de la mer

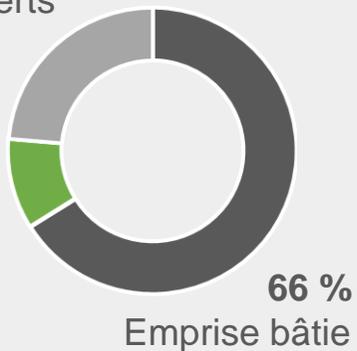


25 logements
Individuel groupé

Surface : 1 ha
Densité brute : 23,8
Densité nette : 26,5
Parc. Moy. : 264 m²



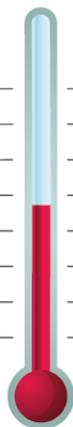
Espaces verts
et voies
douces
10 %



Des opérations denses

Perros-Guirec

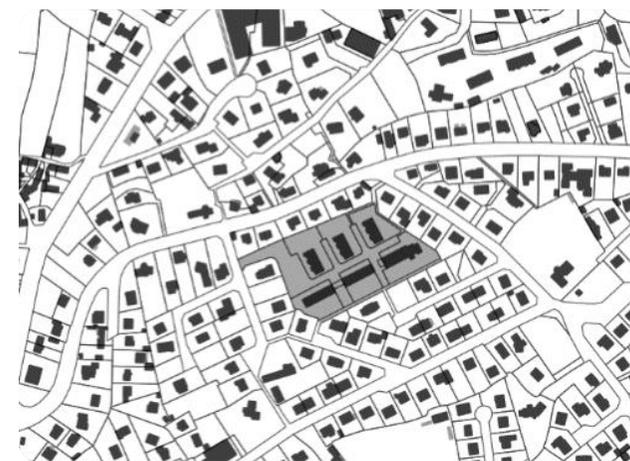
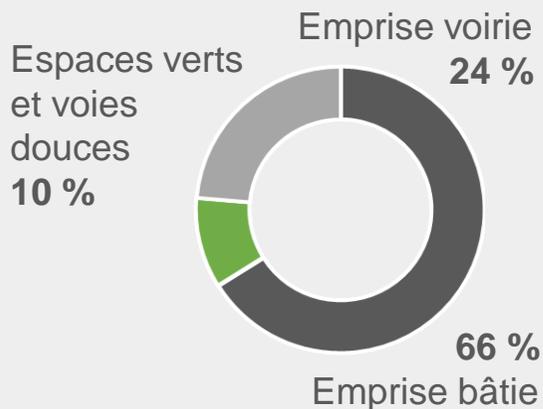
Les Horizons de la mer



25 logements
Individuel groupé

Surface : 1 ha
Densité brute : 23,8
Densité nette : 26,5
Parc. Moy. : 264 m²

- Des logements collés
- De petits jardins en arrière de maisons
- Des circulations douces
- Un traitement de l'espace public épuré
- Une densité brute élevée



Des opérations denses

Pleubian

Rue de Pleumeur



30 logements
Habitat
intermédiaire

Surface : 0,5 ha
Densité brute : 55
Densité nette : 73,2
Parc. moy. : 63 m²



Emprise
voirie **37 %**



25 %
Espaces verts
et voies douces

38 %
Emprise bâtie

- De vastes espaces publics, sans aménagement qui favorise la convivialité
- Un habitat intermédiaire prisé des anciens
- Une densité brute élevée



Des opérations denses

Perros-Guirec

Villa Roz

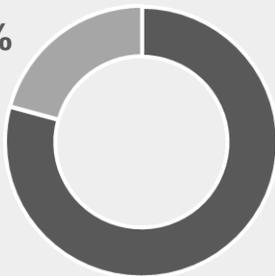


40 logements
Individuel groupé
Collectif

Surface : 0,7 ha
Densité brute : 60,3
Densité nette : 60,3
Parc. moy. : 138 m²



Emprise
voirie 21 %



79 %
Emprise bâtie

- Des maisons alignées sur voies et collées
- Pas d'espaces verts
- Une densité brute très élevée, rendu possible par la présence d'habitat collectif

