



# Elaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du pays de Saint-Brieuc

## Rapport de présentation – Diagnostic territorial

### 4.1 Diagnostic socio-économique, habitat, économie, équipements, déplacements

Projet de SCOT arrêté | 16 février 2024

**SYNDICAT MIXTE DE LA BAIE  
DE SAINT-BRIEUC**

Tél. : 02 96 58 08 08

Centre Inter-Administratif 5 rue du 71<sup>e</sup> R.I - CS  
40532 22035 SAINT-BRIEUC

Mail : [contact@smbsb.bzh](mailto:contact@smbsb.bzh)

[www.smbsb.bzh](http://www.smbsb.bzh)



## Table des matières

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>1</b>   | <b>Préambule</b>   | <b>6</b>  |
| <b>1.1</b> | <b>Les objectifs du SCoT du Pays de Saint-Brieuc</b>                         | <b>6</b>  |
| <b>1.2</b> | <b>Le territoire du Pays de Saint-Brieuc</b>                                 | <b>7</b>  |
| 1.2.1      | Le Pays, 2 EPCI, 70 communes   | 7         |
| 1.2.2      | L'aire urbaine de Saint-Brieuc   | 11        |
| 1.2.3      | Les bassins de vie   | 13        |
| 1.2.4      | Les secteurs géographiques   | 14        |
| <b>1.3</b> | <b>Le Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires</b> | <b>15</b> |
| <b>1.4</b> | <b>Le cadre réglementaire du SCoT</b>  | <b>18</b> |
| 1.4.1      | Le rapport de présentation   | 18        |
| 1.4.2      | Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)                   | 19        |
| 1.4.3      | Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)                               | 19        |
| 1.4.4      | Effets du SCoT « intégrateur »   | 20        |
| <b>2</b>   | <b>Les dynamiques résidentielles</b>   | <b>21</b> |
| <b>2.1</b> | <b>Le contexte réglementaire</b>   | <b>21</b> |
| <b>2.2</b> | <b>Les documents de référence</b>  | <b>21</b> |
| 2.2.1      | Politiques régionales et départementales                                     | 21        |
| 2.2.2      | Documents cadre intercommunaux   | 23        |
| <b>2.3</b> | <b>Évolution démographique</b>   | <b>25</b> |
| 2.3.1      | Répartition géographique de la population                                    | 25        |
| 2.3.2      | Dynamiques de croissance démographique                                       | 26        |
| 2.3.3      | Structures des ménages   | 30        |
| 2.3.4      | Structure socio-économique   | 35        |
| <b>2.4</b> | <b>Projections démographiques à l'horizon 2050</b>                           | <b>37</b> |
| <b>2.5</b> | <b>Évolution de l'offre de logements</b>                                     | <b>39</b> |
| 2.5.1      | Le parc de logement  | 39        |
| 2.5.2      | Activité de construction   | 39        |
|            | Résidences secondaires   | 40        |
| 2.5.3      |  | 40        |
| 2.5.4      | L'habitat social   | 41        |
| 2.5.5      | Les programmes d'amélioration du parc des logements                          | 44        |
| 2.5.6      | Le marché de logements   | 45        |
| 2.5.7      | Logements vacants  | 48        |
| <b>2.6</b> | <b>Synthèse des enjeux (AFOM)</b>  | <b>51</b> |
| 2.6.1      | Atouts – Faiblesses – Opportunités - Menaces (AFOM)                          | 51        |
| 2.6.2      | Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins                         | 52        |
| <b>3</b>   | <b>Dynamiques économiques et activités</b>                                   | <b>53</b> |

|            |  |            |
|------------|--|------------|
| <b>3.1</b> | <b>Le contexte réglementaire .....</b>   | <b>53</b>  |
| <b>3.2</b> | <b>Les documents de référence.....</b>   | <b>53</b>  |
| 3.2.1      | Les politiques régionales et départementales .....   | 53         |
| 3.2.2      | Les schémas de développement économiques des EPCI .....  | 57         |
| <b>3.3</b> | <b>Le positionnement du territoire dans le contexte métropolitain .....</b>                        | <b>61</b>  |
| <b>3.4</b> | <b>La dynamique des emplois et des entreprises.....</b>  | <b>62</b>  |
| <b>3.5</b> | <b>La nature des emplois.....</b>  | <b>67</b>  |
| 3.5.1      | <i>Les secteurs d'activités .....</i>  | 67         |
| 3.5.2      | Les filières économiques non présentes.....  | 69         |
| <b>3.6</b> | <b>Organisation spatiale de l'équipement économique .....</b>                                      | <b>79</b>  |
| 3.6.1      | Les parcs d'activités .....  | 79         |
| 3.6.2      | <i>Objectifs de développement des espaces d'activités économiques .....</i>                        | 82         |
| 3.6.3      | Les friches économiques .....  | 83         |
| <b>3.7</b> | <b>Synthèse des enjeux (AFOM).....</b>   | <b>84</b>  |
| 3.7.1      | Atouts – Faiblesses – Opportunités - Menaces (AFOM).....   | 84         |
| 3.7.2      | Synthèse des perspectives d'évolutions et des besoins .....  | 85         |
| <b>4</b>   | <b>Equipements et services .....</b>   | <b>86</b>  |
| <b>4.1</b> | <b>Le contexte réglementaire .....</b>   | <b>86</b>  |
| <b>4.2</b> | <b>Les documents de référence.....</b>   | <b>86</b>  |
| <b>4.3</b> | <b>Deux pôles de services au sein du territoire .....</b>  | <b>89</b>  |
| <b>4.4</b> | <b>Les équipements et offres universitaires, scolaires et d'accueil de la petite enfance .....</b> | <b>89</b>  |
| 4.4.1      | L'enseignement supérieur .....   | 90         |
| 4.4.2      | L'enseignement secondaire.....   | 90         |
| 4.4.3      | L'enseignement primaire .....  | 91         |
| 4.4.4      | Accueil de la petite enfance.....  | 91         |
| <b>4.5</b> | <b>Equipements et offre de santé .....</b>   | <b>92</b>  |
| 4.5.1      | Les équipements hospitaliers .....   | 92         |
| 4.5.2      | L'offre de soin de proximité .....   | 93         |
| <b>4.6</b> | <b>Offres et équipements sportifs, culturels et de loisirs .....</b>                               | <b>95</b>  |
| 4.6.1      | L'offre et les équipements culturels .....   | 95         |
| 4.6.2      | Les équipements sportifs.....  | 96         |
| <b>4.7</b> | <b>L'aménagement numérique .....</b>   | <b>96</b>  |
| <b>4.8</b> | <b>Accueil des gens du voyage .....</b>  | <b>98</b>  |
| <b>4.9</b> | <b>Synthèse des enjeux (AFOM).....</b>   | <b>100</b> |
| 4.9.1      | Atouts – Faiblesses – Opportunités - Menaces (AFOM).....   | 100        |
| 4.9.2      | Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins .....   | 101        |
| <b>5</b>   | <b>Les déplacements.....</b>   | <b>102</b> |
| <b>5.1</b> | <b>Le contexte réglementaire .....</b>   | <b>102</b> |
| <b>5.2</b> | <b>Les documents de référence.....</b>   | <b>103</b> |
| 5.2.1      | Politiques nationales / régionales / départementales .....   | 103        |

|             |   |            |
|-------------|---|------------|
| 5.2.2       | Les politiques locales.....   | 105        |
| <b>5.3</b>  | <b>La demande en déplacements .....</b>   | <b>109</b> |
| 5.3.1       | Les déplacements quotidiens et les flux pendulaires .....                           | 109        |
| 5.3.2       | Les parts modales .....   | 113        |
| <b>5.4</b>  | <b>Les infrastructures routières.....</b>   | <b>113</b> |
| 5.4.1       | Le réseau routier.....  | 113        |
| 5.4.2       | L'intensité du trafic.....  | 116        |
| 5.4.3       | Le transport de marchandises .....  | 120        |
| 5.4.4       | Les projets d'aménagement d'infrastructures routières et portuaires .....           | 123        |
| <b>5.5</b>  | <b>Le stationnement .....</b>   | <b>125</b> |
| 5.5.1       | L'offre en centres-villes et centres-bourgs.....                                    | 125        |
| 5.5.2       | L'offre en secteur littoral .....   | 126        |
| 5.5.3       | L'offre excentrée (covoiturage et parcs relais) .....                               | 127        |
| 5.5.4       | Les bornes de recharge des véhicules électriques .....                              | 128        |
| 5.5.5       | Projets liés au stationnement .....   | 129        |
| <b>5.6</b>  | <b>Les organisations ou projets déployés en faveur des nouvelles mobilités.....</b> | <b>129</b> |
| 5.6.1       | Plan de Déplacements (ou de Mobilité) d'Etablissements .....                        | 129        |
| 5.6.2       | Pédibus .....   | 130        |
| 5.6.3       | Projets liés aux nouvelles mobilités .....  | 130        |
| <b>5.7</b>  | <b>Les infrastructures ferroviaires .....</b>                                       | <b>130</b> |
| 5.7.1       | Lignes et gares .....   | 130        |
| 5.7.2       | L'usage des transports ferroviaires .....   | 133        |
| 5.7.3       | Les projets en lien avec les transports ferroviaires .....                          | 134        |
| <b>5.8</b>  | <b>L'offre en transports en commun .....</b>  | <b>135</b> |
| 5.8.1       | Lignes régionales.....  | 135        |
| 5.8.2       | Politique des transports des agglomérations de Saint-Brieuc et de Lamballe .....    | 136        |
| 5.8.3       | Projets en matière de transports collectifs .....                                   | 143        |
| <b>5.9</b>  | <b>L'aéroport de Saint-Brieuc Armor.....</b>  | <b>143</b> |
| <b>5.10</b> | <b>Les modes actifs.....</b>  | <b>144</b> |
| 5.10.1      | Atouts et freins du territoire .....  | 144        |
| 5.10.2      | Zones de circulation apaisée.....   | 146        |
| 5.10.3      | Les aménagements et équipements cyclables .....                                     | 146        |
| <b>5.11</b> | <b>Synthèse des enjeux (AFOM).....</b>  | <b>150</b> |
| 5.11.1      | Atouts – Faiblesses – Opportunités - Menaces (AFOM).....                            | 150        |
| 5.11.2      | Synthèse des perspectives d'évolutions et des besoins .....                         | 153        |

# 1 Préambule

## 1.1 Les objectifs du SCoT du Pays de Saint-Brieuc

Les Elus du Pays de Saint-Brieuc ont amorcé, en Conférence des Maires du 28 septembre 2018, une réflexion préalable à l'élaboration d'un nouveau SCOT sur les 70 communes.

Les objectifs inscrits dans la délibération du 21 décembre 2018 sont la base de la prescription du SCOT et vont guider les choix stratégiques du SCOT, de la procédure d'élaboration à sa mise en oeuvre à travers les politiques publiques locales, pour les 225 800 habitants actuels et les nouveaux arrivants.

### EXTRAIT – DELIBERATION DU 21 DECEMBRE 2018

Le PETR du Pays de Saint-Brieuc, à travers l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale, se donne pour objectifs de :

- Prendre en compte la diversité du Pays de Saint-Brieuc au regard de sa géographie, de l'occupation de son territoire, des dynamiques territoriales ;
- Permettre un développement économique innovant et diversifié basé sur les ressources et atouts du territoire ;
- Privilégier un urbanisme respectueux des ressources naturelles et répondant ainsi aux enjeux environnementaux ;
- Limiter la consommation d'espace agricole, source de richesse et de développement ;
- Confirmer une organisation multi polaire garante d'un développement équilibré et d'une complémentarité entre les pôles, déclinant les objectifs de développement et bâtir une stratégie de services et de mobilités durables ;
- Fonder l'identité et la cohérence territoriale du Pays de Saint-Brieuc sur ses paysages, particulièrement ceux liés à l'eau : la Baie de Saint-Brieuc, les vallées, les cours d'eau, la mer ;
- Rechercher la qualité urbaine et architecturale, au travers du développement d'une mixité urbaine et fonctionnelle, à différentes échelles, dans le respect des spécificités et identités communales et pour lutter contre la banalisation des paysages ;
- Contribuer activement à la lutte contre le changement climatique et initier des stratégies d'adaptation ;
- Revitaliser les centres urbains, péri-urbains, les bourgs dans leur diversité et améliorer le cadre de vie des habitants ;
- Privilégier la réhabilitation du patrimoine et le renouvellement urbain
- Accroître la mixité urbaine et fonctionnelle, développer la proximité (habitat, équipements, commerces, services...) et favoriser les parcours résidentiels.

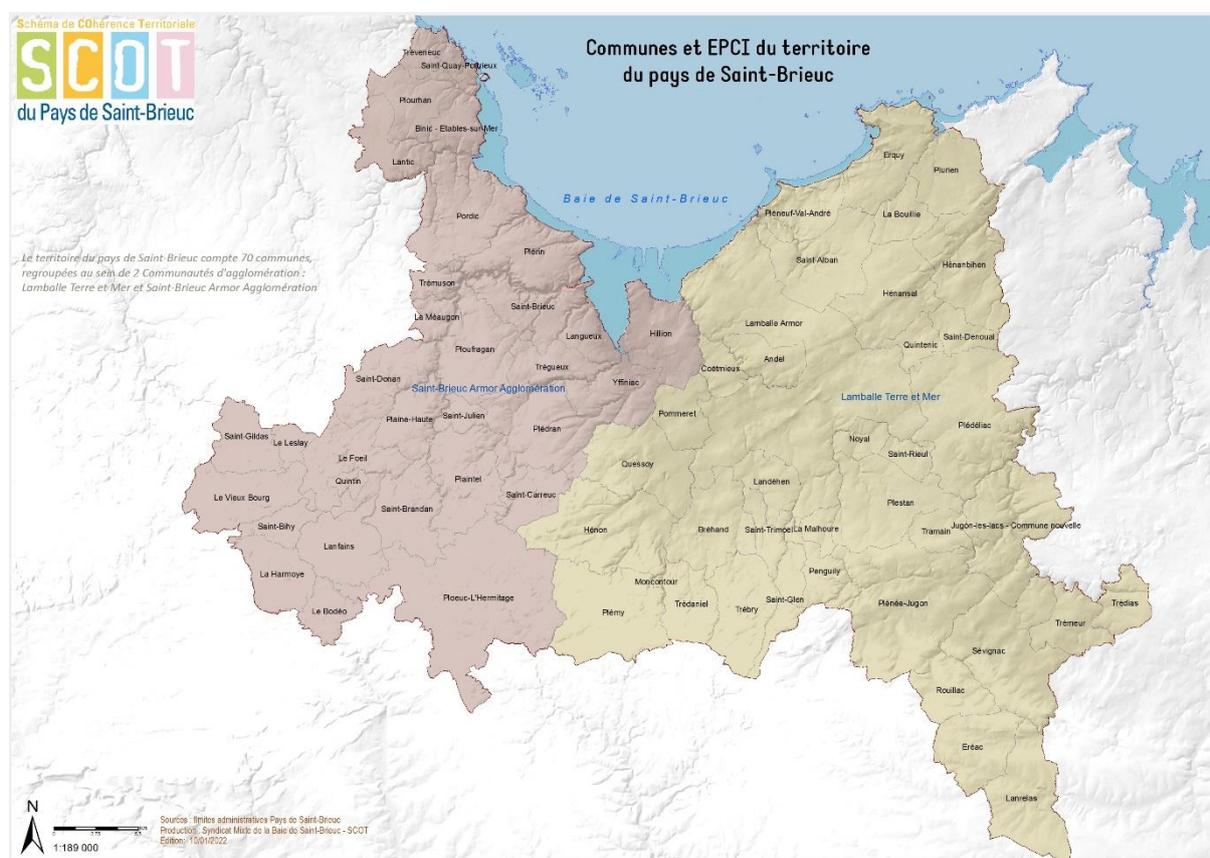
## 1.2 Le territoire du Pays de Saint-Brieuc

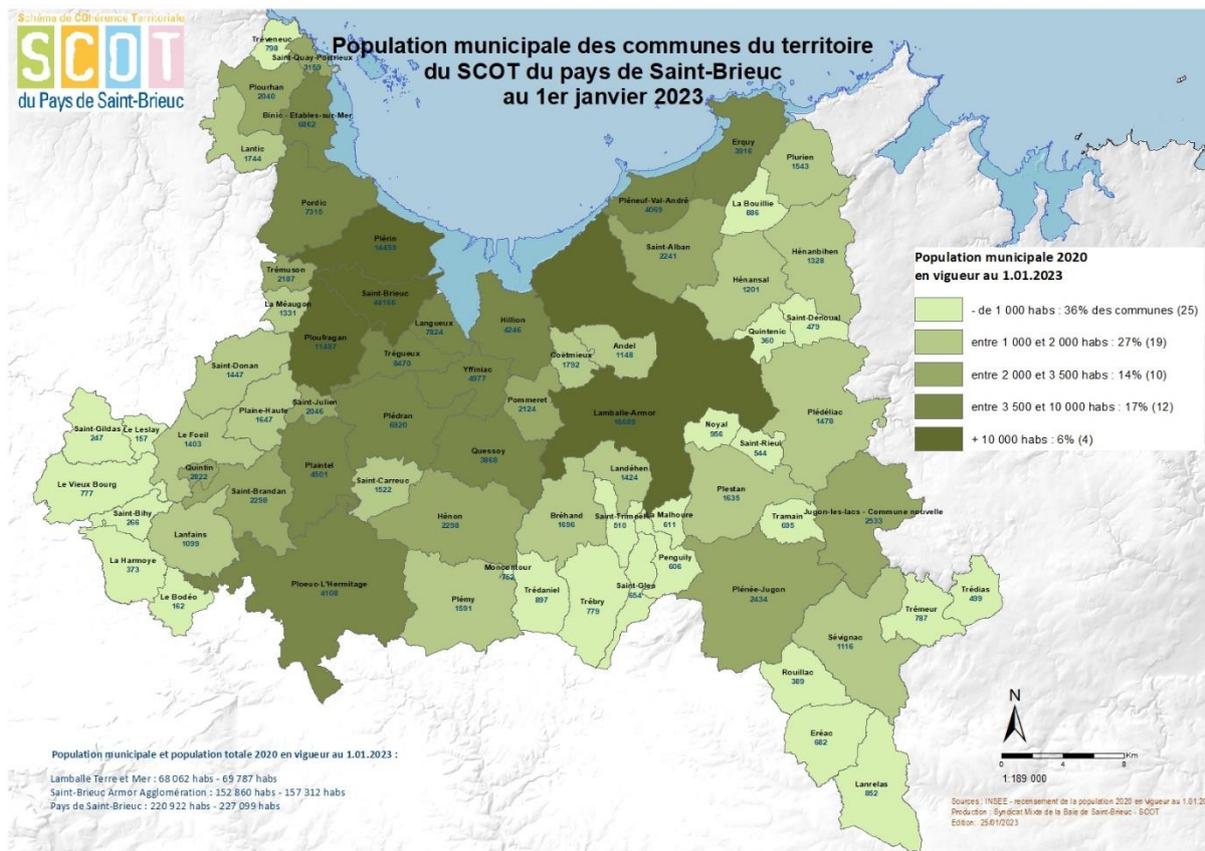
### 1.2.1 Le Pays, 2 EPCI, 70 communes

Le Pays de Saint-Brieuc est situé dans le Département des Côtes d'Armor ; il est constitué de 2 EPCI et 70 communes. Il compte 218 814 habitants au 1er janvier 2019 (population municipale) sur 1 690 km<sup>2</sup>.

- Saint-Brieuc Armor Agglomération : 151 517 habitants
- Lamballe Terre et Mer : 67 294 habitants

Si la ville de Saint-Brieuc constitue le pôle central du territoire, le Pôle d'Equilibre du Pays de Saint-Brieuc est nettement caractérisé par sa multipolarité. Ce dernier peut se scinder en deux secteurs géographiques : au nord les pôles urbains et littoraux, et au sud les pôles ruraux, correspondant aux bourgs structurants et trois composantes territoriales.





*Une frange littorale sur laquelle la densité urbaine est importante en lien avec l'attractivité du bord de mer et des activités liées au tourisme.*

La façade maritime du Pays de Saint-Brieuc, constituée d'un peu plus de 90 km de côtes (14 communes littorales), se caractérise par sa Baie particulièrement large et peu profonde bordée de stations touristiques. Elle constitue un élément physique et identitaire dont chaque commune est située à moins de 30 km.

*Deux pôles urbains où se concentrent les activités*

Le premier, autour de la ville de Saint-Brieuc, le pôle principal du territoire et du département des Côtes d'Armor (pôle administratif, de services et de commerces...). Quatrième centre urbain régional, le pôle de Saint-Brieuc se place au centre du maillage urbain du territoire du pays. De par le poids qu'il représente, les fonctions qu'il propose et l'influence qu'il opère sur les espaces alentours, le pôle de Saint-Brieuc contribue aux rayonnements départemental et régional du territoire.

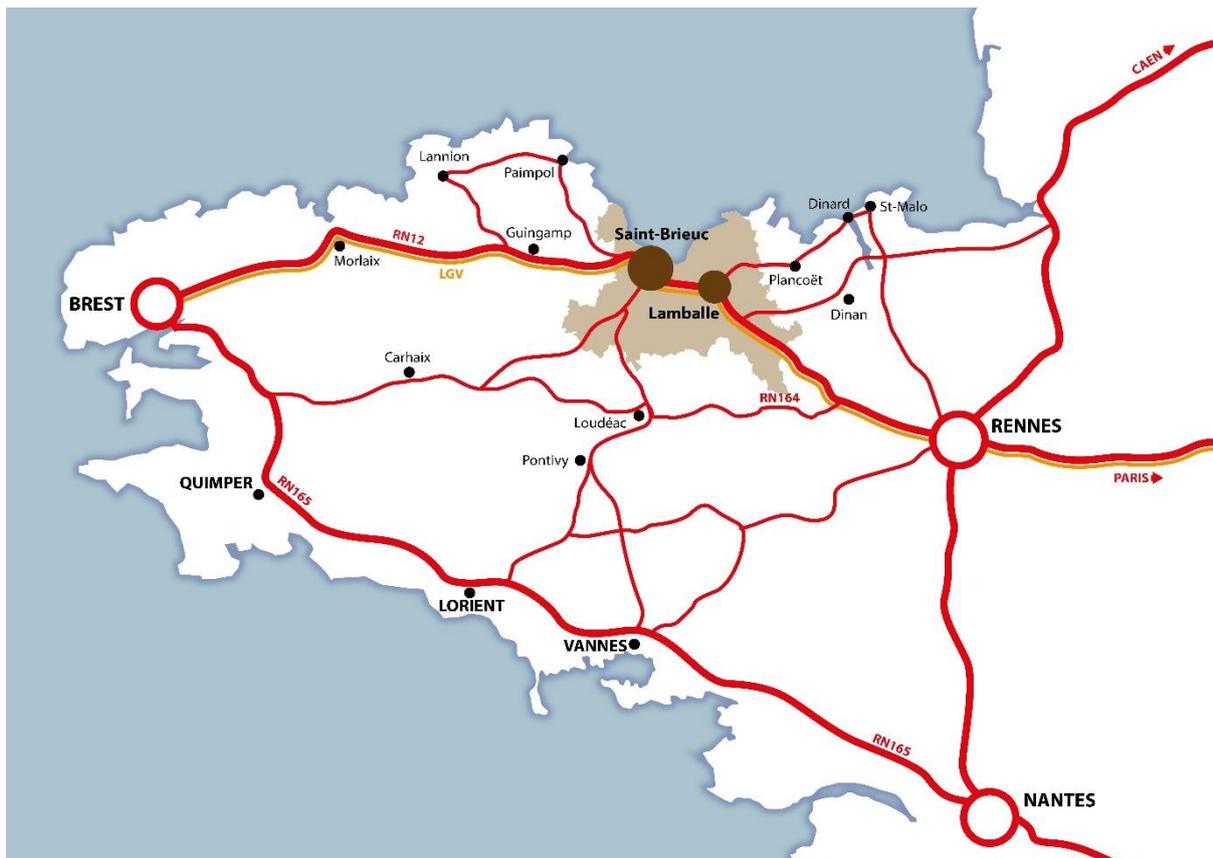
La ville de Lamballe Armor constitue le pôle secondaire du Pays de Saint-Brieuc qui étend son influence sur un large espace rural, voire jusqu'à l'agglomération de Saint-Brieuc. Il émerge comme le pôle secondaire du territoire en se démarquant par le nombre d'emplois qu'il génère.

*Un ensemble de communes rurales liées aux pôles ruraux au sud du territoire.*

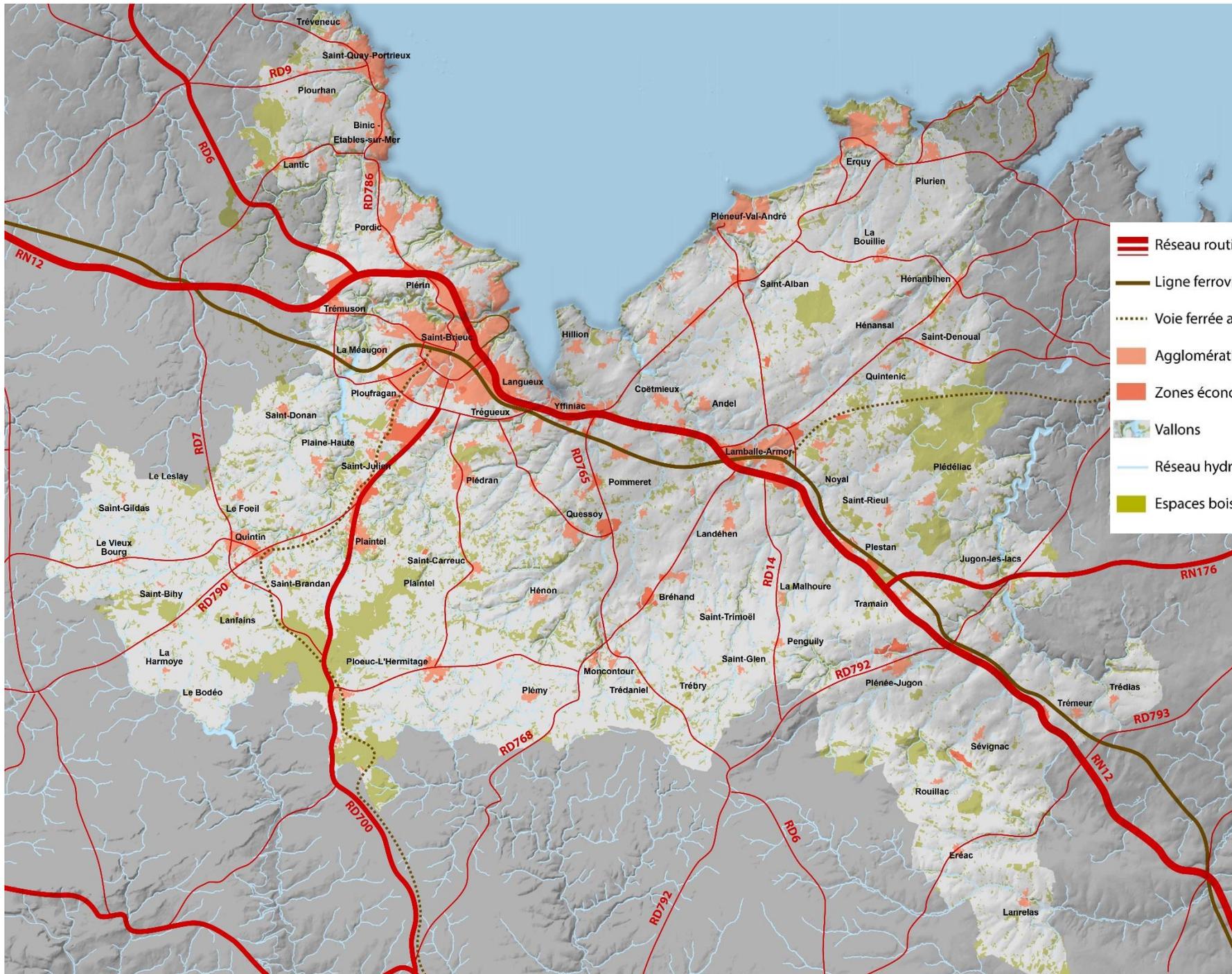
L'espace rural du Pays de Saint-Brieuc s'étend de façon équilibrée des deux côtés de la Baie de Saint-Brieuc et se limite au sud, dans le Méné, par la ligne du partage des eaux entre la Manche et l'Atlantique. L'espace rural est également caractérisé par la présence de 3 « petites cités de caractère » ; il s'agit de Jugon les Lacs commune nouvelle, Quintin et Moncontour.

*Une position stratégique entre les métropoles rennaise et brestoise*

A mi-chemin entre Rennes, et Brest, le Pays de Saint-Brieuc joue un rôle de pôle à part entière sur l'axe qui relie ces deux métropoles régionales. La RN12 et la LGV desservent les villes de Saint-Brieuc et de Lamballe, distantes de l'une de l'autre d'à peine 20 km. A l'Ouest, le Pays jouxte l'agglomération de Guingamp, à l'Est celle de Dinan et au Sud celle de Loudéac.



Réalisation : SCE



-  Réseau routier structurant
-  Ligne ferroviaire
-  Voie ferrée abandonnée
-  Agglomérations urbaines
-  Zones économiques
-  Vallons
-  Réseau hydraulique
-  Espaces boisés

## 1.2.2 L'aire urbaine de Saint-Brieuc

L'aire urbaine de Saint-Brieuc s'étend sur l'ensemble du territoire du SCOT et le dépasse en incluant quelques communes supplémentaires notamment au Sud-Est du territoire.

La ville de Saint-Brieuc et les communes agglomérées sont identifiées comme un « **grand pôle** ». La « couronne » de ce grand pôle s'étend sur l'ensemble des communes à l'Ouest et au Sud-Ouest du Pays. Elle jouxte à l'Ouest le « grand pôle » de Guingamp.

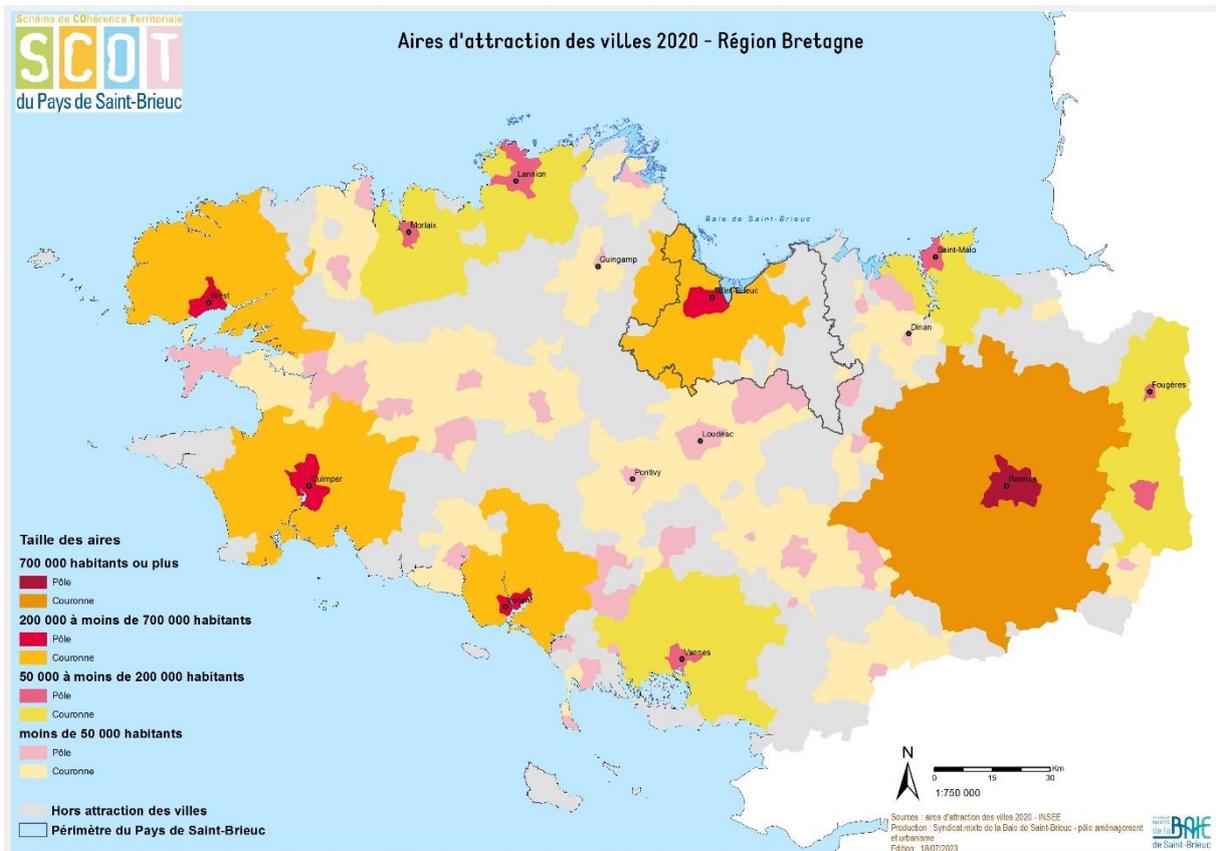
A l'Est, elle jouxte la ville de Lamballe (aujourd'hui Lamballe-Armor) qui est identifié comme un « **moyen pôle** ». Depuis 1999, un déplacement de la couronne de la Ville de Saint-Brieuc vers l'Est peut également être observé, jouxtant désormais le pôle de la Ville de Lamballe.

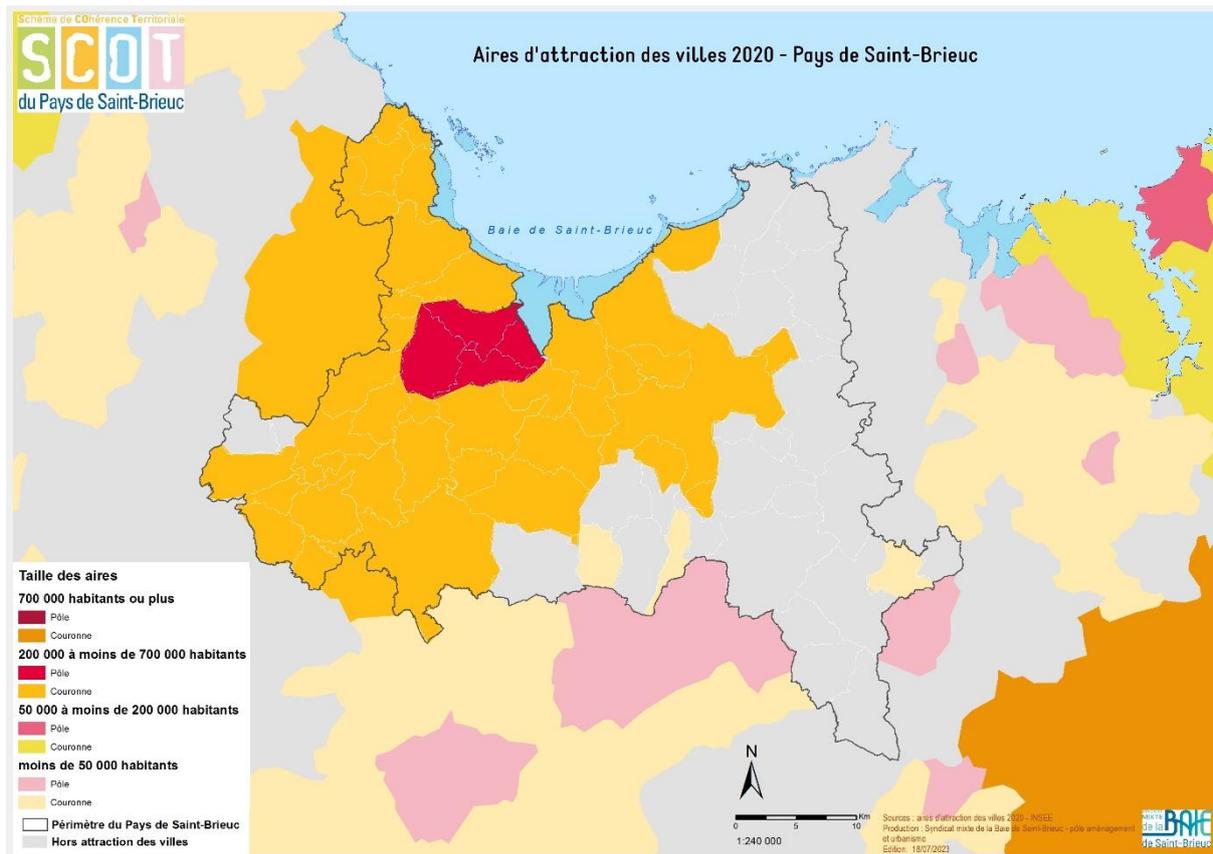
Les autres communes du Pays sont classées comme « **communes multipolarisées** », ou comme « **communes isolées hors influence des pôles** », notamment les communes aux extrémités Nord-Est et Sud-Est du territoire du Pays.

Au Sud du Pays, le « grand pôle » de Pontivy et le « pôle moyen » de Loudéac polarisent le Centre Bretagne, tandis qu'à l'Est le « petit pôle » de Plancoët, puis les grands pôles de Dinan et de Saint-Malo structurent le territoire.

### Aire Urbaine (définition INSEE)

Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.





### 1.2.3 Les bassins de vie

Le découpage de la France en « bassin de vie » a été réalisé par l'INSEE pour faciliter la compréhension de la structuration du territoire de la France métropolitaine. Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.

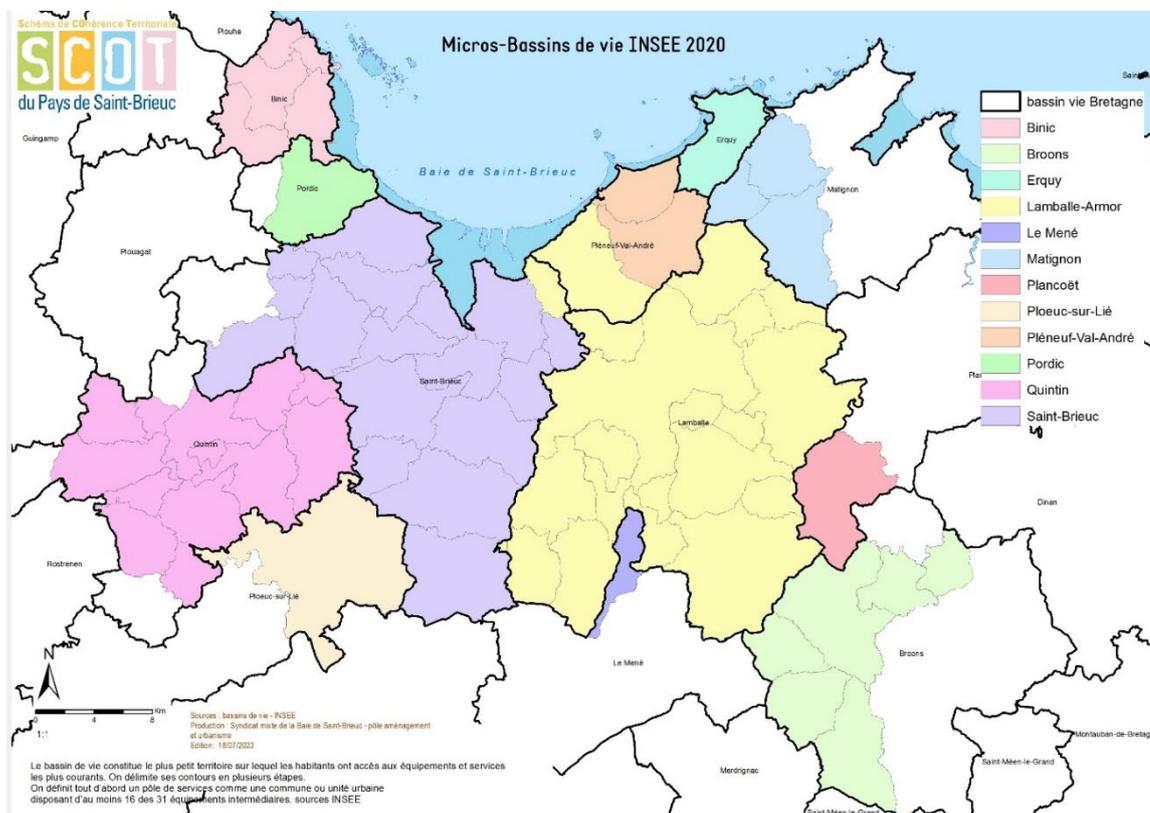
Il est à noter que la définition repose sur des déclarations des maires et non pas sur des données statistiques. Ainsi, contrairement à la définition des aires urbaines, le découpage des bassins de vie ne permet pas d'identifier des communes « multipolarisées ».

Services et équipements de la vie courante servant à définir des bassins de vie :

- Services aux particuliers
- Commerces
- Enseignements
- Santé
- Sports, loisirs, culture
- Transports

Le territoire du SCoT comprend 8 bassins de vie :

- **Bassin de vie de Saint-Brieuc** qui correspond à la ville centre de Saint Brieuc et les communes agglomérées,
- **Bassin de Lamballe** qui correspond à la ville centre de Lamballe et ses communes agglomérées,
- **Bassin de vie de Binic-Etables-Sur-Mer** qui regroupe les communes de Binic-Etables-Sur-Mer et Saint Quay Portrieux,
- **Bassin de vie de Pordic**, qui correspond au secteur littoral ouest avec le bassin de Binic,
- **Bassin de vie de Quintin**, qui correspond au secteur sud-ouest du territoire mais dont certaines communes ne se situent pas dans le périmètre du SCoT,
- **Bassin de vie de Pléneuf Val André et d'Erquy**, qui correspond globalement au secteur littoral Est du territoire du SCoT,
- **Bassin de vie de Ploëuc sur Lié** (hors territoire du SCoT), qui polarise une partie du sud du territoire.



### 1.2.4 Les secteurs géographiques

Afin de réaliser des analyses plus fines du territoire, un découpage différent des périmètres administratifs des EPCI ou des communes a été préféré. Ce découpage reprend les secteurs identifiés par les PLH des deux intercommunalités Saint Brieuc Armor Agglomération et Lamballe Terre et Mer :

- **Le secteur urbain de Saint-Brieuc**, qui comprend la ville et les communes directement agglomérées de Ploufragan, Trégueux, Langueux, Plélin et la Méaugon,
- **Le secteur périurbain de Saint-Brieuc**, qui comprend la deuxième couronne de l'agglomération de Saint-Brieuc avec notamment Yffiniac, Plédran, Hillion et Pordic,
- **Le secteur urbain de Lamballe**, qui comprend la ville de Lamballe et ses communes directement agglomérées de Noyal, Andel, Coëtmiex, Pommeret et Landéhen,
- **Le secteur périurbain de Lamballe**, qui comprend les communes de deuxième couronne de l'agglomération de Lamballe à l'Est qui sont Quintenic, Saint Denoual, Saint Rieul,
- **Le secteur littoral Ouest**, qui comprend notamment les communes de Saint-Quay-Portrieux et Etables-sur-Mer,
- **Le secteur littoral Est**, qui comprend notamment les communes de Erquy et Pléneuf-Val-André,
- **Le secteur rural Sud-Ouest** qui comprend notamment les communes de Quintin et Ploec sur Lié,
- **Le secteur rural Sud Centre** qui comprend notamment les communes de Moncontour, Quessoy et Bréhand,
- **Le secteur rural Sud Est** qui comprend notamment les communes de Plénée-Jugon et Jugon-les-Lacs.



### 1.3 Le Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires

La loi NOTRe du 7 août 2015, modifiée par ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016, a confié aux régions l'élaboration du Schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Ce schéma constitue l'outil de planification et d'anticipation de la Région en matière d'aménagement du territoire, au service du développement durable et équilibré de tous ses territoires. Le SRADDET de Bretagne intégrera également la stratégie numérique régionale.

Approuvé par arrêté préfectoral le 16 mars 2021 et aujourd'hui en cours de modification (projet de modification n°1 arrêté en session du Conseil Régional des 29 et 30 juin 2023) pour prendre en compte les évolutions législatives et réglementaires, et notamment la loi Climat et Résilience d'août 2022, le schéma est prescriptif. À ce titre, le SCoT du Pays de Saint-Brieuc doit prendre en compte ses objectifs de moyen et long terme et être compatible avec ses règles générales.

Le SRADDET repose sur un projet de transition pour le territoire de Bretagne :

- Une **Bretagne rattachée et ouverte au monde** pour conforter son attractivité régionale : par son rayonnement dans le monde, par le désenclavement des territoires, par une activité portuaire renforcée et par un développement de la société du numérique.
- Une **Bretagne plus performante par l'accélération des transitions pour accompagner et impulser un renouvellement permanent de ses compétences** : grâce à une Région active, industrielle et créative, grâce à une région leader du « Bien Manger », grâce à une position de leader des secteurs émergents liés aux transitions énergétiques, grâce à sa dimensions maritime et un tourisme durable.
- Une **Bretagne des proximités pour conforter son modèle d'aménagement équilibré** : en promulguant la proximité au cœur de son modèle d'aménagement et de développement, en s'appuyant sur ses centralités urbaines et rurales, en prenant en compte les mobilités contraintes et en s'appuyant sur les spécificités locales territoriales.
- Une **Bretagne de la sobriété pour répondre au défi majeur de l'adaptation au changement climatique** : par la transition vers un modèle de développement sobre et durablement performant, par la gestion et la préservation de son patrimoine naturel, grâce au développement de l'économie circulaire et grâce à une sensibilisation et une éducation de sa population aux grands enjeux environnementaux.
- Une **Bretagne unie et solidaire qui conforte son atout d'armature territoriale équilibrée** : en s'appuyant sur un maillage territorial plus équilibré et renouvelé répondant aux principes de performances et de solidarité, par l'offre de services dont chacun a besoin pour vivre en bonne santé, en favorisant la participation citoyenne dans les projets du territoire.

La stratégie d'aménagement définie par le SRADDET est déclinée en 5 objectifs stratégiques et 38 objectifs. L'atlas cartographique au 1/150 000, dont la valeur est indicative, vient décliner les objectifs. Il est complété par un atlas des continuités écologiques réalisé à la même échelle.

**Enfin le SRADDET approuvé retient 41 règles qui s'imposent dans un rapport de compatibilité au SCoT. Le projet de modification n°1 arrêté introduit une nouvelle règle I-9 relative aux « cibles territorialisées de consommation foncière maximale pour la tranche 2021-2031 ».**

Les principaux objectifs et règles sont présentés dans les chapitres thématiques du diagnostic.

*« La définition d'une armature territoriale est à la fois une vision stratégique de l'équilibre du territoire et un cadre proposé à l'action publique et collective. L'armature est ainsi la matrice de l'organisation des fonctions, de la priorisation des actions, de la formalisation des logiques contractuelles. La définition de l'armature n'est pas un exercice académique, elle est orientée vers des objectifs et élaborée sur la base de principes. »*

Extrait de l'objectif 32.1 du SRADDET de Bretagne

L'objectif 32 du SRADDET de Bretagne définit l'armature territoriale bretonne comme le « support de développement des territoires et de leur équilibre » et est vue comme un « atout ». Ce modèle d'aménagement « maillé et équilibré » permet « à tous les territoires dans leur diversité de s'appuyer sur une répartition de villes moyennes et de centralités vivantes ». La préservation de ce modèle et sa consolidation sont apparues « comme des priorités absolues pour le SRADDET » :

- L'armature bretonne s'organise autour de **Rennes**, la capitale de la Bretagne, **Brest**, la seconde métropole régionale, puis **Lorient** comme troisième pôle urbain.
- **Saint-Brieuc** y figure comme une agglomération centrale pour le nord breton à mi-chemin entre les deux métropoles au cœur d'une partie du territoire qui connaît des difficultés spécifiques.
- Elle repose également sur un **réseau de ville moyennes, dont Lamballe**, qui jouent un rôle essentiel pour leur territoire notamment dans les espaces plus ruraux et en particulier dans le centre Bretagne.
- Enfin, un **réseau de pôles d'appui intermédiaires** offre aux habitants de bassins de vie une proximité et un panier de services indispensables à la vie quotidienne.

L'objectif 32.1 rappelle que « les territoires n'ont pas tous vocations semblables ni les mêmes dynamiques mais tous participent à « faire Bretagne » en apportant au développement régional leurs spécificités, leurs opportunités et leur contribution propre. ». Cet esprit doit être conforté pour un développement territorial harmonieux.

Plusieurs autres objectifs du SRADDET se rapportent à l'organisation territoriale et à la coopération entre territoires, notamment :

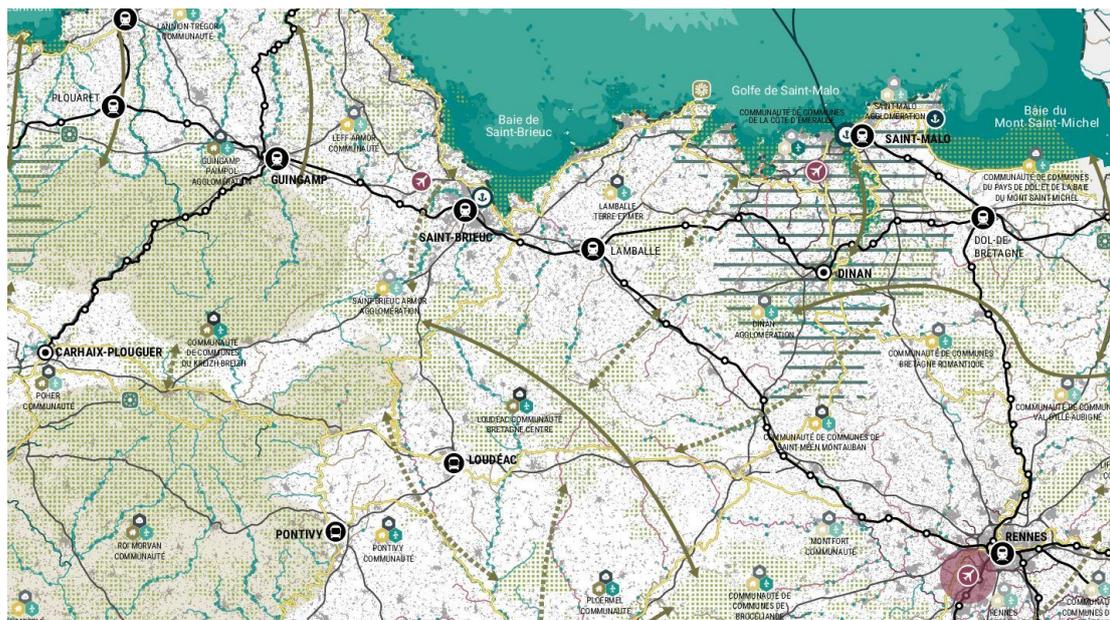
- Objectif 2.1 : Développer des alliances avec les régions limitrophes et plus éloignées en fonction d'enjeux stratégiques,
- Objectif 18 : Conforter, dynamiser et animer les centralités urbaines, périurbaines et rurales,
  - Objectif 35 : Favoriser l'égalité des chances entre les territoires ; et son sous-objectif 35.1 : Renforcer et soutenir les mécanismes de réciprocité entre territoires, mutualiser les capacités en ingénierie et en investissement entre collectivités.
- Objectif 37 : Réinventer l'offre de services à la population et son organisation pour garantir l'égalité des chances.

Le maillage du territoire en pôles de proximité au sein des bassins de vie fonctionnera grâce à un démarche de dynamisation des centre bourg. Comme le rappelle l'objectif 18 : « Des collectivités de toutes tailles, communes rurales comme villes moyennes sont confrontées à une perte d'attractivité de

leur centre. La prise de conscience de la fragilisation de ces centralités, à quelque niveau qu'elles se situent, est aujourd'hui partagée et la volonté de les préserver ou de les restaurer est un axe central des politiques d'aménagements. Ces centralités représentent des enjeux tant elles peuvent être « source de vitalité économique, d'attractivité pour les activités et les investissements, de qualité de vie pour les habitants, de justice sociale et de réduction des ségrégations spatiales imposées, de réduction des mobilités contraintes, de baisse de consommation des ressources ».

Afin de pallier cette perte d'attractivité et de vitalité des centre-bourg, il convient de renforcer les fonctions spécifiques des centralités au service de leur territoire et dans des logiques de réseaux solidaires (complémentarité centre et périphérie et limiter les concurrences territoriales).

**Extrait de la cartographie de l'armature du SRADDET**



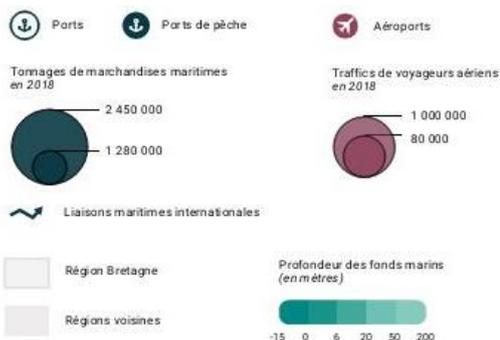
**FAIRE VIVRE UNE BRETAGNE DES PROXIMITÉS**



Taux de logements vacants (en %) par établissement public de coopération intercommunale (EPCI) en 2016

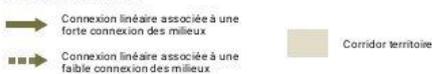


**UNE BRETAGNE CRÉATRICE, PERFORMANTE ET RAYONNANTE DANS LE MONDE**



**UNE BRETAGNE, TERRE DE PROGRÈS HUMAINS ET ÉCOLOGIQUES POUR LES GÉNÉRATIONS ACTUELLES ET FUTURES**

**Les corridors écologiques**



**Les espaces naturels**



**Érosion du trait de côte**



**Qualité des cours d'eau**



**Occupation des sols**



Part de la production des énergies renouvelables dans la consommation du territoire (en %) par établissement public de coopération intercommunale (EPCI) en 2017



Émission des gaz à effet de serre par habitant (GES/hab.) par établissement public de coopération intercommunale (EPCI) en 2018



## 1.4 Le cadre réglementaire du SCoT

Au titre de la législation en vigueur lors de l'élaboration du SCoT (avant les ordonnances de modernisation), le SCoT est structuré en trois grandes parties, distinctes mais intrinsèquement liées les unes aux autres :

- **le rapport de présentation,**
- **le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD),**
- **le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO),** qui lui-même comprend un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC).

### 1.4.1 Le rapport de présentation

Le rapport de présentation justifie les choix opérés, notamment grâce à un diagnostic territorial (*article L141-3 du code de l'urbanisme version en vigueur du 25 novembre 2018 au 01 avril 2021*) : « *le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi **au regard des prévisions économiques et démographiques**, en prenant notamment en compte le vieillissement de la population et **les besoins répertoriés** en matière de :*

- *développement économique,*
- *d'aménagement de l'espace,*
- *d'environnement, notamment en matière de biodiversité,*
- *d'agriculture et de préservation du potentiel agronomique,*
- *d'équilibre social de l'habitat,*
- *de transports,*
- *d'équipements et de services.*

*Il identifie également, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser **les capacités de densification et de mutation** en application de l'article L. 151-4 du code de l'urbanisme.*

*Il présente **une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années** précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs. »*

**Il vise également à exposer la bonne compatibilité du schéma avec tous les documents supérieurs** listés à l'article L131-1 du code de l'urbanisme, dont sur le territoire du Pays de Saint-Brieuc notamment :

- Les dispositions particulières au littoral
- Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)
- Les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)
- Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation (PGRI)
- Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports.

De la même manière, il s'assure de la **prise en compte** des documents listés à l'article L131-2 du même code :

- Les objectifs du **schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires** (SRADDET, cf. plus loin), et des schémas régionaux qui y sont intégrés (schéma

de cohérence écologique ; schémas de développement de l'aquaculture marine ; schéma régional des carrières)

- Les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics
- Les schémas départementaux d'accès à la ressource forestière.

Enfin, le rapport de présentation contient, en plus du diagnostic et de l'articulation avec les plans et programme supérieurs une évaluation environnementale au titre de l'article L122-6 du code de l'environnement « qui :

- *identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du plan ou du programme sur l'environnement, et les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ou du programme.*
- *présente les mesures prévues pour éviter les incidences négatives notables que l'application du plan ou du programme peut entraîner sur l'environnement, les mesures prévues pour réduire celles qui ne peuvent être évitées et les mesures prévues pour compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites.*
- *expose les autres solutions envisagées et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, le projet a été retenu.*
- *définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du plan ou du programme sur l'environnement afin d'identifier notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées. ... »*

#### 1.4.2 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

L'article L. 141-4 du code de l'urbanisme (*en vigueur du 25 novembre 2018 au 01 avril 2021*) précise que « le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, 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 état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacements. »

**Le PADD se fonde sur les conclusions du diagnostic afin de définir des orientations en matière de politiques publiques d'urbanisme.** Agissant sur tous les thèmes cités ci-dessus, le PADD constitue le projet politique des élus.

#### 1.4.3 Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)

Le contenu du DOO est réglementé par l'article L. 141-5 du code de l'urbanisme (*en vigueur du 01 janvier 2016 au 01 avril 2021*). Ainsi, « dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientation et d'objectifs détermine :

- 1° Les orientations générales de **l'organisation de l'espace et les grands équilibres** entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers ;
- 2° Les **conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés**, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques ;

- 3° Les **conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural** entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.

*Il assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines. »*

Les orientations du PADD sont ainsi déclinées de manière plus précise dans le DOO, qui forme le **cadre de référence de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux** tout en assurant la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines.

Ainsi, le DOO fixe les objectifs de gestion économe de l'espace, de protection des espaces naturels, agricoles et urbains, d'habitat, de transports et déplacements, d'équipement commercial et artisanal, de qualité urbaine, architecturale et paysagère, d'équipements et de services, d'infrastructures et de réseaux de communication électronique et de performance environnementale et énergétique (L141-5 et suivants CU) ;

Enfin, au sein du DOO, le **Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC)** vise à déterminer les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable.

#### 1.4.4 Effets du SCoT « intégrateur »

Le SCoT joue un rôle dit « intégrateur », c'est-à-dire qu'il intègre les objectifs des documents de rang supérieurs, qui ne demeurent opposables aux documents de rang inférieurs que par l'intermédiaire des dispositions du SCoT.

**Le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT est opposable aux :**

- Documents d'urbanisme que sont : Cartes Communales, Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) communaux et intercommunaux, Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV),
- Plans de Déplacements urbains (PDU) et Programmes Locaux d'urbanisme (PLH)
- Opérations d'urbanisme ou outils de l'aménagement que sont les Périmètres de protection et de mise en valeur des Espaces Agricoles, Naturels et périurbains (PPEAN ou PAEN), les Zones d'Aménagement Concertées (ZAC), les Zones d'Aménagement Différées (ZAD) ou périmètres provisoires de ZAD, les remembrements urbains de plus de 5000m<sup>2</sup> de surface de plancher ou encore la constitution par les collectivités ou établissements publics de réserves foncières de plus de 5 ha d'un seul tenant.
- Autorisations d'Exploitation Commerciale et Cinématographique, ainsi qu'aux permis de construire en tenant lieu

En contrepartie, il ne peut être opposé directement aux autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager), qui doivent se conformer aux PLU, sauf si elles concernent des constructions ou des lotissements de plus de 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

## 2 Les dynamiques résidentielles

**Le territoire connaît une dynamique démographique positive, mais en nette diminution par rapport aux taux de croissance enregistrés durant les années 2000. Les perspectives d'évolution sont incertaines, le Pays se situant à la jonction entre l'Est breton, entraîné par la dynamique de la métropole rennaise, et l'Ouest où une décroissance n'est pas à exclure. Aussi, le territoire connaît un vieillissement de sa population, tandis que la population des moins de 15 ans diminue dans tous les secteurs à l'exception du secteur rural est. Globalement, on observe un regain de la production de logement sur le territoire, notamment de formes plus denses, toutefois la maison individuelle reste le modèle d'habitat largement dominant.**

### 2.1 Le contexte réglementaire

La question de l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines, périurbaines et rurales (cf. ci-contre) se retrouve première position des objectifs généraux des documents d'urbanisme (art. L101-2 du code de l'urbanisme). Il en est de même pour « la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat ».

Le rapport de présentation du SCoT « explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement... » (art. L.141-3 du code de l'urbanisme version en vigueur du 25 novembre 2018 au 01 avril 2021). Aussi, le PADD « fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement... », puis le DOO doit déterminer « les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux... » (art. L.141-4 version en vigueur du 01 janvier 2016 au 01 avril 2021 du code de l'urbanisme).

Plus spécifiquement, l'article L.141-12 (version en vigueur du 30 décembre 2016 au 01 avril 2021) précise que « Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs. Il précise : 1° Les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune, et 2° Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé ».

### 2.2 Les documents de référence

#### 2.2.1 Politiques régionales et départementales

##### A. *Schéma régional de l'aménagement et du développement durable et de l'égalité des territoires*

Au sujet du développement résidentiel, le SRADDET adopté en décembre 2020 et approuvé par arrêté préfectoral le 16 mars 2021 retient notamment les objectifs suivants :

**Objectif 18 : Conforter, dynamiser et animer les centralités urbaines, périurbaines et rurales**

**Objectif 19 : Favoriser une nouvelle occupation des espaces rapprochant activités économiques et lieux de vie et de résidence**

- 19.2 : A l'échelle régionale, viser la production de près de 25 000 logements à vocation de résidence principale par an et privilégier leur positionnement en vue de raccourcir les distances logement/emploi
- 19.4 : Profiter de la priorité au renouvellement urbain pour inventer des nouveaux quartiers (conjuguant mixités sociale, architecturale, fonctionnelle, urbaine), en assurant une réelle mixité générationnelle, architecturale, fonctionnelle et sociale, ainsi que l'intégration environnementale des formes urbaines, et en s'appuyant sur les potentiels de réhabilitation des friches et de

### **Objectif 31 : Mettre un terme à la consommation d'espaces agricoles et naturels**

- **Faire du renouvellement urbain la première ressource foncière de la Bretagne pour tous les usages du sol**

### **Objectif 33 : Favoriser la mixité sociale et la fluidité des parcours individuels et collectifs par le logement**

- 33.1 : Adapter la taille des logements aux besoins des ménages pour favoriser les parcours résidentiels, tout en évitant les situations de mal logement (surpeuplement, logement d'abord)
- 33.2 : Parvenir dans tous les territoires à un parc de 30% de logement social ou abordable (neuf ou rénovation)

Le projet de modification n° 1 du SRADDET, arrêté en juin 2023, propose de modifier l'objectif 31 et la règle 1.8 (visant à faire du renouvellement urbain et de la densification la ressource foncière prioritaire pour assurer le développement des territoires) afin de les territorialiser, et plus particulièrement de territorialiser l'enveloppe foncière pouvant être effectivement consommée via les SCOT.

### *B. Plan Départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées 2017-2022 (PDALHPD)*

Le plan départemental 2017-2022 s'articule autour de 5 axes structurants :

- L'hébergement afin de réduire les risques précoces de parcours d'errance
  - Cartographier les besoins et les réponses en hébergement à l'échelle des territoires
  - Favoriser l'innovation dans les réponses d'hébergement
  - Permettre une meilleure coordination des interventions pour le public jeune ayant besoin d'hébergement ou en situation d'hébergement
- L'accompagnement du parcours résidentiel
  - Clarifier et simplifier les dispositifs d'accompagnement
  - Optimiser les interventions en améliorant la coordination des acteurs
- La lutte contre l'habitat indigne et indécents
  - Préciser les responsabilités des territoires dans le cadre de la lutte contre l'habitat indigne et indécents
  - Renforcer les liens entre la lutte contre l'habitat indigne et indécents et le Fonds de Solidarité au Logement
  - Permettre l'appropriation des nouvelles procédures relatives à la lutte contre l'habitat indigne et indécents
- La prévention des expulsions
  - Actualiser les outils
  - Apporter des solutions pour l'organisation des diagnostics liés au procédure d'expulsion
  - Mener des actions de prévention des impayés dans le parc privé
- La lutte contre l'insuffisance de logements adaptés aux conditions de vies
  - Produire des logements qui répondent aux besoins du public du PDALHPD
  - Communiquer sur les actions et dispositifs du PDALHPD
  -

L'élaboration du PDALHP 2024-2029 est en cours en 2023.

## 2.2.2 Documents cadre intercommunaux

### A. Le projet de territoire Lamballe Terre & Mer 2032

- Le projet de territoire, défini en septembre 2019, qui s'étend jusqu'en 2032 propose un projet de développement et d'aménagement qui s'appuie sur des constats partagés, une vision commune de l'avenir du territoire et des orientations à même de répondre aux défis de moyen et long termes. L'attractivité résidentielle constitue l'un des 4 axes stratégiques du projet.

Plusieurs orientations stratégiques ont été formulées autour de deux grands objectifs :

- Construire une belle qualité de vie à tous les âges pour réunir, soit notamment :
  - accueillir de nouveaux habitants et construire l'avenir avec notre jeunesse,
  - adapter le territoire au défi du grand-âge et de la dépendance, faire de la santé une priorité transversale à toutes les politiques publiques,
  - faire de la convivialité une force en soutenant la mixité sociale et intergénérationnelle, réaffirmer les valeurs d'entraide et de coopération
- Construire un quotidien humain pour rendre la vie plus sereine, soit :
  - construire avec les communes un territoire de proximité, équilibré et facile à vivre.
  - Proposer une offre de logements diversifiés, de qualité et adaptés aux enjeux.
  - Garantir des cœurs de bourgs vivants naturels.

### B. Le projet de territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération 2021-2030

Le projet de territoire de l'agglomération briochine s'articule autour de 4 grandes orientations :

- Orientation 1 : Mobilisation générale pour la transition écologique et l'emploi
- Orientation 2 : Mailler le territoire par les services aux publics
- Orientation 3 : Rebondir après la crise et agir pour la qualité de vie
- Orientation 4 : Porter collectivement notre ambition

Les problématiques de l'habitat sont abordées au travers de 2 des 4 grandes orientations du projet de territoire.

L'orientation 2 propose entre autres priorités de :

- Dynamiser les centralités en travaillant notamment sur les friches et la réhabilitation du bâti ancien
- Structurer une offre de services de proximité (offre de logements, transports, santé et services)
- Agir sur les enjeux communs : rénovation de l'habitat, accueil de nouvelles populations, tourisme durable...
- Garantir une offre de logements répondant aux besoins de chacun, à chaque étape de son parcours
- Faciliter le parcours des jeunes sur le territoire (formation, mobilité, habitat...)

L'orientation 3 propose, quant à elle, de :

- Agir sur la diversité de l'offre de logements, articulée aux services, pour répondre à la fois aux enjeux du vieillissement, à l'accueil de nouveaux actifs et à l'augmentation des prix de l'immobilier
- Développer une offre de formation, emploi, mobilité, habitat, cadre de vie attractif pour les jeunes
- Faire preuve de solidarité par une offre de logements sociaux répartie sur tout le territoire
- Maîtriser l'artificialisation des sols et protéger les terres agricoles

### C. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint-Brieuc Armor Agglomération

Le projet de Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUi de Saint-Brieuc Armor Agglomération, débattu le 29 juin 2023, retient cinq orientations cadres pour son territoire :

- L'équilibre des dynamiques territoriales à l'échelle de l'agglomération et au sein de chaque commune
- Une nouvelle stratégie de développement
- Les défis climatiques et la capacité d'adaptation du territoire
- L'atténuation des déséquilibres sociaux et la réponse adaptée aux besoins des populations
- Le rayonnement élargi et conforté de l'agglomération à l'échelle de la région Bretagne

### D. Les Plans locaux de l'habitat (PLH)

Les deux EPCI de Lamballe Terre & Mer et de Saint Brieuc Armor Agglomération se sont dotés d'un PLH, respectivement en 2019 et 2018.

| PLH Saint-Brieuc Armor Agglomération   | PLH Lamballe Terre et Mer  |
|--|--|
| Arrêté le 20 décembre 2018   | Arrêté le 19 juin 2019 et modifié le 12 avril 2022   |
| <p><b>Orientations générales :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Répondre à des besoins spécifiques</li> <li>▪ Satisfaire les besoins en logements et favoriser les parcours résidentiels</li> <li>▪ Contribuer à l'équilibre territorial au sein de l'agglomération</li> <li>▪ Affirmer la gouvernance du PLH à 32</li> </ul> <p><b>Besoins identifiés :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Estimation de 370 ménages supplémentaires par an</li> <li>▪ Estimation d'un besoin de 850 logements par an</li> <li>▪ Organiser une production de logement plus adaptés aux enjeux socio-territoriaux, plus attractive sur le plan résidentiel tout en limitant la progression de la vacance dans le parc de logement</li> </ul> <p><b>Orientations particulières :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobiliser le potentiel existant</li> <li>▪ Limiter la part de construction neuve en extension urbaine</li> <li>▪ Passer d'une consommation foncière de 136 ha/an à 95 ha/an</li> <li>▪ Approche fine des besoins en logement selon une typologie de territoire au sein du PLUi</li> </ul> <p><b>Répartition spatiale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Secteur urbain : 430-480 logements / an</li> <li>▪ Secteur de première couronne : 195-235 logements / an</li> <li>▪ Secteur littoral et rétro littoral : 80-105 logements / an</li> <li>▪ Secteur sud : 50-70 logements / an</li> </ul> | <p><b>Orientations générales :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer un dynamisme démographique partagé</li> <li>▪ Développer et diversifier le parc de logements pour maintenir la population en place et répondre aux besoins des nouveaux arrivants</li> <li>▪ Remobiliser le parc existant occupé ou vacant et le rendre attractif et performant</li> <li>▪ Conforter une politique foncière durable</li> <li>▪ Adapter les réponses habitat aux besoins spécifiques identifiés</li> <li>▪ Mieux accompagner les habitants de Lamballe-Armor Terre &amp; Mer dans leur projet habitat ainsi que les acteurs/partenaires intervenant sur le territoire</li> <li>▪ Améliorer la connaissance de l'évolution du parc de logements et de leurs occupants</li> </ul> <p><b>Besoins identifiés :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Besoins en amélioration de l'habitat tant en matière énergétique qu'en adaptation fonctionnelle aux problèmes de mobilités</li> <li>▪ Besoin d'adaptation face au vieillissement de la population. Augmentation de la demande en logement adaptés accessibles et proches des services</li> <li>▪ Besoins de logement autour des pôles d'emplois (logements saisonniers, logements temporaires ...)</li> <li>▪ 2292 logements sur 6 ans (382 logements/an) dont 849 locatifs à vocation sociale</li> </ul> <p><b>Orientations particulières :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stopper la progression du parc vacant</li> <li>• Maintenir la part des résidences secondaires au sein du parc de logement</li> </ul> |

|  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer un renouvellement plus équilibré en fonction des marchés de l’habitat et des disponibilités</li> </ul> <p><b>Répartition spatiale :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lamballe-Armor : 518 logements sur 6 ans</li> <li>Pléneuf Val André : 85 logts sur 6 ans</li> <li>Erquy : 88 logts sur 6 ans</li> <li>Quessoy : 68 logements sur 6 ans</li> <li>Autres communes : 90 logements sur 6 ans</li> </ul> |
|--|---|

Saint-Brieuc Armor Agglomération a engagé, le 6 avril 2023, l’élaboration de son prochain PLH 2025-2031

## 2.3 Evolution démographique

### 2.3.1 Répartition géographique de la population

Le territoire du SCoT compte au 1<sup>er</sup> janvier 2023 près de 227 100 habitants. La population sur le territoire se concentre autour de deux grands pôles d’habitat, la commune de Saint-Brieuc (44 000 habitants en 2020) et dans une moindre mesure celle de Lamballe-Armor (16 690 habitants en 2020).

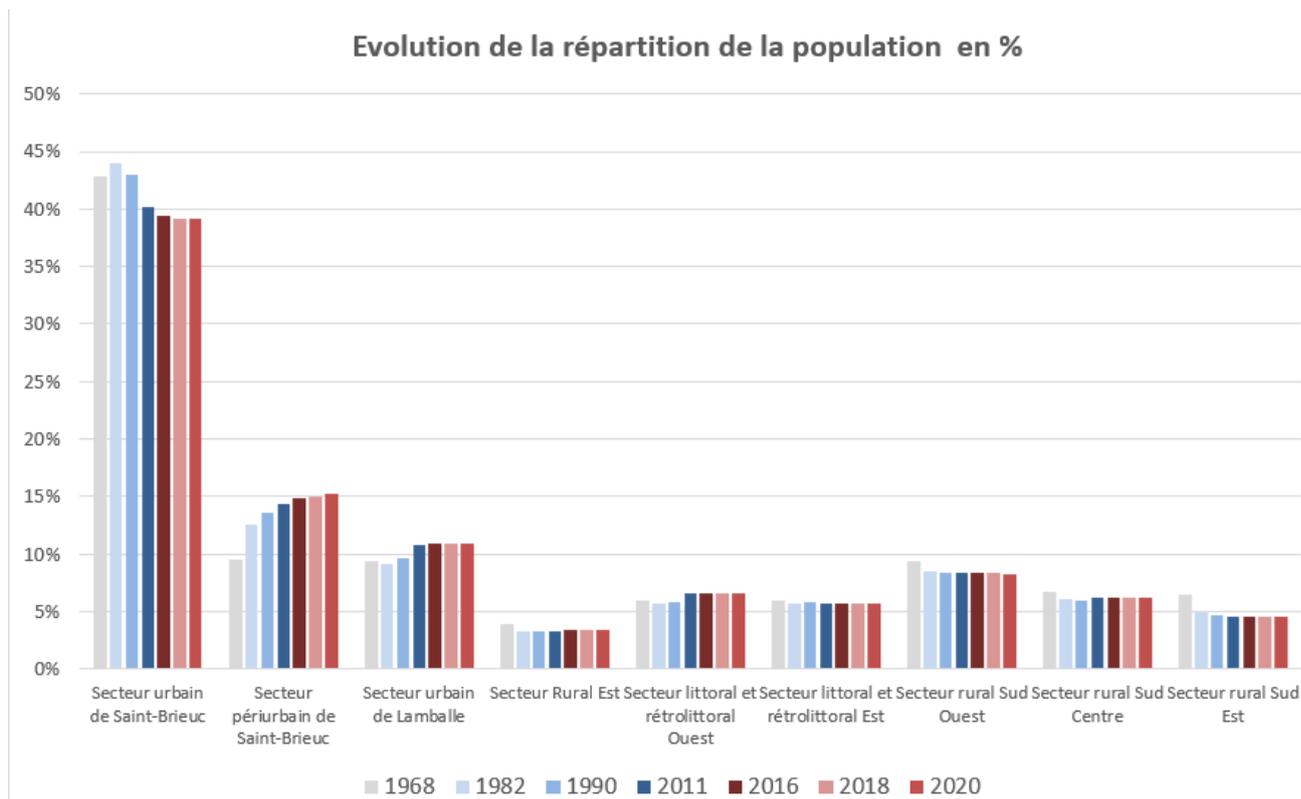
Avec près de 86 406 habitants, **le secteur urbain de Saint-Brieuc** regroupe 40 % de la population totale du Pays. Le second secteur le plus peuplé est le **secteur périurbain de Saint-Brieuc** qui comprend notamment les communes de Plérin (14 459 habitants en 2020) et Ploufragan (11 487 habitants en 2020).

Par rapport à 1982, la population de la **ville centre de Saint-Brieuc** a perdu 4 397 habitants, dont 2 271 depuis 2006. Mais en même temps, la population du **secteur urbain de Saint-Brieuc** a augmenté de 5 690 habitants (1 600 depuis 2006). La perte démographique de la ville-centre est ainsi surcompensée par les gains dans les communes de première couronne.

Néanmoins, à l’échelle du Pays, le poids démographique du **secteur urbain de Saint-Brieuc** est passé de 44% en 1982 à 39% en 2020. Sur cette période, c’est notamment dans **le secteur périurbain de Saint-Brieuc et le secteur urbain de Lamballe** que la population a fortement augmenté, soit respectivement de 10 500 et 7 300 habitants. **Le secteur périurbain de Saint-Brieuc et le secteur urbain de Lamballe** connaissent une hausse régulière de leur poids démographique depuis 1982. Sur les 15 dernières années, il s’agit des secteurs les plus dynamiques du Pays, avec désormais respectivement 15% et 11% de la population.

**Le secteur littoral et rétro-littoral Ouest** a connu une augmentation de son poids démographique entre 1982 et 2011, entraîné par une forte croissance de sa population, pour ensuite se stabiliser, tandis que la part de la population dans le **secteur rural Sud-Est** diminue depuis 1968.

La part de la population des **secteurs ruraux Ouest et Centre**, ainsi que **littoral et rétro-littoral Est** est resté relativement stable.



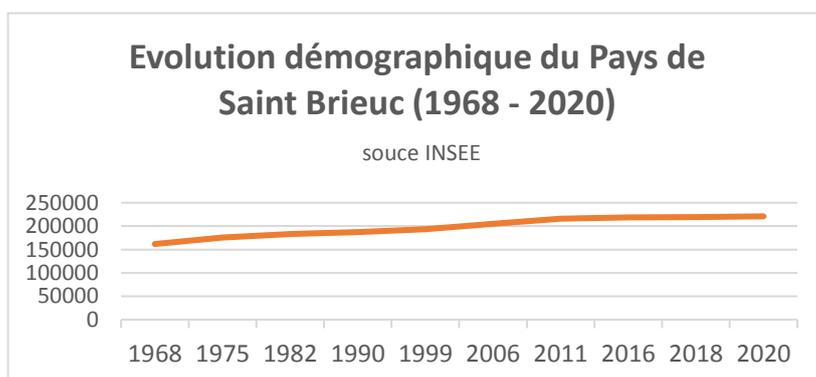
Les communes de plus de 3500 habitants sont concentrées sur le littoral et dans la première et seconde couronne de Saint-Brieuc. Le Sud du Pays compte 44 communes de moins de 2000 habitants, avec les exceptions notables de Quintin et Jugon-les-Lacs.

L'analyse des évolutions de la répartition de la population sur le territoire montre une attractivité résidentielle relativement homogène sur le territoire. Néanmoins, à partir de 2011, les secteurs éloignés des pôles de Saint-Brieuc et Lamballe et des axes routiers majeurs (RN12, RD700) souffrent d'une certaine perte d'attractivité résidentielle (cf. analyse ci-après).

**La répartition de la population dans le Pays est très hétérogène. Deux grands pôles d'habitats émergent : celui de Saint-Brieuc qui concentre emplois et services et celui de Lamballe-Armor. Cependant, on note une perte du poids démographique de la ville centre au profit des communes périurbaines proches, ainsi qu'une croissance continue et significative du secteur urbain de Lamballe.**

### 2.3.2 Dynamiques de croissance démographique

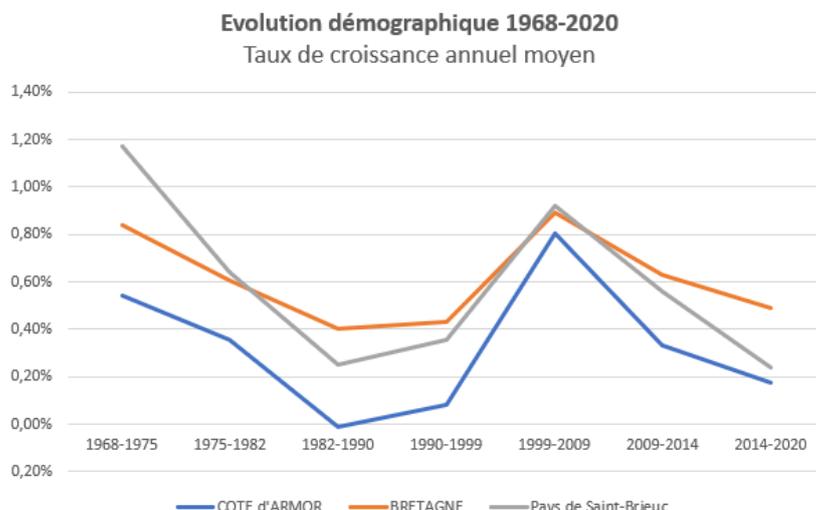
L'analyse des taux de croissance démographique annuel moyen (TCAM) du SCoT montre depuis 1975 une augmentation relativement constante avec un pic sur la période 1999-2011. Puis, un affaiblissement des dynamiques démographiques depuis 2011.



En effet, le TCAM a fortement reculé entre 2014-2020 (0,24% à l'échelle du Pays), en comparaison aux années 2000 pendant lesquelles les taux étaient trois à quatre fois plus élevés. Ces fluctuations sont également observable pour d'autres territoires nationaux.

L'évolution est quasiment identique à l'échelle départementale, avec néanmoins des taux légèrement plus faibles, tandis que l'évolution à l'échelle régionale est plus lissée, avec des creux moins marqués.

Le taux de croissance est plus élevé en moyenne régionale qu'à la moyenne du SCoT. Partout les taux des années 2010 sont sensiblement comparables à ceux des années 80 et 90.



#### A. Evolution du taux de croissance annuel moyen de la population

| Evolution de la population (TCAM)        | 1968-1975 | 1975-1982 | 1982-1990 | 1990-1999 | 1999-2006 | 2006-2011 | 2011-2016 | 2016-2020 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ville de Saint-Brieuc                    | -0,6%     | -1,1%     | -1,0%     | 0,3%      | 0,1%      | -0,1%     | -0,5%     | -0,5%     |
| Secteur urbain de Saint-Brieuc           | -1,9%     | 0,3%      | -0,1%     | 0,2%      | 0,5%      | 0,4%      | -0,1%     | 0,0%      |
| Secteur périurbain de Saint-Brieuc       | -3,2%     | 2,5%      | 1,2%      | 0,7%      | 1,0%      | 1,4%      | 0,9%      | 0,8%      |
| Ville de Lamballe-Armor                  | -0,2%     | 0,5%      | 0,5%      | 0,7%      | 0,9%      | 2,5%      | 0,4%      | 0,1%      |
| Secteur urbain de Lamballe               | -0,5%     | 1,1%      | 0,9%      | 0,7%      | 1,1%      | 2,3%      | 0,6%      | 0,2%      |
| Secteur rural est de Lamballe            | 0,6%      | 0,1%      | 0,0%      | 0,2%      | 1,0%      | 1,3%      | 1,1%      | 0,6%      |
| Secteur littoral et rétro littoral Ouest | -0,3%     | 0,6%      | 0,7%      | 1,0%      | 1,6%      | 1,2%      | 0,1%      | 0,5%      |
| Secteur littoral et rétro littoral Est   | -0,7%     | 0,5%      | 0,3%      | 0,1%      | 0,9%      | 1,1%      | 0,3%      | 0,3%      |
| Secteur rural Sud-Ouest                  | 0,3%      | 0,7%      | 0,1%      | 0,2%      | 1,0%      | 1,2%      | 0,2%      | -0,1%     |
| Secteur rural Sud Centre                 | 0,2%      | 0,7%      | 0,0%      | 0,3%      | 1,2%      | 1,4%      | 0,4%      | 0,1%      |
| Secteur rural Sud Est                    | 1,0%      | -0,8%     | -0,6%     | -0,2%     | 1,0%      | 1,2%      | 0,2%      | 0,4%      |
| TOTAL Pays de Saint-Brieuc               | -1,2%     | 0,6%      | 0,2%      | 0,4%      | 0,8%      | 1,0%      | 0,3%      | 0,2%      |
| Département des Côtes d'Armor            | -0,5%     | 0,4%      | 0,0%      | 0,1%      | 0,7%      | 0,8%      | 0,2%      | 0,2%      |
| Région Bretagne                          | -0,7%     | 0,6%      | 0,4%      | 0,4%      | 0,9%      | 0,8%      | 0,5%      | 0,5%      |

Source : INSEE

**Le secteur Urbain de Saint-Brieuc** a connu entre 2016 et 2020 une stagnation de sa population (0,0% à l'échelle du secteur, entraîné par la ville centre : -0,5%). Le **secteur périurbain de Saint-Brieuc** a connu une dynamique positive stable avec des taux de croissance variant autour de 1%.

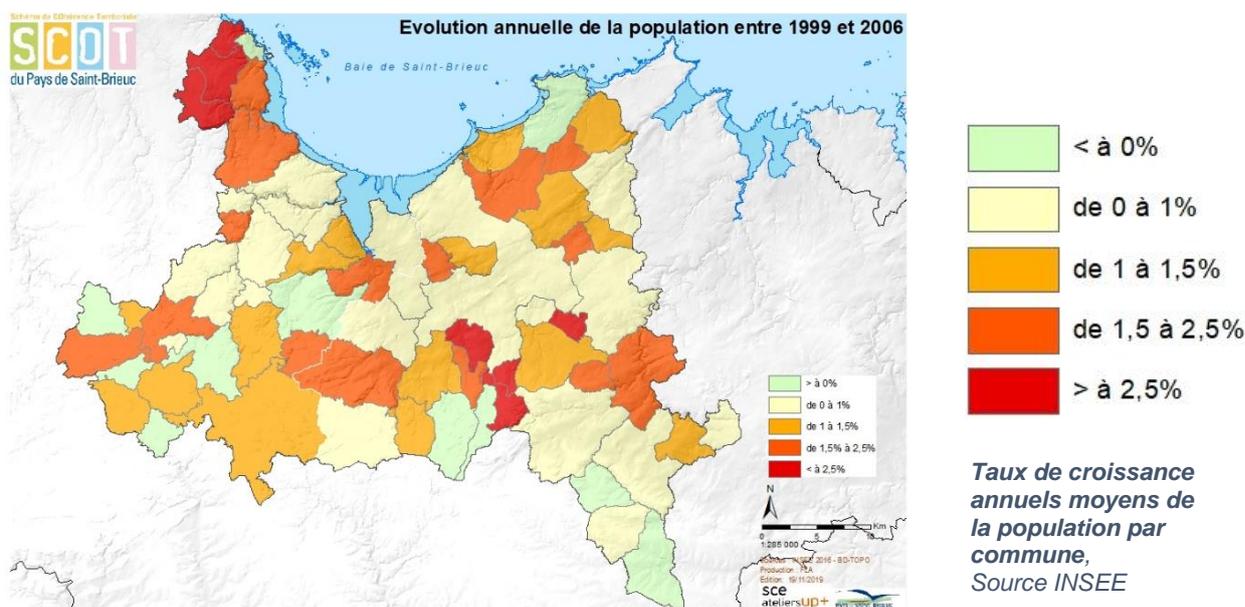
L'ensemble du **secteur Urbain de Lamballe** et du **secteur Rural Est** connaît une forte dynamique démographique depuis les années 70, avec un renforcement dans les années 2000. Cet ensemble connaît la plus forte augmentation de population du SCoT de Saint-Brieuc. Cette dynamique est entraînée par la **ville centre de Lamballe-Armor** qui a connu sur la période 2006-2011 un record d'augmentation de population avec un taux annuel moyen de 2.5%. Une dynamique qui ralentit toutefois dans les 2010 avec un taux annuel moyen de 0.1% entre 2016 et 2020.

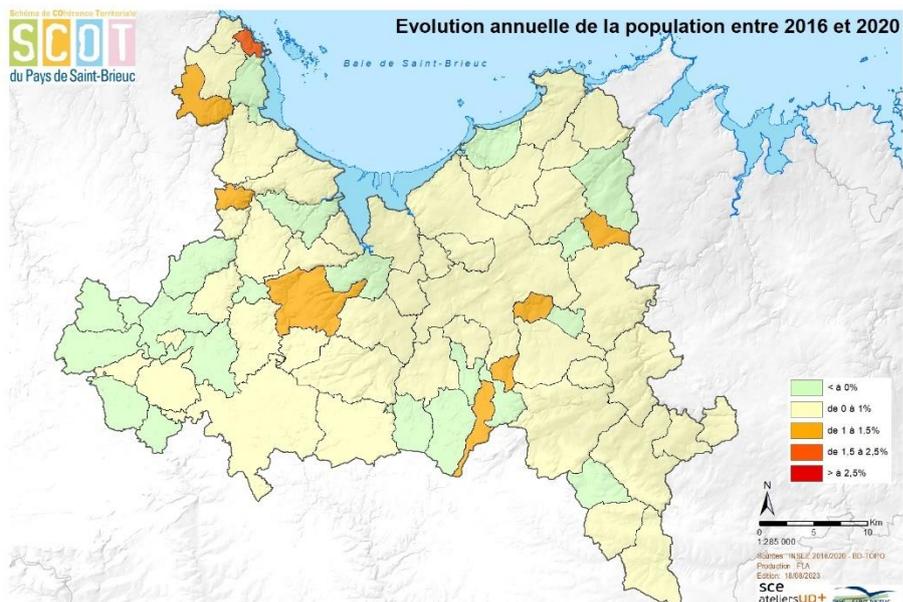
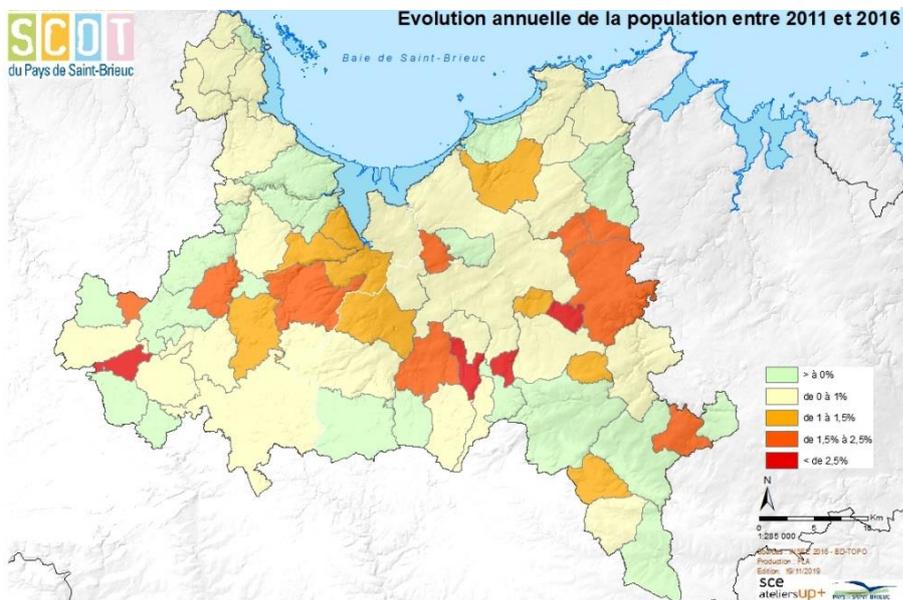
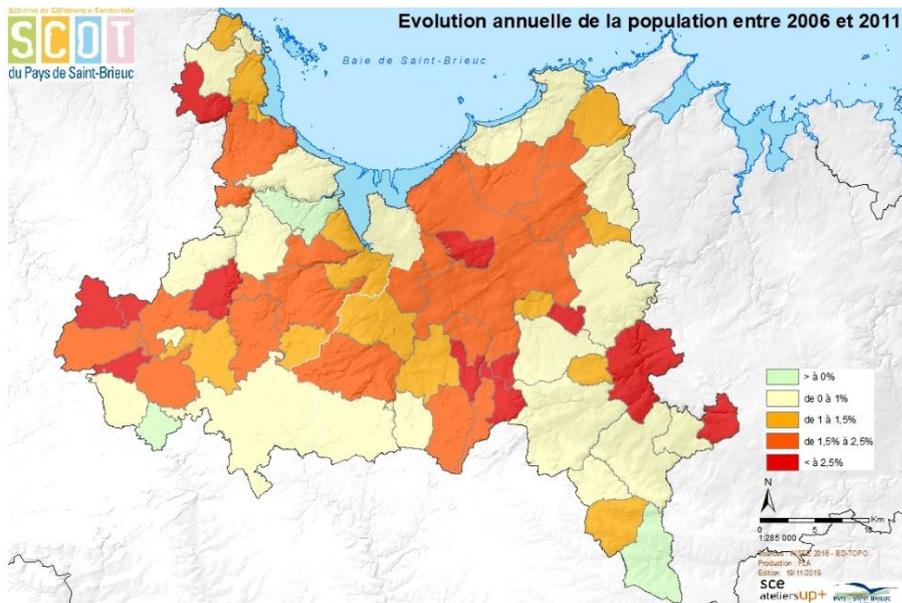
**Les secteurs ruraux et littoraux** du territoire ont connu durant les années 2000 une importante augmentation de leurs populations (entre 1,0 et 1,4%). Plus récemment, un net ralentissement des dynamiques démographiques peut être observé avec des niveaux de croissance comparables à ceux connus dans les années 90.

Les cartes sur la page suivante illustrent cette évolution pour les quatre périodes 1999-2006, 2006-2011, 2011-2016, 2016-2020 soit notamment :

- Des taux de croissance globalement plus élevés pour une vaste zone périurbaine durant la période 2006-2011,
- Depuis 2011, une perte d'attractivité sauf dans les communes périurbaines directement au Sud et au Sud-Est (RN12) de la Ville de Saint-Brieuc, qui tend toutefois à s'affaiblir depuis 2016
- Une attractivité persistante sur les grands axes routiers.

**Les taux de croissance démographique du Pays s'inscrivent dans la dynamique du département mais connaissent un ralentissement significatif depuis le début des années 2010. Le principal pôle d'habitat du secteur urbain de Saint-Brieuc et notamment la ville centre ont perdu des habitants au profit du secteur périurbain. A contrario, les secteurs urbain de Lamballe et rural Est sont les plus dynamiques du Pays, avec un écart qui s'est creusé sur les 15 dernières années. Les secteurs ruraux et littoraux ont connu de fortes hausses de population sur la période 1999-2006 pour ensuite revenir à un taux autour de la moyenne du Pays.**





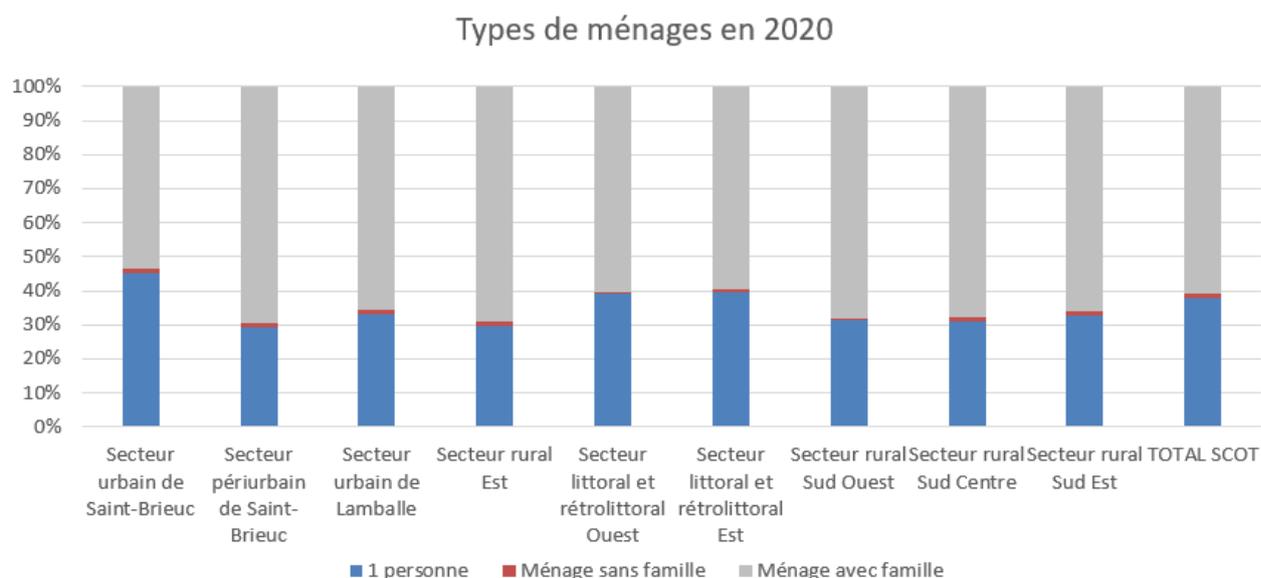
**Taux de croissance annuels moyens de la population par commune,**  
Source INSEE

### 2.3.3 Structures des ménages

#### A. Types de ménage

**Le secteur urbain de Saint-Brieuc** est marqué par la présence de plus de 40% de ménages d'une seule personne. **Les secteurs littoraux** s'approchent également de ce taux.

A l'inverse, **le secteur périurbain de Saint-Brieuc** et **les secteurs urbain de Lamballe et rural Est** se caractérisent par un taux de ménages avec familles plus important, comparable au taux dans les **secteurs ruraux**.



Source : INSEE ; un ménage avec famille est composé d'au moins deux personnes, soit d'un couple avec le cas échéant son ou ses enfant(s), soit d'un adulte avec son ou ses enfant(s)

La part des ménages avec enfants diffère selon les territoires : d'une part **les secteurs périurbains de Saint-Brieuc, le secteur urbain et rural est de Lamballe ainsi que les secteurs ruraux**, ont des taux de ménages avec enfants autour de 30% (avec un maximum de 33% dans les deux secteurs périurbains) ; d'autre part, **les secteurs littoraux et le secteur urbain de Saint-Brieuc** détiennent quant à eux des taux nettement plus faibles (17% ou 19%).

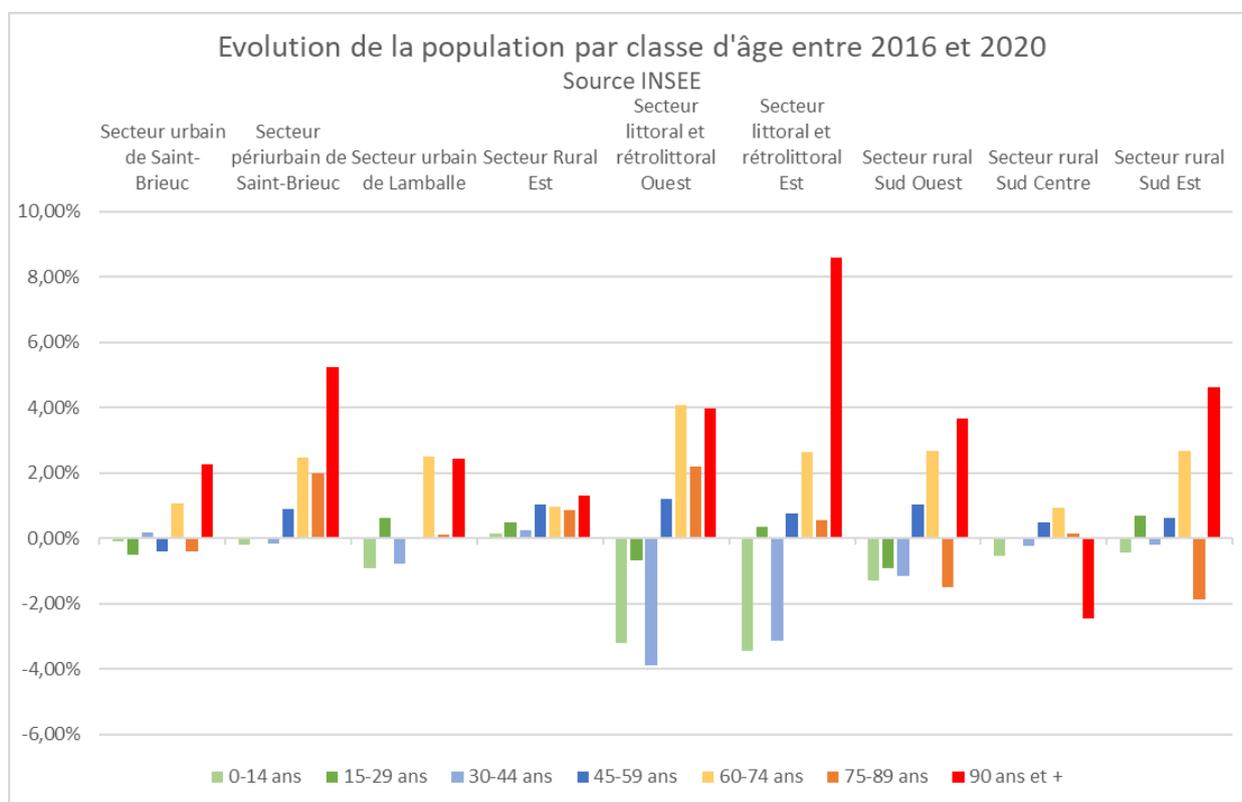
A l'échelle du Pays, la part des ménages avec enfants est passée de 24% en 2016 à 23% en 2020. Les secteurs les plus touchés par cette diminution sont **les secteurs littoraux et le secteur urbain de Saint-Brieuc**.

A l'inverse, **le secteur rural Est** a vu son nombre de ménages avec enfants augmenter légèrement tout comme les **secteurs rural sud centre et sud est**.

| Secteurs                                | Part des ménages avec enfants en 2020 | Part des ménages avec enfants en 2016 | Evolution du nombre de ménages avec enfants (2016- 2020) | Part des ménages avec enfants en 2011 | Evolution du nombre de ménages avec enfants (2011- 2016) |
|---|---------------------------------------|---------------------------------------|--|---------------------------------------|--|
| Secteur urbain de Saint-Brieuc          | 18%                                   | 19%                                   | -0,9%  | 21%                                   | -1,0%  |
| Secteur périurbain de Saint-Brieuc      | 29%                                   | 31%                                   | -0,1%  | 33%                                   | -0,1%  |
| Secteur urbain de Lamballe              | 28%                                   | 29%                                   | -0,3%  | 30%                                   | 0,2%   |
| Secteur Rural Est                       | 32%                                   | 32%                                   | 0,3%   | 33%                                   | 1,1%   |
| Secteur littoral et rétrolittoral Ouest | 19%                                   | 21%                                   | -3,1%  | 22%                                   | 0,6%   |
| Secteur littoral et rétrolittoral Est   | 17%                                   | 19%                                   | -1,8%  | 21%                                   | -1,1%  |
| Secteur rural Sud Ouest                 | 30%                                   | 31%                                   | -0,2%  | 31%                                   | 0,5%   |
| Secteur rural Sud Centre                | 32%                                   | 32%                                   | 0,3%   | 33%                                   | 0,3%   |
| Secteur rural Sud Est                   | 28%                                   | 28%                                   | 0,5%   | 28%                                   | 0,0%   |
| TOTAL SCOT                              | 23%                                   | 24%                                   | -0,6%  | 26%                                   | -0,3%  |

Source : INSEE

### B. Evolution démographique par classe d'âge



La population du territoire est globalement en train de vieillir. A l'échelle du SCoT, les parts des 60-74 ans, des 75-89 ans et des 90 ans et plus, sont celles qui ont le plus augmenté entre 2016 et 2020. En 2020, elles représentent ensemble près de 30% de la population du Pays. Leur nombre a augmenté en 5 ans de 6 500 personnes. Le phénomène du vieillissement touche plus particulièrement les **secteurs urbain et périurbain de Saint-Brieuc** et les **secteurs littoral et rétrolittoral Est et Ouest**. Il est légèrement moins prégnant dans les autres secteurs. Ainsi, si on considère la somme des populations de 75 ans et plus, leur nombre a diminué dans trois secteurs : le **secteur urbain de Saint-Brieuc, le secteur rural sud ouest et rural sud est**

En contrepartie, notamment les classes d'âge des jeunes (15-29 ans) et des populations en âge d'être parents (30-44 ans) connaissent une diminution significative. A l'échelle du territoire, leur nombre a

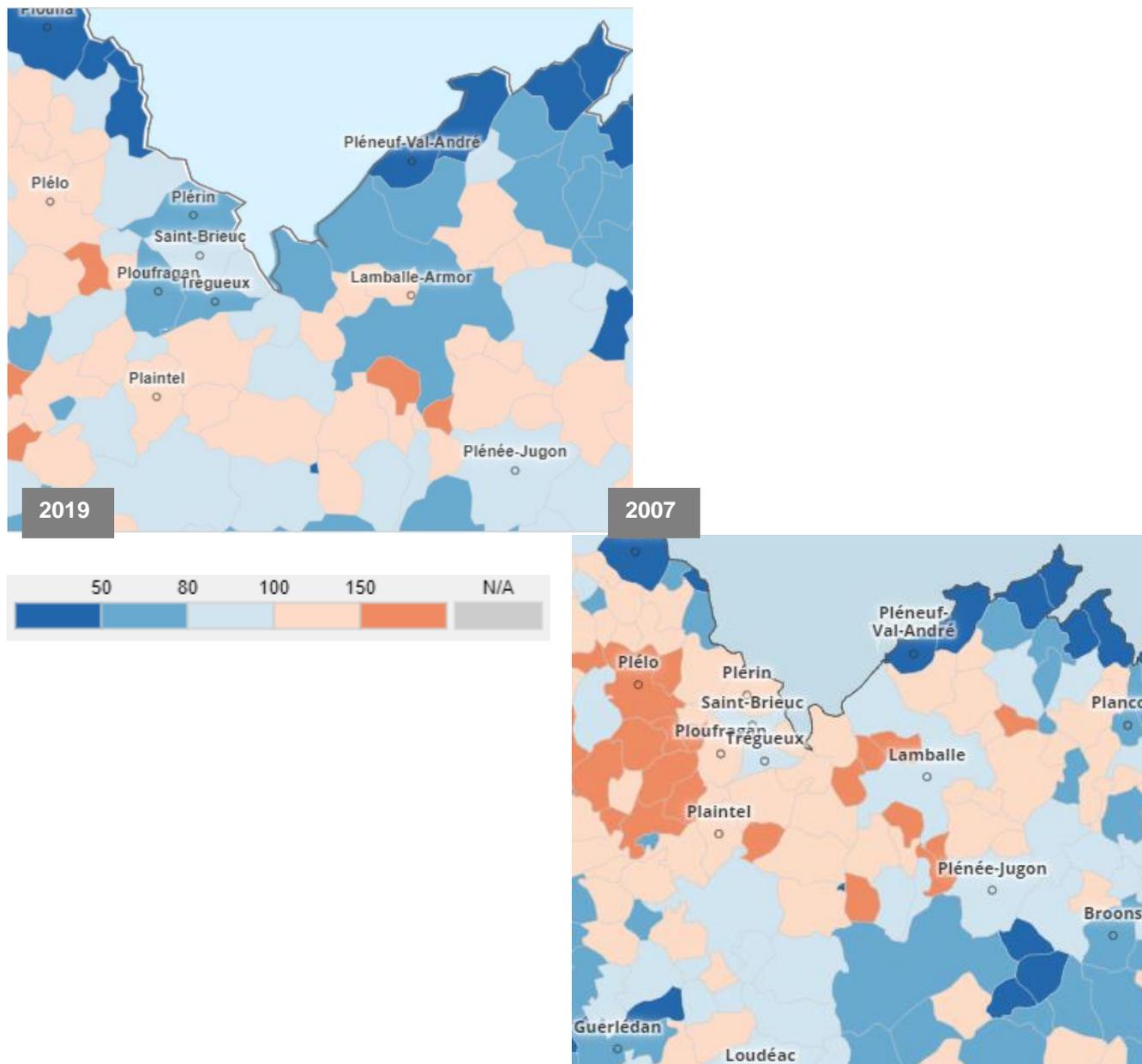
baissé de 1 095 personnes entre 2016 et 2020 pour représenter respectivement 15% et 17% de la population. Cependant, ce phénomène ne s'opère pas de la même manière sur l'ensemble du territoire. La diminution de la population des 15-29 ans touche particulièrement le **secteur urbain de Saint-Brieuc, le secteur rural sud ouest et le secteur littoral et rétro littoral ouest**. **Les secteurs urbain et rural est de Lamballe** voit une augmentation des 15-29 ans.

Pour les 30-44ans seuls deux secteurs connaissent une augmentation : **le secteur urbain de Saint-Brieuc et rural est**. **A l'échelle du territoire SCoT** la perte des 30-44ans est de – 804.

Enfin, l'évolution de la population des enfants (0-14 ans) est négative ( -1 071) et généralisée à l'ensemble des secteurs excepté le **secteur rural est** qui a gagné 8 enfants de 0-14ans.

| Evolution de l'âge de la population (2016-2020) | 0 à 14 ans                    |                               | 15 à 29 ans                   |                               | 30 à 44 ans                   |                               | 45 à 59 ans                   |                               | 60 à 74 ans                   |                               | 75 ans et plus                |                               |
|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
|   | Part de la population en 2020 | Evolution du nombre 2016-2020 | Part de la population en 2020 | Evolution du nombre 2016-2020 | Part de la population en 2020 | Evolution du nombre 2016-2020 | Part de la population en 2020 | Evolution du nombre 2016-2020 | Part de la population en 2020 | Evolution du nombre 2016-2020 | Part de la population en 2016 | Evolution du nombre 2011-2016 |
| Secteur urbain de Saint-Brieuc                  | 17%                           | -64                           | 17%                           | -312                          | 17%                           | 93                            | 19%                           | -285                          | 19%                           | 674                           | 12%                           | -14                           |
| Secteur périurbain de Saint-Brieuc              | 19%                           | -55                           | 14%                           | -2                            | 18%                           | -43                           | 21%                           | 249                           | 19%                           | 590                           | 9%                            | 259                           |
| Secteur urbain de Lamballe                      | 19%                           | -172                          | 14%                           | 84                            | 18%                           | -144                          | 20%                           | -5                            | 19%                           | 420                           | 10%                           | 37                            |
| Secteur Rural Est                               | 20%                           | 8                             | 15%                           | 21                            | 20%                           | 14                            | 20%                           | 61                            | 17%                           | 49                            | 8%                            | 22                            |
| Secteur littoral et rétro littoral Ouest        | 14%                           | -279                          | 11%                           | -42                           | 13%                           | -324                          | 20%                           | 134                           | 28%                           | 598                           | 15%                           | 203                           |
| Secteur littoral et rétro littoral Est          | 12%                           | -222                          | 10%                           | 18                            | 11%                           | -198                          | 20%                           | 75                            | 29%                           | 362                           | 18%                           | 129                           |
| Secteur rural Sud Ouest                         | 19%                           | -192                          | 14%                           | -96                           | 18%                           | -162                          | 21%                           | 153                           | 17%                           | 314                           | 10%                           | -56                           |
| Secteur rural Sud Centre                        | 20%                           | -62                           | 15%                           | -1                            | 19%                           | -24                           | 20%                           | 53                            | 17%                           | 84                            | 10%                           | -9                            |
| Secteur rural Sud Est                           | 19%                           | -35                           | 14%                           | 39                            | 18%                           | -16                           | 20%                           | 47                            | 18%                           | 180                           | 11%                           | -48                           |
| <b>TOTAL SCoT</b>                               | <b>17%</b>                    | <b>-1071</b>                  | <b>15%</b>                    | <b>-291</b>                   | <b>17%</b>                    | <b>-804</b>                   | <b>20%</b>                    | <b>482</b>                    | <b>20%</b>                    | <b>3 271</b>                  | <b>11%</b>                    | <b>522</b>                    |

L'analyse de l'indice de jeunesse entre 2007 et 2017 (soit le rapport entre la population de moins de 20 ans et la population de 60 ans et plus) permet de visualiser cette évolution (cf. ci-dessous).



Indice de Jeunesse (rapport entre la population de moins de 20 ans et la population de 60 ans et plus ; Source : ANCT, Observatoire des territoires)

**D'une part les ménages jeunes et avec enfants migrent des secteurs urbains et littoraux / rétro littoraux vers les secteurs périurbains. D'autre part, la population des jeunes retraités, mais**

**aussi des plus de 90 ans est en forte augmentation dans tous les secteurs. L'évolution de la population des enfants est plus stable bien que globalement négative.**

### C. Evolution de la taille moyenne des ménages et « point mort »

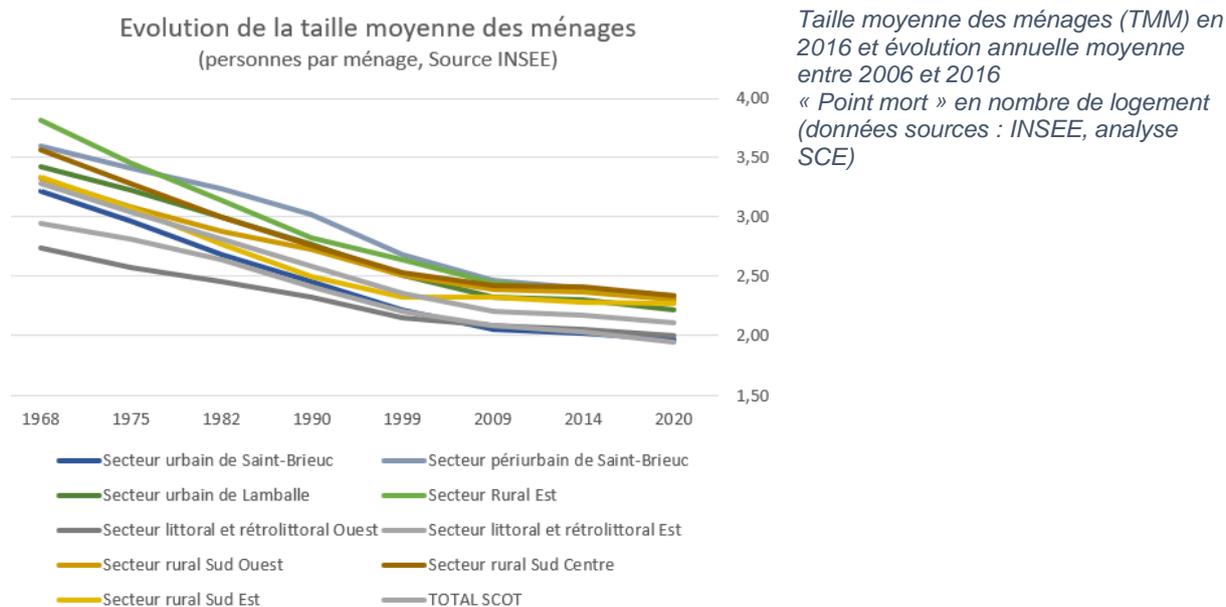
Les évolutions sociétales telles que la baisse de la natalité, l'augmentation de la décohabitation des ménages et des familles recomposées, ainsi que le vieillissement impactent directement les besoins en logement. Conséquence de ce phénomène, la taille moyenne des ménages a fortement diminué durant le 20<sup>e</sup> siècle. Si en 1968, un ménage sur le territoire du SCoT de Saint-Brieuc était en moyenne composé de 3,28 personnes, ce nombre était de seulement 2.11 personnes par ménage en 2020. Le besoin en logements se trouve ainsi augmenté d'un tiers du parc pour loger le même nombre de personnes. En planification, ce besoin est exprimé par le « point mort » de production de logements.

Il est toutefois à noter que l'évolution de la taille moyenne des ménages est également fortement influencée par la dynamique démographique d'un territoire : un territoire qui accueille de nombreuses familles avec enfants connaîtra une baisse bien plus faible qu'un territoire dont la population stagne ou qui accueille une grande part de personnes plus âgées. Dans certains territoires périurbains qui connaissent une forte attractivité démographique, la tendance à la baisse de la taille moyenne des ménages a désormais été inversée au profit d'une tendance à la hausse.

Le graphe ci-contre illustre l'évolution de la taille moyenne des ménages (TMM) pour les différents secteurs du territoire du SCoT. Il en ressort notamment deux phénomènes marquants :

- **Un ralentissement significatif** de la diminution de la TMM pour les périodes après 2006 : La diminution de la TMM est d'une part freinée par des facteurs sociologiques et biologiques (un ménage familial étant composé d'au moins 2 personnes, soit un couple, soit une famille monoparentale avec un enfant). D'autre part, les années 2000 ont été marquées par une forte croissance démographique.
- **Un resserrement des écarts** entre les territoires selon deux faisceaux en 2020 : d'une part une TMM de l'ordre de 1.9 2,0 personnes par ménage dans les deux secteurs littoraux et rétro littoraux, ainsi que dans le secteur urbain de Saint-Brieuc, et d'autre part une TMM autour de 2,2 personnes par ménage dans le secteur urbain de Lamballe, secteur rural sud ouest et le secteur rural sud est. Seuls les secteurs rural est et secteur rural sud centre ont une TMM de 2.3.

|  | TMM  | TCAM      | Point mort (nb de logements) |           |           | en % de l'évolution du parc de logements |
|--|------|-----------|------------------------------|-----------|-----------|--|
|  | 2020 | 2009-2014 | 2009-2014                    | 2014-2020 | 2009-2020 |  |
| Secteur urbain de Saint-Brieuc           | 1,96 | -0,34%    | 696                          | 1269      | 1965      | 46%                                      |
| Secteur périurbain de Saint-Brieuc       | 2,29 | -0,61%    | 381                          | 615       | 996       | 43%                                      |
| Secteur urbain de Lamballe               | 2,22 | -0,17%    | 80                           | 361       | 441       | 29%                                      |
| Secteur Rural Est                        | 2,30 | -0,43%    | 62                           | 121       | 182       | 30%                                      |
| Secteur littoral et rétro littoral Ouest | 1,91 | -0,28%    | 93                           | 515       | 609       | 50%                                      |
| Secteur littoral et rétro littoral Est   | 1,86 | -0,56%    | 160                          | 548       | 708       | 38%                                      |
| Secteur rural Sud Ouest                  | 2,24 | -0,18%    | 68                           | 430       | 498       | 72%                                      |
| Secteur rural Sud Centre                 | 2,30 | -0,05%    | 14                           | 275       | 289       | 37%                                      |
| Secteur rural Sud Est                    | 2,22 | -0,34%    | 68                           | 125       | 193       | 38%                                      |
| TOTAL SCOT                               | 2,11 | -0,32%    | 1622                         | 4259      | 5882      | 43%                                      |



A l'échelle du SCoT, la taille moyenne des ménages continue à diminuer avec un taux moyen annuel de -0,5% entre 2014-2020. On note des évolutions différentes entre les secteurs :

- Les secteurs littoral et rétro littoral Est, secteur urbain de Lamballe et rural sud centre connaissent des baisses plus importantes entre -0.7 et -0.6%
- Le secteur rural Sud Est connaît une stagnation de la TMM en raison de sa forte croissance démographique sur la période 2006-2011.

Sur cette base, le « point mort » pour la période 2014-2020 peut être chiffré à 2 909 logements, soit le nombre de logements qui étaient nécessaires pour résorber la diminution de la taille moyenne des ménages (hébergement de la population déjà présente, sans compter les besoins de logements pour l'accueil de l'augmentation de la population du territoire).

Le « point mort » correspond à 33% de l'évolution du parc de logements sur la même période : ainsi, 1 logement supplémentaire sur 3 environ a servi pour faire face au desserrement des ménages, tandis que les 2 autres ont permis d'accueillir de nouvelles populations.

Ce taux varie assez significativement selon les territoires : il est particulièrement élevé pour les deux secteurs urbain et périurbain de Saint-Brieuc (soit respectivement de 42 et 40%), et particulièrement pas dans le secteur rural sud Est et rural est.

A l'échelle du territoire du SCoT, l'évolution de la taille moyenne des ménages connaît un net ralentissement depuis 2009. Les secteurs littoraux et rétro littoraux, ainsi que le secteur urbain de Saint-Brieuc connaissent une TMM d'environ 1.9 personnes par ménage, tandis qu'elle est de l'ordre de 2,3-2.2 dans tous les autres secteurs. Il en ressort un point mort d'environ 2 900 logements pour la période 2014-2020, soit 33% de l'évolution du parc de logements. Cette part est plus importante dans les secteurs urbain et périurbain de Saint-Brieuc.

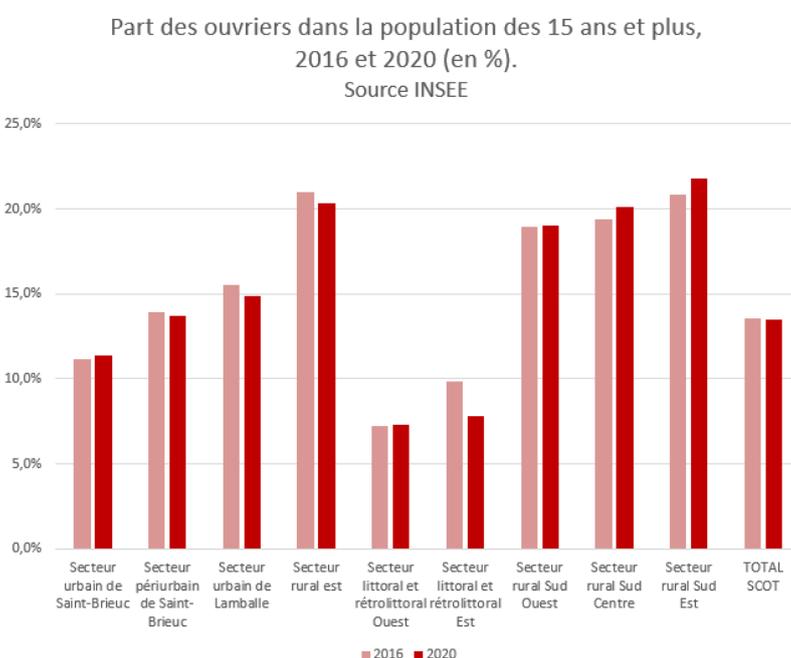
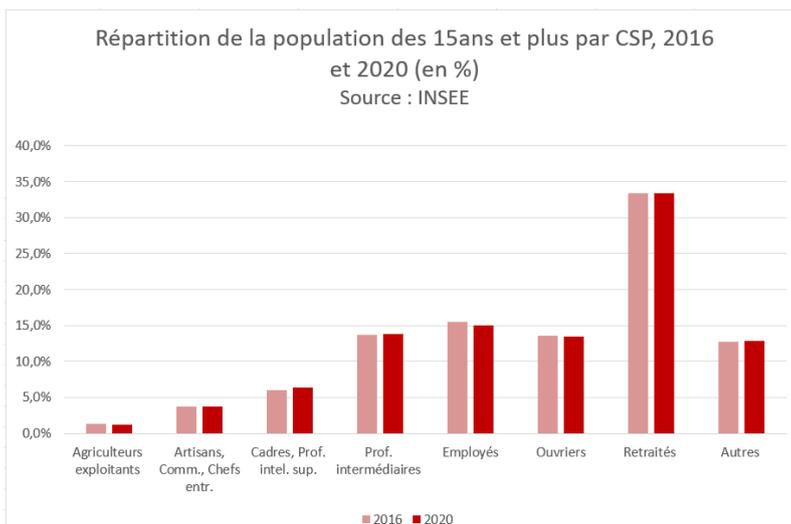
### 2.3.4 Structure socio-économique

#### A. Classes socio-professionnelles et emplois

L'évolution de la population du territoire SCoT par classe socio-professionnelle (CSP) montre une augmentation de la part des Cadres et Professions intellectuelles supérieures, et des Professions intermédiaires, tandis que notamment la part des Ouvriers a baissé (passant de 14,4% en 2011 à 13,5% en 2020 ; 13,3% à l'échelle régionale).

Surtout, la part des retraités a augmenté ; elle représente en 2020 33,4% de la population des 15 ans et plus (32,2% en 2011). A l'échelle régionale, ce taux est de 31,0% en 2020.

La comparaison des différents secteurs met en lumière certaines spécificités. Ainsi, à l'encontre de l'évolution moyenne du Pays, la part des ouvriers augmente entre 2011 et 2020 dans le **secteur rural est, et dans les 3 secteurs ruraux** (soit dans les secteurs où elle est déjà la plus importante avec +/- 20% de la population), et en même temps la part des retraités baisse dans ces mêmes secteurs. Cette baisse relative (en %) se confirme également dans les données absolues (en nombre).



Dans cette même période, le nombre d'emplois du territoire SCoT a augmenté de 2 447 emplois ainsi que le nombre d'actifs (+ 1 415). Les secteurs ayant gagné le plus d'emplois sont le **secteur urbain de Lamballe** et le **secteur périurbain de Saint-Brieuc**. Sur ces mêmes secteurs, le nombre d'actifs a lui aussi augmenté.

Sur le territoire, les employés (29% des emplois), les professions intermédiaires (27% des emplois) et les ouvriers (24% des emplois) représentent plus des ¾ des emplois du SCoT en 2020. Le nombre des emplois des professions intermédiaires ont augmenté (+1,4% ou 1 323 emplois entre 2016 et 2020) ainsi que le nombre d'emplois ouvriers (+0.8%). A contrario celui des employés a légèrement baissé (-0.1%).

Le nombre d'ouvriers actifs résident sur le territoire a lui baissé de 876 actifs ce qui indique que les emplois perdus ont pour une partie touché des actifs sur les territoires limitrophes.

La part des cadres et professions intellectuelles supérieures a quant à elle augmentée (+1 100 actifs résidents sur le territoire) entre 2016-2020, soit plus fortement que les emplois de cette même catégorie (+1.3% ou 545 emplois).

Les agriculteurs exploitants ne représentent que 2% des emplois alors qu'ils jouent un rôle important dans l'économie du Pays. Sur la période 2016-2020, la part des agriculteurs exploitants a baissé de 2% ce qui correspond à une perte de 202 emplois.

| Evolution 2016-2020 | Agriculteurs exploitants |       | Artisans, commerçants, chefs d'entreprises |      | Cadres profession intellectuels |      | Profession intermédiaire |      | Employés |       | Ouvriers |       |
|---------------------|--------------------------|-------|--|------|---------------------------------|------|--------------------------|------|----------|-------|----------|-------|
|                     | Nombre                   | %     | Nombre                                     | %    | Nombre                          | %    | Nombre                   | %    | Nombre   | %     | Nombre   | %     |
| Emplois             | -202                     | -2,2% | 214  | 0,8% | 545                             | 1,3% | 1323                     | 1,4% | -69      | -0,1% | 637      | 0,8%  |
| Actifs              | -222                     | -2%   | 162  | 0,6% | 1101                            | 2,6% | 1721                     | 1,8% | -473     | -0,4% | -876     | -0,9% |

**Le Pays connaît une augmentation du nombre d'emplois et d'actifs des cadres, des professions intellectuelles supérieures et des professions intermédiaires mais une baisse importante pour les ouvriers. Aussi la part des retraités qui se situe déjà au-dessus de la moyenne régionale augmente davantage. Cette évolution est cependant inversée dans les secteurs ruraux et le secteur rural est où la part des ouvriers augmente et la part des retraités baisse.**

L'évolution de la structure des emplois se reflète également dans l'évolution de la structure des actifs résidant sur le territoire.

## 2.4 Projections démographiques à l'horizon 2050

Les projections démographiques de l'INSEE prévoient pour la Région Bretagne une augmentation de 400 000 habitants entre 2018 et 2040 si les tendances démographiques et migratoires se poursuivaient. Cette augmentation de population serait de +0.52% par an soit plus que l'augmentation annuelle moyenne de la France métropolitaine (+0.34%).

La croissance démographique se concentrerait dans la partie orientale de la région, couvrant l'Ille-et-Vilaine et une large frange littorale du Morbihan. C'est également dans ces zones que le nombre de Bretons de moins de 65 ans augmenterait le plus.

**Plusieurs scénarios sont envisagés :**

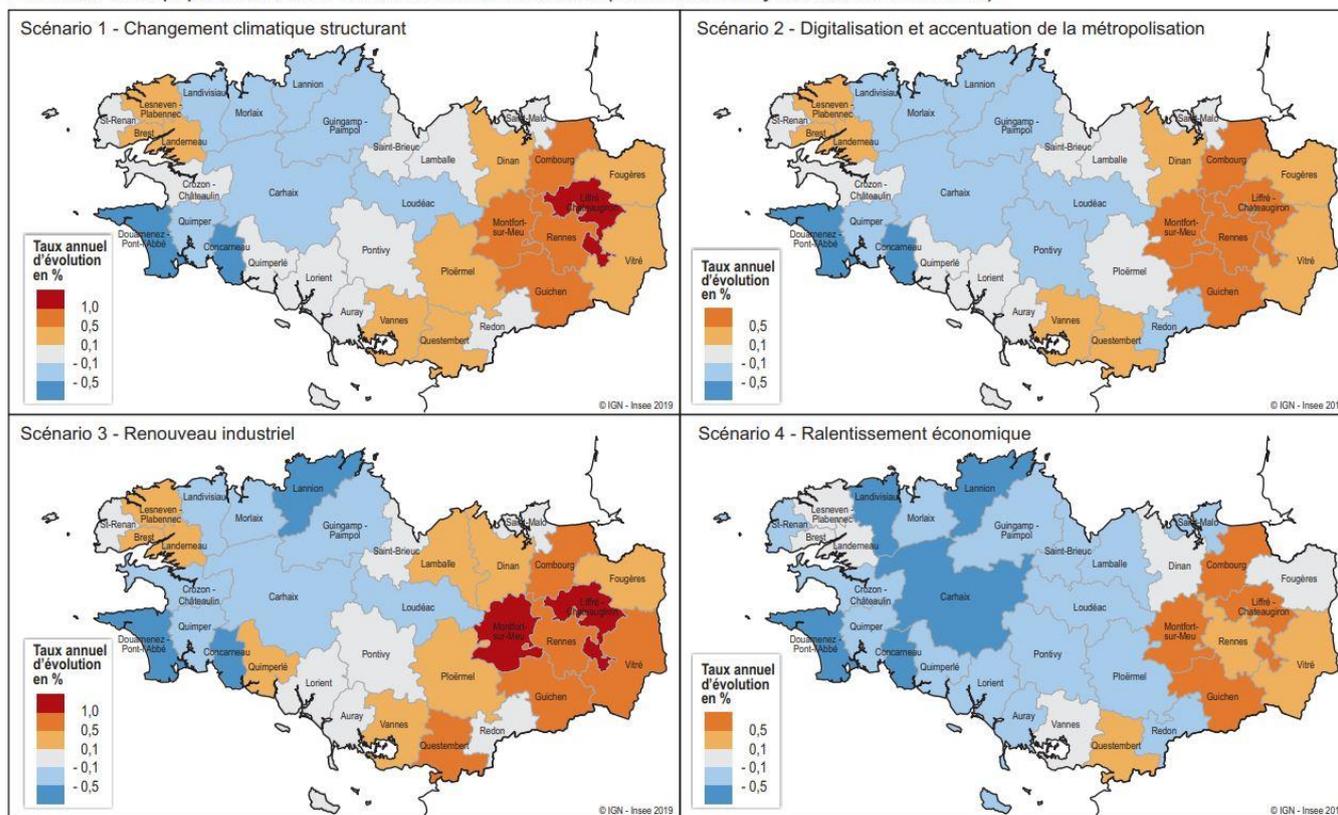
- La première perspective serait celle d'un « **changement climatique structurant** ». Alors l'attrait du cadre de vie régional se traduirait notamment par l'arrivée d'une population extérieure active. Les familles avec enfants se dirigeraient vers les zones urbaines pour profiter d'un meilleur niveau de service et diminuer leurs coûts de transports. A l'inverse, davantage de familles bretonnes se dirigeraient vers des zones plus isolées pour améliorer leur cadre de vie.
- Le second scénario envisagé serait celui de « **la digitalisation et l'accentuation de la métropolisation** ». Dans ce cas de figure, l'attractivité de Rennes et Brest seraient plus importantes. Les territoires spécialisés dans l'industrie comme le Pays de Saint-Brieuc deviendraient moins attractifs pour les salariés du secteur qu'ils soient bretons ou viennent d'autres régions.
- Un troisième scénario évoque « **un nouveau industriel** ». Le développement et l'innovation dans l'industrie attireraient plus d'actifs extérieurs dans les zones urbaines et industrielles. Les territoires comme le Pays de Saint-Brieuc verraient moins de départs d'actifs et les emplois régionaux inciteraient les familles à quitter les pôles urbains pour s'installer en périphérie.
- Enfin un quatrième scénario « **ralentissement économique** » envisage une baisse de l'activité de la région Bretagne. Le littoral resterait alors le seul atout d'attractivité et accueillerait davantage de retraités.

### Le modèle « Omphale »

Cet outil méthodologique de projection d'habitants, d'actifs, de logements et d'élèves (développé par l'INSEE) permet de réaliser des projections de population infra-nationales en projetant d'année en année, à partir de 2013, les pyramides des âges des différents territoires. L'évolution de la population par sexe et âge repose sur des hypothèses d'évolution de trois composantes : la fécondité, la mortalité et les migrations (flux internes à la France et solde migratoire avec l'étranger). Différents scénarios sont ainsi élaborés selon les hypothèses retenues.

Dans tous les scénarios, les classes d'âges supérieures à 65 ans sont celles qui gagneraient le plus d'habitants. La population d'âge actif est la plus sensible aux différents scénarios. Si selon les trois premiers scénarios la population des 20-64 ans augmentait, elle diminuerait en revanche de 25 000 personnes d'ici 2040 en cas de ralentissement économique.

Évolution de la population des 20-64 ans selon les scénarios (taux annuel moyen entre 2018 et 2040)



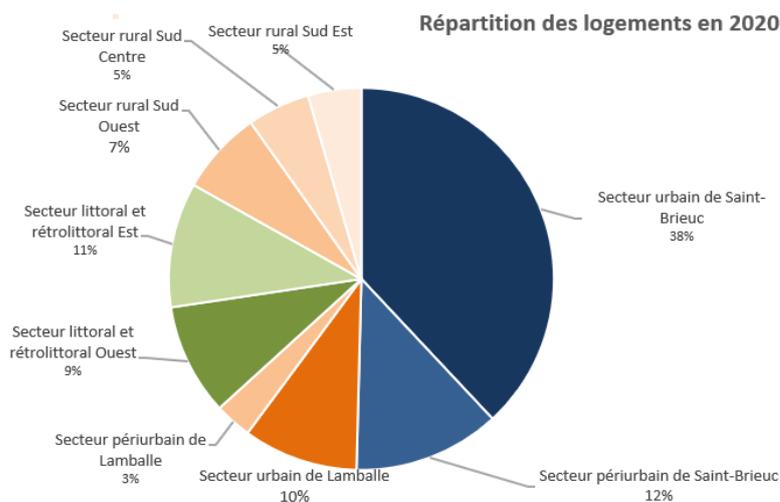
Source : Insee, Omphale 2017.

Les cartes ci-dessus illustrent les traductions territoriales des différents scénarios à l'échelle de la Bretagne. Pour tous les scénarios, on observe une fracture Est-Ouest, avec une tendance baissière pour l'Ouest et une tendance haussière pour l'Est. Les différences entre les scénarios portent notamment sur l'étendue du périmètre entraîné par l'attractivité de la métropole rennaise, et l'attractivité du littoral du Morbihan.

**Le territoire du Pays de Saint-Brieuc se trouve à la jonction des deux zones, juste au-delà de la zone attractive de la métropole rennaise.** Dans les trois premiers scénarios, le territoire de Saint Brieuc Armor Agglomération n'augmenterait pas en population. En cas de scénario de renouveau industriel, le secteur de Lamballe Terre et Mer gagnerait de la population. En cas de scénario de ralentissement économique, le Pays de Saint Brieuc verra sa population baisser.

## 2.5 Evolution de l'offre de logements

### 2.5.1 Le parc de logement



En 2020, le Pays de Saint-Brieuc compte 128 664 logements. Et sont largement concentrés sur les **secteurs urbains et périurbains de Saint-Brieuc** qui accueillent une part très importante de la population.

**Le modèle de la maison individuelle** est dominant. Près de 75% du parc de logement est une maison individuelle. Le taux de maisons individuelles est le plus faible dans le secteur urbain de Saint-Brieuc (57%).

Source : INSEE

**Les secteurs ruraux** sont marqués par l'importance de la maison individuelle avec des taux supérieurs à 90%. **Les secteurs littoraux** ont des parts de maison individuelle aux alentours de 78%.

**L'habitat collectif** sur le territoire du SCoT se concentre principalement au niveau des grands pôles d'habitat. L'offre de logements collectifs est donc très largement concentrée sur le **secteur urbain de Saint-Brieuc** avec 20 560 appartements (42%).

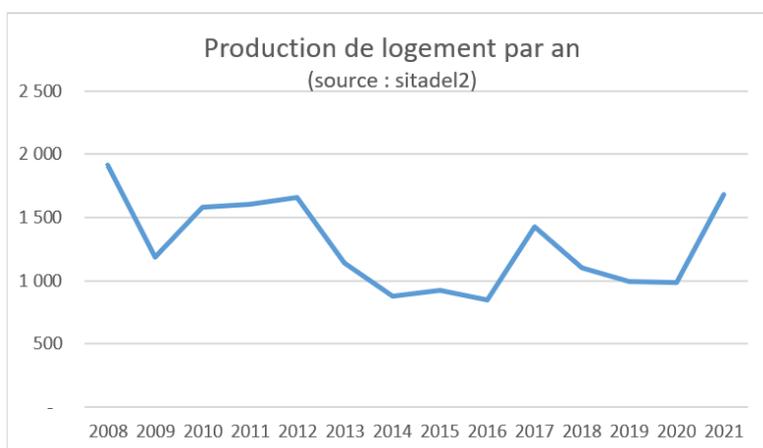
**Environ 50% du parc des logements sont situés dans les secteurs urbains et périurbains de Saint-Brieuc**, tandis que les secteurs littoraux et rétro littoraux, et le secteur urbain de Lamballe concentrent chacun environ 10% du parc. La prédominance de l'habitat individuel introduit d'importantes conséquences en termes de consommation foncière et de mitage.

### 2.5.2 Activité de construction

**L'évolution du nombre de logements commencés par an entre 2008 et 2021** montre une activité plus importante jusqu'en 2012 avec près de 1 900 logements commencés par an en 2008, et 1 600 logements par an durant la période 2010-2012.

La production a ensuite largement ralenti sur la période 2012-2016 (moins de 1000 logements par an) avant de connaître des signes d'un regain d'activité en 2017, puis de rebaisser entre 2018-2019.

Enfin, les dernières années (2020-2021) se caractérisent par un nouveau regain de la production de logement par an (entre 980 et 1680 logements), proche de la tendance des années 2008-2012



Le graphique ci-dessous présente le rapport entre le nombre de logements commencés (de 2008 à 2012 , 2013 à 2016 et 2017- à 2020) et l'évolution de la population ( soit **le nombre de logements par habitant supplémentaire**).

| Production logement par typologie (2018-2021) | Individuel Pur | %   | Individuel groupé | %   | Collectifs | %   | Résidence | %   | Total | % du secteur |
|---|----------------|-----|-------------------|-----|------------|-----|-----------|-----|-------|--------------|
| Secteur urbain de Saint-Brieuc                | 576            | 32% | 195               | 11% | 743        | 41% | 277       | 15% | 1791  | 38%          |
| Secteur périurbain de Saint-Brieuc            | 512            | 76% | 124               | 18% | 35         | 5%  | 0         | 0%  | 671   | 14%          |
| Secteur urbain de Lamballe                    | 368            | 63% | 94                | 16% | 119        | 20% | 0         | 0%  | 581   | 12%          |
| Secteur rural est                             | 141            | 90% | 16                | 10% | 0          | 0%  | 0         | 0%  | 157   | 3%           |
| Secteur littoral et rétro littoral Est        | 353            | 75% | 61                | 13% | 55         | 12% | 1         | 0%  | 470   | 10%          |
| Secteur littoral et rétro littoral Ouest      | 438            | 75% | 56                | 10% | 87         | 15% | 0         | 0%  | 581   | 12%          |
| Secteur rural Sud Ouest                       | 202            | 85% | 22                | 9%  | 15         | 6%  | 0         | 0%  | 239   | 5%           |
| Secteur rural Sud Est                         | 179            | 87% | 26                | 13% | 0          | 0%  | 0         | 0%  | 205   | 4%           |
| Secteur rural Sud Centre                      | 62             | 97% | 2                 | 3%  | 0          | 0%  | 0         | 0%  | 64    | 1%           |
| TOTAL SCOT                                    | 2831           | 59% | 596               | 13% | 1054       | 22% | 278       | 6%  | 4759  | 100%         |

Source : INSEE

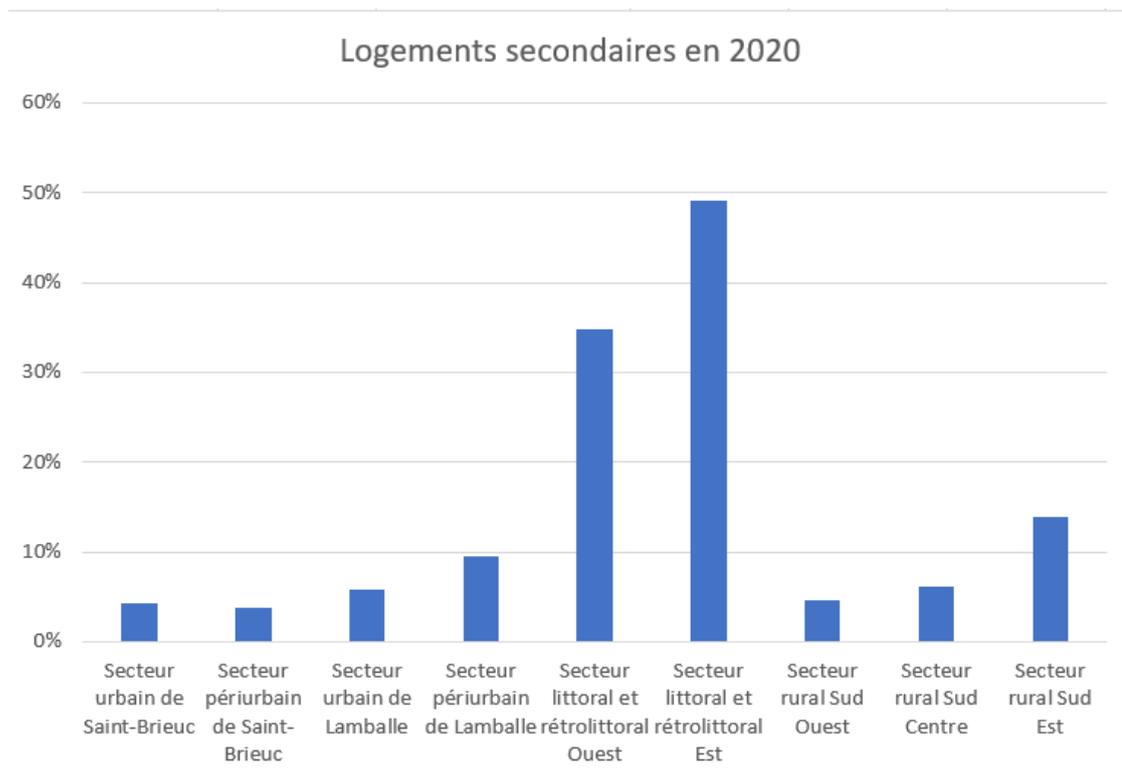
En ce qui concerne la typologie des logements produits, la prédominance de l'habitat individuel se poursuit, mais avec **une part d'appartements qui augmente globalement** (22% de la production 2018-2021). Toutefois cette tendance n'est pas homogène sur le territoire : elle est particulièrement forte dans les **secteurs urbains** de Saint-Brieuc (40%) et de Lamballe (20%)

Quant à la part de l'habitat individuel groupé, elle varie entre 3 et 18% de la production selon les secteurs, avec des taux entre 10% et 18% dans les **secteurs urbains et périurbain de Saint-Brieuc et rural est**.

L'habitat individuel pur reste largement dominant dans les secteurs ruraux, notamment dans le secteur rural Sud Centre avec 97% de production d'individuel pur.

### 2.5.3 Résidences secondaires

La part des résidences secondaires sur le territoire est de 13% en 2020. **Les secteurs littoraux** sont marqués par l'importance des résidences secondaires : **le secteur littoral et rétro littoral Est** atteint 49% de logements secondaires et **le secteur littoral et rétro littoral Ouest** 35%. L'ensemble des autres secteurs du Pays ont des taux de résidences secondaires inférieurs à 10% mis à part le **secteur rural Sud-Est** (14%). Aussi, **le secteur rural est** se démarque avec un taux relativement élevé de près de 10%.



Source : INSEE

**A l'échelle du Pays, 2 logements sur 10 sont des résidences secondaires. Cependant, on observe des disparités au sein du territoire. Notamment les secteurs littoraux présentent des taux de résidences secondaires beaucoup plus importantes et les secteurs rural Sud-Est et rural est des taux comparativement élevés.**

#### 2.5.4 L'habitat social

##### A. Caractéristiques du parc

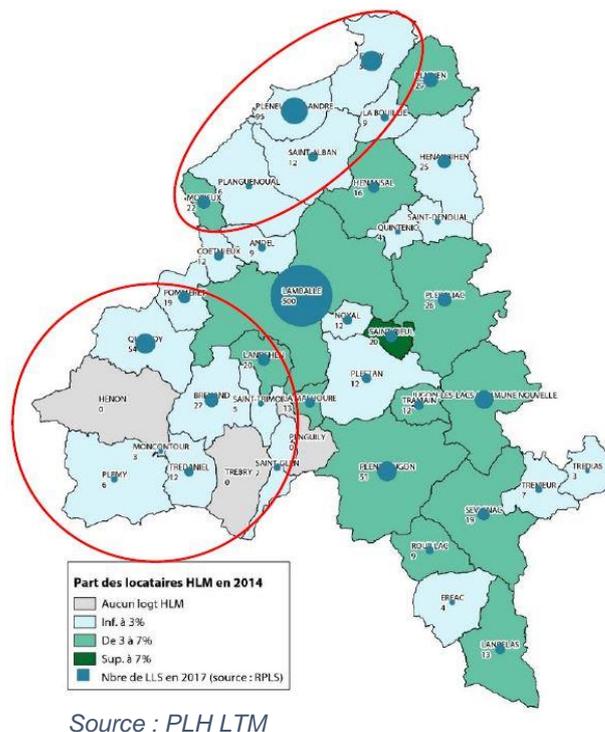
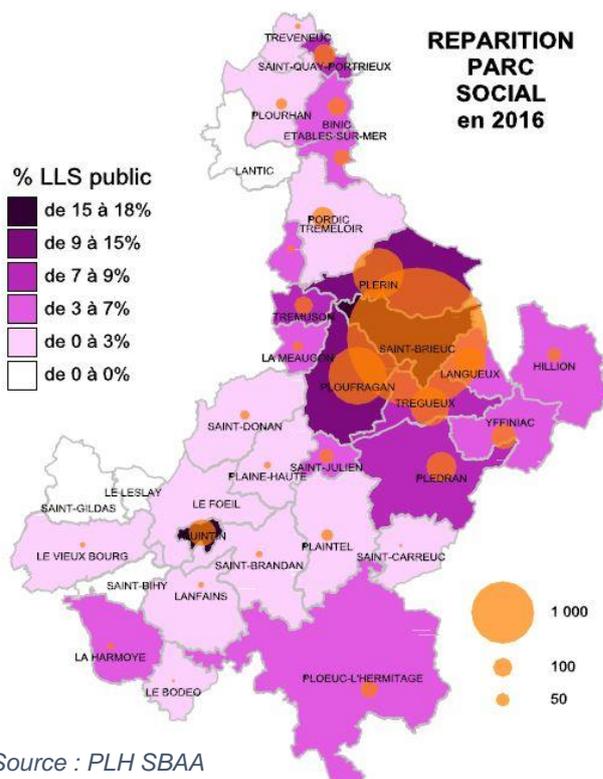
A l'échelle du Pays, en 2022, le parc de logements sociaux représente 10 478 logements soit environ 8 % de son parc de logement total. Les parcs des logements sociaux se distinguent comme suit :

- Lamballe Terre & Mer** dispose d'un parc social plus orienté vers la maison individuelle (68% de maisons individuelles et 32% d'appartements – 72 % d'entre eux sont localisés à Lamballe-Armor). Le parc de logement social de LTM se caractérise par un parc individuel majoritaire qui répond à une demande locale. L'offre se compose majoritairement de T3 et T4 (ils représentent 76 % de l'offre) pour s'adapter à la taille des ménages. Le parc de logement social de LTM est globalement assez récent. 62% des logements sociaux ont été construits ces 20 dernières années.
- Saint Brieuc Armor Agglomération** a un parc social majoritairement en collectif (74%). Le taux de logements sociaux collectifs est plus faible sur les secteurs littoraux. Les logements de taille moyenne T3 et T4 représentent la majorité de l'offre de logements sociaux (70 % de l'offre). Les très grands logements sont peu nombreux (T5 et + : 6 % de l'offre). Les petits logements sont concentrés dans la ville-centre de Saint-Brieuc. Le parc de logement social est globalement assez ancien (une majorité a été construite sur la période 1970-1999) mais plus récent sur les secteurs littoraux.

A titre de comparaison, le taux des logements sociaux collectifs est de 58% pour le Département et de 77% pour la Région..

### B. Répartition sur le territoire

Le secteur urbain de Saint-Brieuc concentre une forte partie des logements sociaux du Pays. La ville de Saint-Brieuc en accueille près de 5000 (soit plus de 20% de son par cet 51% du parc total de logement sociaux du Pays). Ensuite, Ploufragan (842 logements sociaux, soit 16% du parc), Plérin (663 logements sociaux, soit 9% du parc) et Lamballe (500 logements sociaux, soit 6% du parc) sont les villes qui accueillent le plus de logements sociaux en nombre absolu.



Le secteur urbain de Saint-Brieuc dans son ensemble est caractérisé par un fort taux de logement sociaux (supérieur à 10%), mais qui masque de fortes disparités entre les communes.

Les secteurs ruraux sont marqués par une part très faible de logements sociaux, avec des taux communaux allant de 0% (Saint-Gildas, Hénon, Trébry ou encore Penguily) à 3%. Seule la commune de Quintin affiche un taux de logement social supérieur à 15%.

Le parc locatif social est également très sous développé sur le secteur littoral et rétro littoral Est où il représente moins de 3% des résidences principales.

### C. Obligations de la Loi SRU

L'article 302-5 du code de la construction et de l'habitation (**loi SRU**) modifié par la loi 3 DS du 21 février 2022 s'applique aux communes dont la population est au moins égale à 3 500 habitants, comprises dans un EPCI de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants et dans lesquelles le nombre total de logements locatifs sociaux représente, au 1<sup>er</sup> janvier de l'année précédente, moins de 25 % des résidences principales. Ce taux est fixé à 20 % pour les communes dont le parc de logement existant ne justifie pas un effort de production supplémentaire pour répondre à la demande. 16 communes du Pays de Saint-Brieuc sont concernées par l'obligation d'atteindre un taux de logements sociaux d'au moins 20%/25 % :

**Sur le territoire de Lamballe Terre et Mer** (objectif :25 %) :

- Lamballe-Armor
- Pléneuf Val André
- Erquy
- Quessoy

**Sur le territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération** (Objectif : 20%):

- Etables sur Mer
- Pordic
- Ploufragan
- Trégueux
- Plaintel
- Ploeuc-L'Hermitage
- Plédran
- Yffiniac
- Langueux
- Hillion
- Saint-Brieuc
- Plérin

**Au 1<sup>er</sup> janvier 2023, seule la Ville de Saint-Brieuc répond à cette obligation** Les communes ayant moins de 20%/25% de logements locatifs sociaux sont soumises à un prélèvement sur leurs ressources fiscales. Les objectifs de réalisation à atteindre sur le territoire de chaque commune sont fixés à travers les PLH. Ces objectifs triennaux augmentent progressivement pour atteindre le taux requis de 20%/25%. Les communes concernées jusqu'en 2022 se situaient dans la première couronne de la Ville de Saint-Brieuc (**Ploufragan** qui en 2023 a quasiment atteint l'objectif, **Plérin, Trégueux et Langueux** avec des taux d'entre 11 et 13% en 2019), ainsi que les communes **d'Yffiniac et de Lamballe-Armor** (respectivement 9 et 10%).

La loi Egalité et citoyenneté du 27 janvier 2017 a défini les conditions d'exemptions des communes du dispositif de prélèvement sur ressources fiscales SRU. Ces exemptions sont analysées soit au regard de la tension sur la demande locative sociale pour les communes appartenant à une agglomération de plus de 30 000 habitants, soit pour les autres communes, au regard de l'insuffisance de desserte par les transports en commun. **Cette exemption s'appliquait, jusqu'en 2022, pour les 9 autres communes visées par la loi SRU. La loi 3DS a depuis modifié les modalités d'exemption en matière d'obligation de création de logements sociaux. Le décret n° 2023-601 du 13 juillet 2023 est venu fixé la liste des communes exemptées pour la prochaine période triennale 2023-2025 :**

- **Quessoy**
- **Ploeuc-L'Hermitage**
- **Hillion**
- **Binic-Etables sur Mer**

*D. La demande de logements sociaux*

Selon les analyses réalisées dans le cadre des PLH, la pression de la demande de logements sociaux est importante dans les secteurs urbains et périurbains de Saint-Brieuc notamment à Langueux, Pordic et Trégueux. Les secteurs littoraux sont aussi soumis à une pression de demande de logement importante notamment les communes de Binic-Etables-sur-Mer, Saint-Alban ou Erquy. Les secteurs au sud du territoire ont des pressions moins importantes à part quelques communes comme Jugon-les-Lacs.

En janvier 2023, le profil des demandeurs relevant du territoire de la SBAA est à 48 % des personnes seules et à 6% des familles nombreuses. 32,5% des demandeurs sont des précaires. 16,36% sont au chômage. 18,40% des demandes émanent de personnes âgées et de retraités. Les étudiants (1%) et les apprentis (2,80%) ne représentent qu'une faible part des demandeurs.

Sur le territoire de LTM, en 2021, les personnes seules représentent 45 % des demandeurs, et les familles nombreuses (3 enfants et plus) 9 %. 53 % des demandeurs sont précaires (ressources inférieures à 40 % des plafonds PLUS). Cette part élevée s'explique par des conditions d'accès à l'emploi des ménages difficiles (contrat précaires ou chômage) et par un nombre important d'inactifs (retraités notamment). 37 % des demandeurs ont moins de 40 ans, 37 % de 40 à 59 ans et 26 % plus de 60 ans.

## 2.5.5 Les programmes d'amélioration du parc des logements

### A. Lamballe Terre & Mer

Entre 2014 et 2017, l'ensemble des communes de Lamballe Terre & Mer étaient couvertes par un PIG « précarité énergétique et adaptation » et près de 400 logements ont pu être rénovés via les aides de l'ANAH. Lamballe Terre & Mer, en partenariat avec l'Agence Nationale de l'Habitat a engagé un nouveau programme sur l'ensemble de son territoire pour la période 2018-2020 avec 3 grands volets :

- La baisse de la facture énergétique
- Le maintien à domicile des occupants
- La réalisation de logements locatifs conventionnés.

Ce dispositif a de nouveau été prolongé pour la période 2021-2023.

Ce programme permet aux propriétaires occupants et aux propriétaires bailleurs de bénéficier d'un accompagnement (technique et administratif) personnalisé ainsi que des subventions pour la réalisation de travaux.

Parallèlement, Lamballe Terre & Mer mène un programme de rénovation énergétique fort avec des actions emblématiques :

- Permanence de l'Agence Locale de l'Energie et du Climat (Alec),
- Mise en œuvre d'un SLIME (Service Local d'Intervention pour la Maitrise de l'Energie : le SLIME repère, analyse et traite les dossiers relevant de la précarité énergétique),
- Thermographie aérienne en 2016.

Enfin, une OPAH Renouvellement Urbain a été lancée sur le territoire du centre-ville de Lamballe-Armor pour la période 2019-2023, qui intègre un dossier Energie appelé en 2022, « MPR Sérénité » (Ma Prime Rénov' Sérénité) qui vise un gain d'économie d'énergie de 35 % en l'avant et l'après travaux.

### A. Saint-Brieuc Armor Agglomération

Depuis 2006, Saint-Brieuc Armor Agglomération est délégataire des aides de l'Agence Nationale de l'Habitat. Elle décline ainsi son Programme d'Actions Territorial en répondant au mieux aux besoins d'amélioration de l'habitat de ses habitants.

En 2017, en partenariat avec les professionnels du bâtiment, les structures bancaires, les associations et les pouvoirs publics, l'EPCI a structuré son intervention et ses dispositifs d'accompagnement auprès des ménages, en créant une plateforme de la rénovation de l'habitat. Ce service public a été complété et pris corps en 2018 avec la création de l'Espace Info Habitat (EIH) afin d'offrir aux usagers un accompagnement individualisé, neutre et gratuit, pour tout projet habitat.

L'espace Info Habitat fait partie du réseau régional « Renov'Habitat » et est aujourd'hui labellisé « Point relais France Rénov' ». Il propose :

1) un parcours d'accompagnement des ménages dans un programme de travaux, avec :

- une entrée unique : l'Espace Info Habitat situé dans les locaux de Saint-Brieuc Armor Agglomération au 5 rue du 71<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie 22 000 SAINT-BRIEUC, avec un accueil physique et téléphonique (02 96 77 30 70, [infohabitat@sbaa.fr](mailto:infohabitat@sbaa.fr))

- des infos/conseils pour tous (et notamment un dispositif de conseils en faveur des ménages en précarité énergétique),
- un accompagnement personnalisé aux travaux qui s'appuie sur 6 dispositifs opérationnels financés en partie par les aides de l'ANAH :
  - o Le Programme d'Intérêt Général d'amélioration de l'habitat intitulé « Précarité » (2022-2025) couvrant les 32 communes de l'Agglomération (hors périmètre de l'OPAH Renouveau Coeur de Ville de Saint-Brieuc)
  - o L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat de Renouveau Urbain sur l'hyper centre-ville de Saint-Brieuc (2019-2023)
  - o Le Programme Opérationnel de Prévention et d'Accompagnement en Copropriétés (POPAC) portant sur la Ville de Saint-Brieuc (mi-2020 à mi-2023)
  - o L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat des Copropriétés Dégradées portant sur la ville de Saint-Brieuc (mi-2021 à mi-2026)
  - o Le SLIME - Service Local d' Intervention pour la Maîtrise de l' Energie, afin d' accompagner les ménages en situation de précarité énergétique
  - o L' auto-réhabilitation Accompagnée, réalisée par les Compagnons Bâisseurs Bretagne, auprès des ménages en difficultés.
- des aides financières aux travaux (ANAH, Saint-Brieuc Armor Agglomération, les communes),

2) un dynamique d'acteurs pour encourager la rénovation (établissements bancaires, professionnels de l' immobilier, du bâtiment)

3) des conseils au petit tertiaire.

En outre, Saint-Brieuc Armor Agglomération porte :

- Un programme ANRU
- Une OPAH Renouveau Urbain multi-site

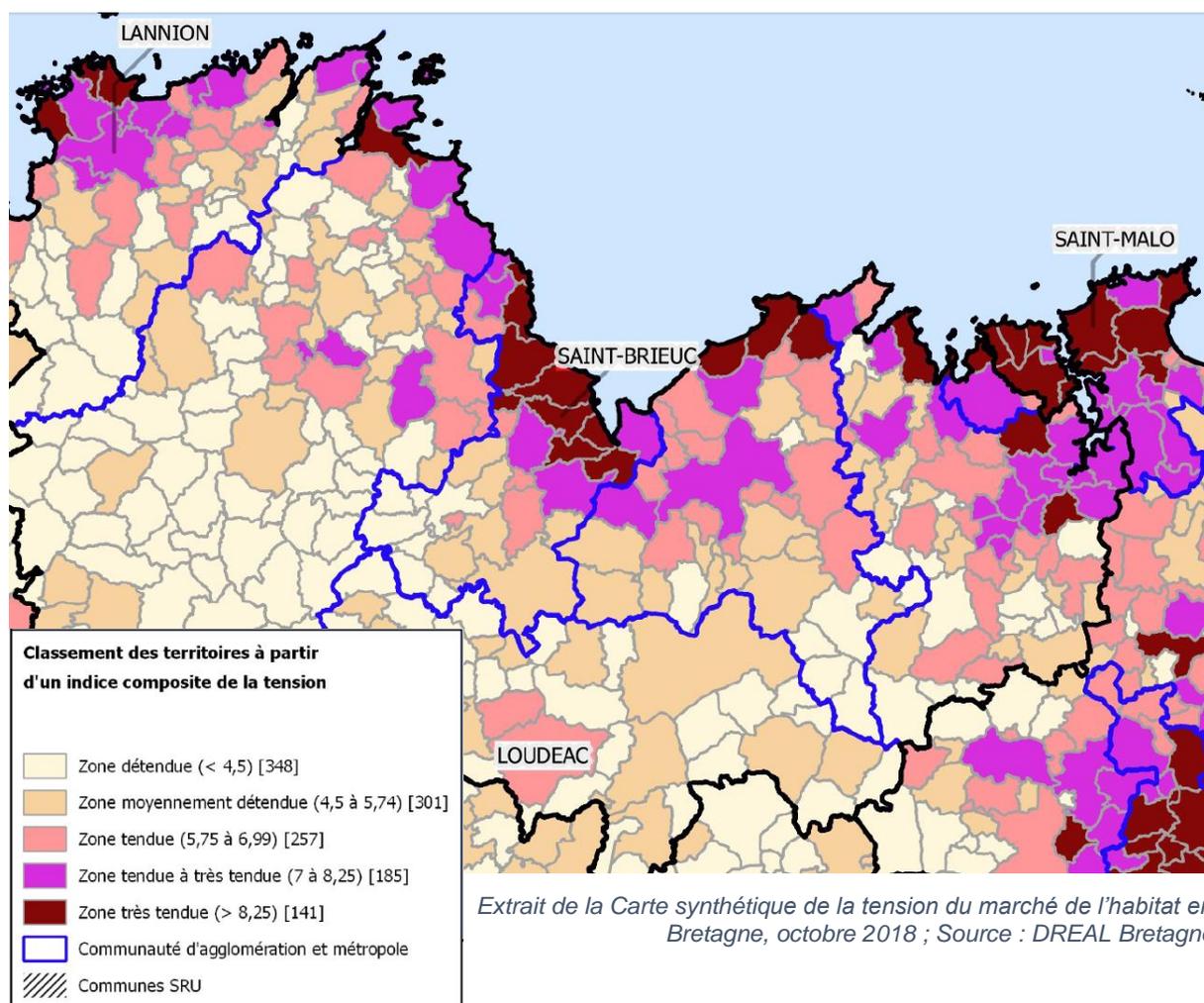
Notons que l'agglomération briochine a été lauréate du programme de lutte contre la vacance en 2021.

## 2.5.6 Le marché de logements

### A. La tension du marché de l'habitat

Pour mieux comprendre la tension sur le marché de l'habitat et mieux identifier les besoins de logements (dont les logements sociaux), la DREAL Bretagne a développé un « indicateur composite » permettant de cartographier la situation régionale. Cet indicateur mis en place en 2010 et actualisé en 2018 repose sur des indicateurs de la demande (poids démographique, taux d'emplois, ménages sous le seuil de pauvreté), de l'effet d'éviction (part des résidences secondaires, part des logements vacants, prix médian du foncier et des maisons, taux des ménages locataires), et de l'offre (taux du parc HLM, nombre de demandes locatives sociales externes, taux des constructions neuves).

La cartographie réalisée en 2018 permet de différencier des « zones détendues » à « très tendues ». Sur le Pays de Saint-Brieuc, l'ensemble de la bande littorale d'Yffignac à Binic - Etables-sur-Mer est classé en « zone très tendue » (intégrant Tréguieux et Trémuson), ainsi que Pléneuf – Val-André, Erquy et Plurien. 8 autres communes sont classées en « zones tendu à très tendues », dont notamment l'ancienne commune de Lamballe. Seul un nombre restreint de communes du Sud-Ouest et du Sud-Est sont classées en « zone détendue ».



### B. Les terrains à bâtir

La DREAL Bretagne a édité en 2023 une enquête sur le prix des terrains à bâtir en Bretagne. Depuis 2006, les prix des terrains au m<sup>2</sup> augmentent régulièrement. Dans le Département, le prix moyen au m<sup>2</sup> est de 60€/m<sup>2</sup> en 2021. Il a augmenté de 50% entre 2008 et 2021.

Sur le territoire de Saint-Brieuc Agglomération, le prix moyen au m<sup>2</sup> des terrains à bâtir se situe, en 2021, entre 70 et 90 €, et sur Lamballe Terre et Mer, entre 50 et 70 €.

En même temps, les surfaces moyennes des terrains des Côtes-d'Armor suivent une baisse importante depuis une dizaine d'année (-30% entre 2008 et 2021). L'évolution des surfaces apparaît cependant relativement stable entre 2014 et 2021. En moyenne régionale, le prix moyen du terrain est ainsi de 62 100 euros en 2021 contre 44 946 euros en 2006.

A l'échelle des Côtes d'Armor, les prix des terrains à bâtir sont plutôt parmi les moins chers de la Région (49 300 € en 2021). L'augmentation entre 2013 et 2018 est de +9.2% par terrain, même si les prix ont diminué entre 2017 et 2018. Les territoires métropolitains de Rennes, Brest et Vannes sont les plus chers.

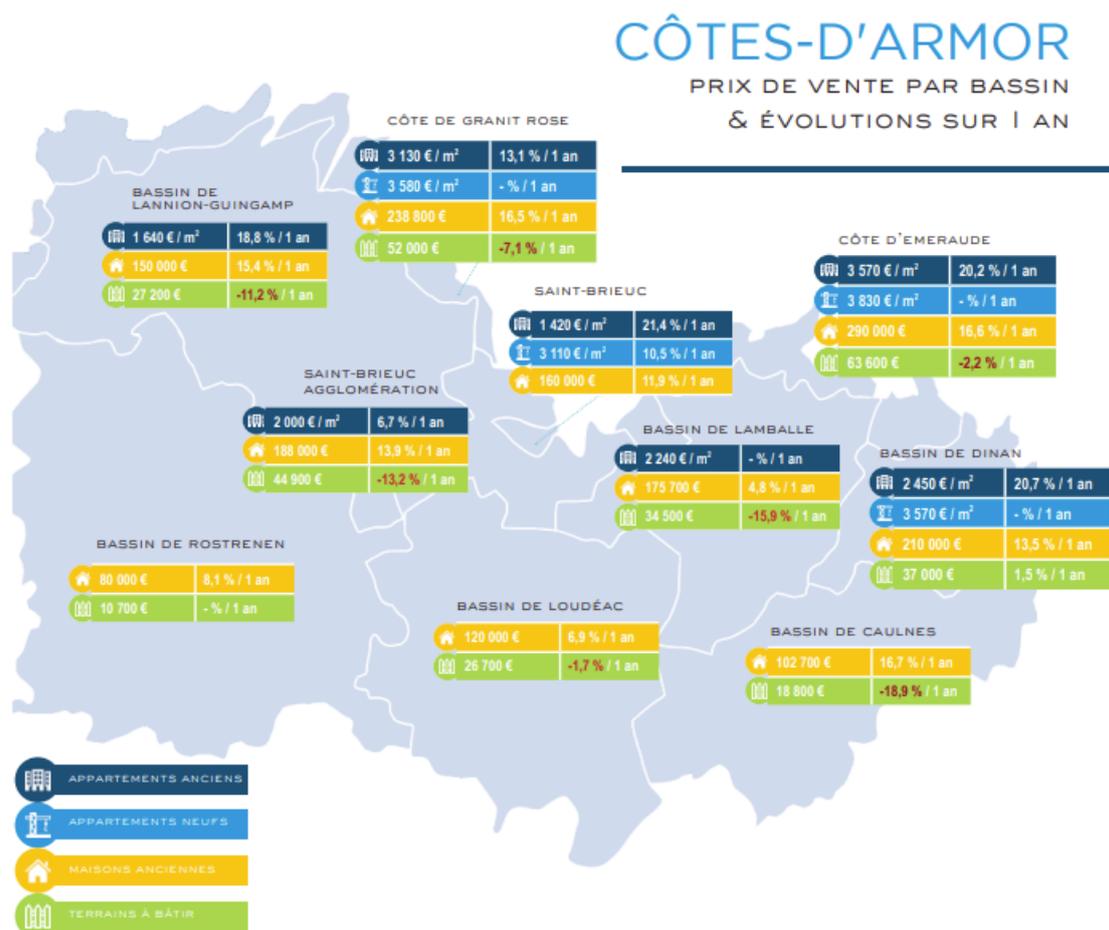
### C. Prix des biens immobiliers

Les secteurs les plus chers à l'achat sont les secteurs littoraux qui restent largement au-dessus des autres secteurs du Pays. Les secteurs ruraux présentent des prix beaucoup plus abordables tant en matière de coût au m<sup>2</sup> qu'en matière de coût d'achat de biens. Les communes du secteur périurbain de

Saint-Brieuc représentent des gros volumes de ventes de maisons individuelles depuis 2012, notamment les communes de Pordic et Plérin.

Selon le baromètre de l'immobilier des notaires bretons, publié en juillet 2022, le prix des maisons a augmenté de + 7,10 % en un an en Côtes d'Armor (+ 12,60 % en Finistère, + 11,40 % en Ille et Vilaine et + 10 % en Morbihan) et le prix des appartements neufs de 16,60 %.

Dans le détail, on distingue de fortes disparités de prix entre le littoral et les territoires ruraux :



## 2.5.7 Logements vacants

**A l'échelle du territoire SCoT, la vacance concerne 7.7% des logements**, soit un taux inférieur à la moyenne départementale (8,5%) mais légèrement supérieur à la moyenne régionale (7,3%).

Si le taux de vacance a significativement augmenté entre 2011 et 2016, de 23,5% (+ 2 000), celui est en baisse sur la dernière période 2016-2020. En effet, en 2020 le nombre de logements vacants représente 9 935 logements contre 10 148 en 2016.

| 2020                                     | Total de logements | Logements vacants | % de logements vacants |
|--|--------------------|-------------------|------------------------|
| Secteur urbain de Saint-Brieuc           | 48987              | 4267              | 9%                     |
| Secteur périurbain de Saint-Brieuc       | 15869              | 933               | 6%                     |
| Secteur urbain de Lamballe               | 12429              | 1010              | 8%                     |
| Secteur rural est                        | 4016               | 371               | 9%                     |
| Secteur littoral et rétro littoral Ouest | 12140              | 672               | 6%                     |
| Secteur littoral et rétro littoral Est   | 13594              | 485               | 4%                     |
| Secteur rural Sud Ouest                  | 9103               | 879               | 10%                    |
| Secteur Rural Sud Centre                 | 6775               | 673               | 10%                    |
| Secteur rural Sud Est                    | 5752               | 645               | 11%                    |
| <b>TOTAL SCoT</b>                        | <b>128664</b>      | <b>9935</b>       | <b>7,7%</b>            |

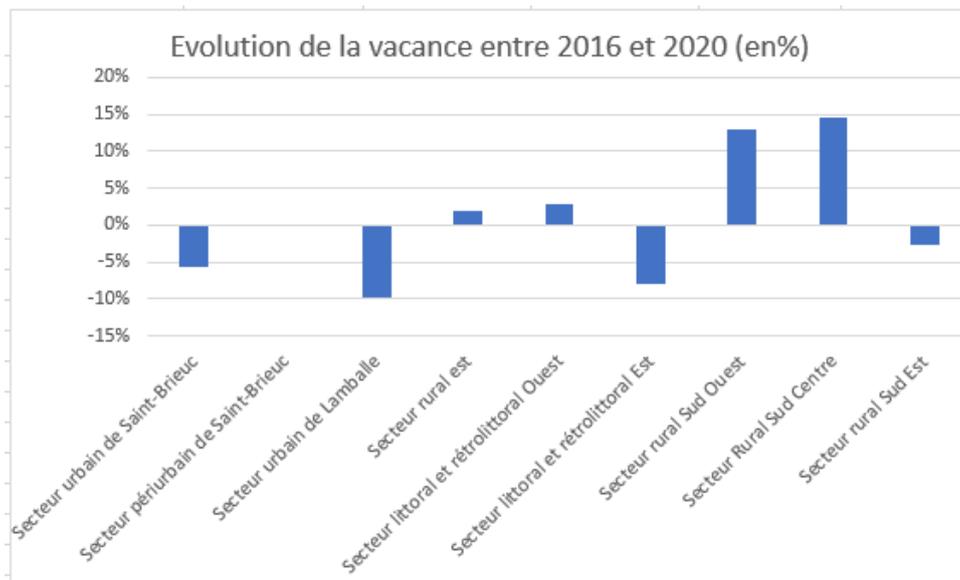
Source : INSEE 2020

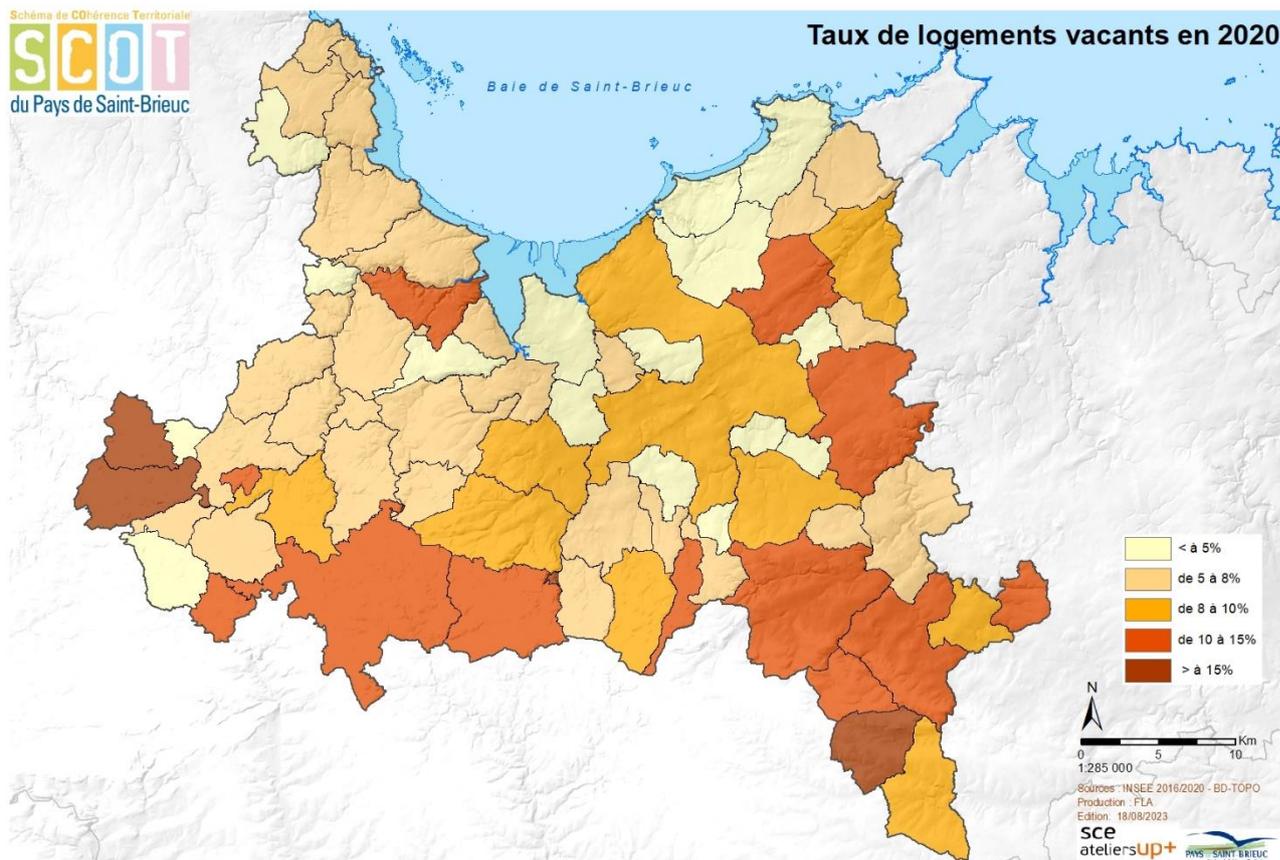
Le phénomène de vacance a été pointé pendant de nombreuses années, notamment dans **la ville centre de Saint-Brieuc** qui avait un taux de vacance de 12% soit 3 258 logements en 2016. Le nombre de logements vacants était en augmentation depuis les années 2011. Toutefois, entre 2016-2020 **la ville** a réussi à inverser la tendance en résorbant la vacance de près de 230 logements, pour une vacance total de 3 020 logements. En dehors de la Ville de Saint-Brieuc, **le secteur urbain de Saint-Brieuc** détient une vacance de 9%, un taux supérieur au **secteur périurbain de Saint-Brieuc** (6%)

La vacance touche également **le secteurs urbain de Lamballe** et **le secteur rural est** qui affichent des taux de vacance entre 8% et 9% avec des évolutions contrastées. Si le **secteur urbain de Lamballe** a vu sa vacance diminuer de 10% entre 2016 et 2020, **le secteur périurbain** a quant eu lui subi une augmentation de 2%.

**Les secteurs ruraux sud ouest et sud centre** connaissent des taux de près de 10% avec une évolution de plus de 10% entre 2016 et 2020. Sur cette période, ce sont les secteurs où le phénomène a le plus progressé. **Le secteur rural sud est** se caractérise quant à lui par une baisse de 3% du nombre de logements vacants.

A contrario, la vacance est relativement basse dans les **secteurs littoraux et rétro littoraux** cependant en augmentation pour le **secteur Ouest** (+3%), et en baisse pour le **secteur Est** (-8%).





Source : INSEE

**Le phénomène de vacance a évolué ces dernières années vers une inversion de la tendance. La vacance reste toutefois importante dans les secteurs ruraux mais aussi dans la Ville de Saint-Brieuc et les secteurs urbains et le secteur rural est. A l'échelle du territoire SCoT, le taux de logement vacant a diminué de 2% avec néanmoins des situations contrastées. A la fois des fortes diminutions notamment dans le secteur urbain de Lamballe, de Saint-Brieuc et dans le secteur littoral et rétro littoral Est. Et de fortes augmentations dans les secteurs ruraux.**

## 2.6 Synthèse des enjeux (AFOM)

### 2.6.1 Atouts – Faiblesses – Opportunités - Menaces (AFOM)

| Constats    | Atouts   | Faiblesses   |
|-------------|--|--|
|             | <p>Un taux de croissance de population supérieur au Département, mais qui après un pic de croissance dans les années 2000 a fortement ralenti dans les années 2010</p> <p>Des taux de croissance particulièrement élevés dans les secteurs périurbains, mais aussi dans le secteur urbain de Lamballe</p> <p>Un net ralentissement de la diminution de la taille moyenne des ménages (« point mort » correspondant à 20% de la production entre 2006 et 2016)</p>  | <p>Une population qui vieillit avec une augmentation de la part des plus de 60 ans (+6500 personnes), notamment dans les secteurs urbain et périurbain de Saint-Brieuc et les secteurs littoraux</p> <p>Une baisse de la part des ménages avec enfants et du nombre d'enfants notamment dans ces mêmes secteurs</p> <p>Des prix des logements et des terrains à bâtir très hétérogène sur le territoire mais globalement en forte augmentation</p> <p>Un parc de logement social qui ne répond pas aux attentes sur les secteurs littoraux et souffre de problèmes de vétusté notamment sur le secteur urbain de Saint-Brieuc</p>  |
| Perspective | Opportunités   | Menaces  |
|             | <p>Une augmentation des actifs résidant dans le Pays appartenant aux classes socio-professionnelles intermédiaires et supérieures</p> <p>Une concentration du parc de logements dans les secteurs urbains et périurbains de Saint-Brieuc (50% du parc et 60% de la production)</p> <p>Des politiques du logement appuyées sur des PLH dans les deux EPCI</p> <p>Une attractivité du territoire qui malgré une baisse du rythme de croissance se poursuit</p> <p>Une proximité de la métropole rennaise qui est le moteur de la croissance démographique de la Bretagne</p> | <p>Une perte du poids démographique du secteur urbain de Saint-Brieuc entraînée par la perte de populations de la ville-centre, au profit de son secteur périurbain et du secteur urbain de Lamballe</p> <p>Un modèle d'habitat très largement dominé par la maison individuelle, avec une faible part d'habitat individuel groupé et une diminution de la part de logements en collectif sauf dans le secteur périurbain de Saint-Brieuc et les deux secteurs urbains</p> <p>Un phénomène de vacance important notamment dans la ville et le secteur urbain de Saint-Brieuc mais en diminution depuis 2016. Une production de nouveaux logements qui concurrence la réhabilitation du parc existant</p> |

## 2.6.2 Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins

### A. Une croissance ralentie après les pics de croissance démographique des années 2000

Les années 2010 se distinguent par un net ralentissement de la croissance démographique, en comparaison aux taux élevés observés durant les années 2000. Si le taux de croissance moyen du Pays reste deux fois plus élevé que de celui du Département, il se situe en dessous sous la moyenne régionale. La croissance est notamment tirée par les secteurs périurbains de Saint-Brieuc le secteur urbain de Lamballe mais aussi et le secteur rural est. Ce dernier possède le taux de croissance le plus fort du territoire entre 2011 et 2016. Si la dynamique démographique du Pays retrouve actuellement un niveau comparable à celui des années 80 et 90, il est difficile de prédire les évolutions futures. Selon les différents scénarios proposés par l'INSEE à l'horizon 2050, le Pays de Saint-Brieuc se positionne aux portes des territoires entraînés par l'attractivité de la métropole rennaise, mais aussi à la jonction des territoires de l'Ouest de la Bretagne où les dynamiques risquent d'être moins favorables.

### B. Une baisse de la population dans la ville-centre de Saint-Brieuc au profit des couronnes périurbaines

La ville de Saint-Brieuc a connu entre 2016-2020 une évolution négative de -0.5%, tendance qui se confirme depuis 2006-2011. Ce phénomène de décroissance touche par ailleurs également la commune agglomérée de Plérin, ainsi qu'une dizaine de communes très majoritairement rurales. Il est contrebalancé par une forte croissance démographique notamment dans un certain nombre de communes de première et deuxième couronne au Sud de la ville-centre, le long de l'axe des RN12 et RD700. Ainsi le secteur urbain de Saint-Brieuc continue de perdre du poids au profit notamment du secteur périurbain de Saint-Brieuc, mais aussi du secteur urbain de Lamballe. Dans les autres secteurs du territoire la part de la population est relativement stable depuis plusieurs décennies.

### C. Une forte augmentation des personnes âgées et une stagnation voire baisse du nombre d'enfants

A l'instar de l'évolution nationale, la population du territoire du Pays est en train de vieillir. Le nombre des 60 ans et plus a augmenté notamment dans les secteurs urbains et périurbains de Saint-Brieuc et les secteurs littoraux, tandis que le nombre d'enfants a reculé. Tous les territoires sont concernés par le phénomène du vieillissement et la perte de jeune de moins de 15 ans.

### D. Un parc de logements qui reste dominé par la maison individuelle

Le parc de logements et la production de logements sont largement dominés par la maison individuelle. La production de logements en collectifs reste cantonnée aux secteurs urbains et périurbains de Saint-Brieuc. On peut toutefois noter qu'elle a doublé dans ce dernier secteur. Mais en même temps elle a reculé dans tous les autres territoires sauf dans les secteurs urbains de Saint-Brieuc et Lamballe.

La vacance se situe globalement en dessous de la moyenne départementale, mais touche fortement les villes centres de Saint-Brieuc et Lamballe et les communes rurales les plus périphériques du Pays. Elle a toutefois significativement diminué entre 2016 et 2020 notamment dans le secteur urbain de Saint-Brieuc, urbain de Lamballe et le secteur littoral et rétrolittoral est.

## 3 Dynamiques économiques et activités

**La zone d'emplois de Saint-Brieuc dépasse le périmètre du Pays. Il profite d'une économie diversifiée qui peut s'appuyer sur une économie présente forte, le tourisme, l'industrie agro-alimentaire. Entre 2016-2020 le territoire a gagné des emplois au global mais certains secteurs continuent à en perdre. Le contexte macro-économique continue d'être incertain. La présence d'une part d'un pôle d'excellence agroalimentaire en direct avec l'activité agricole et la pêche, et d'autre part d'équipements, de services et de formations autour de la santé, ou encore de potentiels pour la diversification touristique, est un atout important pour adapter le territoire aux évolutions futures. L'offre d'équipements économiques, dans les centralités urbaines, les zones d'activités ou les ports, devra permettre de répondre aux besoins en recherchant au maximum l'optimisation et le renouvellement des tissus existants.**

### 3.1 Le contexte réglementaire

Le volet économique du SCoT doit contribuer aux grands objectifs d'équilibre entre les territoires urbains et ruraux, entre les projets de renouvellement urbain, de développement urbain maîtrisé, de restructuration des espaces urbanisés et de revitalisation des centres urbains et ruraux. Il doit permettre d'assurer « la diversité des fonctions urbaines et rurales ..., en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs dont les activités économiques et touristiques et l'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile » (article L101-2 du CU version en vigueur du 25 novembre 2018 au 25 août 2021).

Le PADD fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, de développement économique, touristique et culturel (art. L141-3 du CU version en vigueur du 25 novembre 2018 au 01 avril 2021).

### 3.2 Les documents de référence

#### 3.2.1 Les politiques régionales et départementales

##### *E. Le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII)*

Le Conseil régional de Bretagne a décidé d'engager, en décembre 2021, un travail d'élaboration d'une stratégie intégrée, faisant le lien entre les schémas régionaux de l'orientation et des formations (CPRDFOP), de développement des entreprises (SRDEII) et de l'enseignement supérieur et recherche (SRESR). Ce travail a abouti à l'adoption, en session du 07 avril 2023, de la Stratégie Régionale des Transitions Economique et Sociale (SRTES) 2023-2027, entraînant ipso facto l'adoption des 3 blocs qui le constituent : le CPRDFOP, la SRESR et la SRDEII. Le SRDEII doit désormais être validé par arrêté préfectoral.

Le projet de SRDEII, définit les priorités régionales en matière de soutien aux entreprises, à l'innovation et à l'internationalisation de l'économie. . Il fixe 3 orientations majeures :

- Orientation prioritaire 1 : Accélérer et réussir les transitions climatique et écologique de l'économie et de la société bretonnes

- Orientation prioritaire 2 : Conforter la base productive bretonne, alimentaire et industrielle, dans une perspective de souveraineté
- Orientation prioritaire 3 : Conforter la cohésion et l'inclusion sociales comme facteurs de performance économique et d'épanouissement individuel

Il identifie 3 axes transversaux :

Axe 1 : Conforter la dimension maritime de la Bretagne

Axe 2 : Conforter l'équilibre et l'ancrage territorial des activités économiques

Axe 3 : Renforcer le rayonnement de la Bretagne et maîtriser son attractivité

Le projet de SRDEII se décline selon 14 grands chantiers :

- 1 - Anticiper les impacts de la transition écologique de l'économie bretonne
- 2 - Accélérer les mutations de l'économie en appui sur les réseaux d'accompagnement et d'entreprises
- 3 - Conforter le rôle social de l'entreprise
- 4 – Ancrer la dynamique de la S3 bretonne (stratégie régionale de recherche et d'innovation bretonne mise à jour en 2020) comme outil de priorisation et renforcer son axe transversal des transitions
- 5 – La feuille de route économie circulaire
- 6 – Accélérer la numérisation de l'économie et de la société bretonne en priorisant le défi de la cybersécurité
- 7 – Mieux répondre au défi du recrutement dans les entreprises et les territoires
- 8 – Accompagnement des mutations de l'industrie
- 9 – Mettre en œuvre une politique d'ancrage territorial et de relocalisation d'activités économiques et industrielles
- 10 – Accompagner la transition des exploitations agricoles
- 11 – Renforcer le rayonnement et conforter une attractivité maîtrisée de la Bretagne
- 12 – Réviser la stratégie bretonne d'internationalisation économique
- 13 – Renforcer le partenariat Région/EPCI
- 14 – Concilier développement économique et ZAN

## *F. Territoire d'industrie*

En septembre 2019, les agglomérations de Lamballe Terre & Mer et Saint-Brieuc Armor Agglomération ont été retenues pour le programme national « Territoires d'industrie », visant à redynamiser l'industrie française. Ce programme piloté par les Régions doté de 1,3 milliards d'euros vise à dynamiser les sites industriels situés majoritairement dans des zones rurales, en améliorant leur attractivité et leur capacité de recrutement. D'importants moyens humains et techniques complètent le dispositif.

Dans les Côtes-d'Armor, trois autres territoires (Dinan – Saint-Malo, Lannion-Trégor communauté et Ploërmel-Pontivy-Loudéac) avaient déjà été retenus dans ce plan lancé deux ans plus tôt.

## *G. Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires*

Dans le domaine du développement économique, le projet de SRADDET adopté en décembre 2020 et approuvé par arrêté préfectoral le 16 mars 2021 a retenu les objectifs suivants :

**Objectif 5 : Accélérer la transition numérique de toute la Bretagne**

- 5.3 : Développer la filière digitale et accompagner la transition des acteurs économiques

**Objectif 6 : Prioriser le développement des compétences bretonnes sur les domaines des transitions**

- 6.2 : Développer des parcours vers les nouveaux emplois induits par les transitions numériques et écologiques à travers la pleine mobilisation des politiques d'orientation, d'éducation et de formation professionnelle.

**Objectif 8 : Faire de la mer un levier de développement durable**

- 8.1 : Accélérer le développement durable des filières halieutiques et des biotechnologies marines et assurer simultanément la préservation des écosystèmes marins et côtiers, le développement durable de l'activité maritime et côtière ainsi que le libre accès à tous à la mer en mettant en œuvre une planification spatiale de la zone côtière.
- 8.3 : Consolider et développer l'économie industrialo-portuaire par l'orientation résolue des grands ports bretons comme plateformes aux services des filières

**Objectif 9 : Prioriser le développement des secteurs économiques liées aux transitions pour se positionner en leader dans ces domaines**

- 9.1 : Accélérer le développement des domaines liés au numérique, comme réponse aux enjeux de transformation. (Smart grids, mobilités intelligentes, y compris logistique, usine du futur)
- 9.3 : Positionner la Bretagne comme région leader sur le marché des énergies marines renouvelables (EMR)
- 9.5 : Faire émerger une filière hydrogène renouvelable bretonne

**Objectif 10 : Accélérer la transformation du tourisme breton en tourisme durable**

- 10.1 : Assurer la performance du tourisme par l'émergence d'un nouveau partenariat public / privé
- 10.2 Faire de l'identité bretonne un vecteur de différenciation et d'appropriation

**Objectif 11 : Faire de la Bretagne la Région par excellence de l'agro-écologie et du « bien manger pour tous »**

**Objectif 12 : Gagner en performance économique par la performance sociale et environnementale des entreprises**

- 12.1 : Accélérer le déploiement du télétravail (10% de travailleurs en télétravail), des plans de déplacements en entreprises, de l'achat responsable en encourageant les démarches responsabilités sociétales des entreprises
- 12.2 : Accélérer l'intégration des enjeux du développement durable et de la transition numérique dans les entreprises et notamment les plus petites

**Objectif 13 : Accélérer le déploiement de nouveaux modèles économiques**

- 13.1 : Accélérer le développement de l'économie circulaire et l'économie de la fonctionnalité

- 13.5 : Développer et valoriser le potentiel des solutions inspirées de la Nature (biomimétisme)

**Objectif 14 : Bretagne, région pionnière de l'innovation sociale**

- Dynamiser la création d'emplois locaux et soutenir les projets d'innovation sociale
- Elaborer des dynamiques économiques responsables intégrant les entreprises locales et mobilisant des personnes isolées, chômeuses, en phase d'insertion ou en situation de handicap.

**Objectif 19 : Favoriser une nouvelle occupation des espaces rapprochant activités économiques et lieux de vie et de résidence**

- 19.1 : Accroître l'ancrage de proximité des entreprises dans leur territoire
- 19.3 : Favoriser le commerce de proximité

Le projet de modification n° 1 du SRADDET (juin 2023) précise, au sein de l'objectif 31 réintitulé « Mettre un terme à la consommation d'espaces agricoles et naturels et à l'artificialisation des sols », que les activités économiques (zones économiques, commerciales et le bâti dédié à l'activité agricole) concourent, à l'instar des zones d'habitat, au double objectif de réduction de la consommation foncière et de l'artificialisation des sols.

### 3.2.2 Les schémas de développement économiques des EPCI

#### H. Le cadre stratégique du Développement Economique de Saint Brieuc Armor Agglomération

##### 1. Le projet de territoire 2021-2030

Le projet de territoire de l'agglomération briochine 2021-2030 aborde les questions économiques au travers de plusieurs orientations et priorités :

- Orientation 1 : Mobilisation générale pour une transition écologique et l'emploi
  - o Promouvoir l'économie circulaire et encourager une alimentation locale et durable
  - o Soutenir l'engagement des agriculteurs et des industriels de l'agro-alimentaire dans la transition écologique
  - o Favoriser l'émergence d'un écosystème local, notamment de TPE-PME, propice à l'entrepreneuriat, au développement industriel et à l'innovation et favorable à l'accueil d'entreprises oeuvrant à la transition énergétique
  - o Investir pleinement la transition digitale au service des entreprises
  - o S'engager pour le développement d'emplois locaux non-délocalisables
  - o Encourager et promouvoir l'économie maritime et se saisir de ses opportunités d'innovation et de développement
  - o Soutenir le commerce et l'artisanat
  - o Soutenir l'excellence dans la filière santé humaine et animale et rendre visibles les compétences locales
  - o Préserver la filière de la pêche et de l'aquaculture
  - o Promouvoir une offre globale d'activités touristiques et accompagner les évolutions du secteur (tourisme durable, tourisme expérientiel, tourisme de proximité...)
  
- Orientation 2 : Mailler le territoire par les services aux publics
  - o Faciliter le parcours résidentiel des entreprises (incubation, pépinière, atelier relais, Zones d'Activités...)
  - o
  
- Orientation 3 : Rebondir après la crise et agir
  - o Développer une offre de formation, emploi, mobilité, habitat, cadre de vie attractif pour les jeunes
  - o Intégrer les nouvelles activités économiques et résidentielles pour réduire les pollutions diverses (atmosphérique, visuelle...) et créer des boucles

##### 2. Le schéma stratégique de Développement économique

Le programme 2018-2024 du Cadre stratégique du Développement Economique de Saint-Brieuc Armor Agglomération est issu des échanges avec les acteurs économiques du territoire, ainsi que les élus communautaires et municipaux. Il s'agit d'un cadre stratégique qui a vocation à déterminer les grands enjeux économiques pour le territoire et définir des principes d'actions à conduire en priorité.

Il s'articule autour de 7 grands principes stratégiques :

- Mettre en place une stratégie globale de promotion et de communication différenciante
  - o Définition d'un plan stratégique en actions
  - o S'appuyer sur un réseau d'acteurs économiques privés
  - o Améliorer la façon de communiquer et promouvoir
- Faire preuve de souplesse et d'agilité dans le soutien aux projets d'entreprises à enjeux
  - o S'appuyer sur les ressources juridiques pour soutenir les entreprises privées

- Mettre en place des Fonds d'aide pérenne aux entreprises pour aider leur développement
- Accompagner le développement de l'Economie Sociale et Solidaire
- Poursuivre une politique d'investissements économiques volontariste et « visionnaire »
  - Développer des territoires économiques innovants (parcs d'activités économiques, ateliers relais, espaces tertiaires et collaboratifs, outils technologiques ...)
  - Placer la ville centre de Saint Brieuc parmi les priorités d'investissements de l'Agglomération pour favoriser son rôle d'entraînement du territoire
- Renforcer et spécialiser le potentiel de recherche et d'innovation pour atteindre une masse critique suffisante en Bretagne
  - Renforcer les activités de recherche
  - Valoriser les innovations du territoire
- Miser sur l'enseignement supérieur et professionnel en lien avec les besoins économiques du territoire
  - Favoriser le rapprochement entre les entreprises et le monde de l'enseignement supérieur
  - Développer l'attractivité étudiante
- Fonder un partenariat fort entre élus et monde économique pour adapter les actions aux mutations et promouvoir collectivement les atouts
  - Création d'une « Task Force Territoriale » avec des moyens d'actions coordonnées et rapides
  - Créer des liens fréquents entre élus et chefs d'entreprises
  - Associer élus et chefs d'entreprises dans la promotion du territoire pour les investisseurs extérieurs
- Mener une démarche à long terme d'attractivité
  - Combiner attractivité touristique, salariale, entrepreneuriale, estudiantine et culturelle

### 3. Le schéma de gestion durable du foncier économique

L'agglomération de Saint-Brieuc Armor Agglomération a validé, le 02 février 2023, un schéma de gestion durable du foncier économique, Afin de relever les défis de demain (accès à l'emploi pour les populations locales, création de valeur en termes de fiscalité mais également en termes de revenus pour les employés, image/attractivité/notoriété du territoire, cohésion sociale et territoriale...), elle a décidé d'engager une nouvelle politique de gestion de l'offre économique pour :

- Garantir l'efficacité de l'action publique : maîtrise des coûts et des ressources mobilisées au regard des gains générés
- Améliorer la compétitivité des entreprises et la qualité de vie au travail
- Contribuer à un développement équilibré de chaque partie de son territoire dans une logique de sobriété foncière

La stratégie s'articule autour de :

- Un socle commun de gestion renforcée des Zones d'Activités Economiques : priorité donnée à l'optimisation des ZAE existantes, dans une approche globale et transversale, mise en place d'un observatoire des ZAE (activités, nombre d'emplois, fiscalité, état du domaine public et du bâti, potentiels disponibles), renforcement de l'animation sur site...
- La prise en compte de la diversité des besoins et de la diversité des lieux :
  - Construire un panel d'offre élargi permettant de favoriser le regroupement d'activités économiques ayant des besoins et des intérêts communs en vue de développer des synergies, et d'offrir un niveau de connectivité et un environnement urbain adapté au bon fonctionnement des activités économiques,

- Identifier de futurs secteurs possibles d'extension des ZAE qui, sous réserve d'une bonne optimisation des sites existants, permettront de répondre aux futurs besoins tout en limitant au maximum les effets de l'artificialisation sur les terres agricoles et les milieux sensibles.

7 « règles d'or » constituent le moteur de cette nouvelle stratégie d'intervention :

- Renforcer l'implication des acteurs économiques et des usagers dans les pôles économiques et favoriser les synergies
- Privilégier l'implantation des activités économiques dans l'enveloppe urbaine
- Flécher les activités économiques vers le pôle économique le plus adapté à leurs besoins
- Accompagner les projets de développement des entreprises sur leur emprise actuelle
- Imposer de nouveaux critères d'implantation des entreprises pour garantir un usage efficient du foncier économique
- Favoriser le développement des produits immobiliers plus compacts, évolutifs et partagés
- Conditionner les extensions des zones d'activités existantes

Il est prévu de mener 4 expérimentations sur le territoire intercommunal qui permettront de co-construire, de tester et de consolider de nouveaux modes opératoires adaptés à chaque type de pôles économiques.

### *I. Le projet de territoire Lamballe Terre & Mer 2032*

Le projet de territoire propose un projet de développement et d'aménagement à partir de constats partagés, soit une vision commune de l'avenir du territoire et des orientations à même de répondre aux défis de moyen et long termes. La construction du projet s'est progressivement dessinée autour de 4 axes stratégiques :

- L'excellence alimentaire
- La formation, le développement des compétences et des savoir faire
- L'organisation urbaine
- L'attractivité résidentielle.

Plusieurs orientations stratégiques ont été formulées pour le territoire de Lamballe Terre & Mer, notamment pour « définir un territoire en mouvement qui donne du sens à l'emploi » :

- Renforcer l'attractivité économique, soutenir l'économie locale en valorisant durablement les atouts et spécificités locales,
- Accompagner la diversité des secteurs productifs (pêche, agriculture, agroalimentaire),
- Faire de la formation et de l'enseignement supérieur un moteur de la création des emplois.

Lamballe Terre & Mer a signé une convention de partenariat avec la Région pour la période 2017-2021, portant sur la mise en œuvre locale de la politique régionale en matière de développement économique.

### Synthèse des enjeux retenus par les documents stratégiques de SBAA et LTM

|             | Atouts  | Points de vigilance   |
|-------------|---|---|
| <b>SBAA</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Un <b>positionnement géographique</b> et un cadre de travail très attractifs (accessibilité routière, TGV, cadre / coût de la vie)</li> <li>Des potentiels reconnus: Pôle de recherche en <b>Sécurité alimentaire et santé animale</b>, savoir-faire dans le domaine des matériaux et du <b>génie biologique</b>, plateforme technologique dédiée aux <b>matériaux composites</b></li> <li>Une <b>offre foncière et immobilière</b> de qualité et compétitive</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Un manque de reconnaissance de la <b>R&amp;D</b> et de maillage avec la production industrielle</li> <li>Un <b>enseignement</b> supérieur trop faible</li> <li>Un risque d'<b>hyper-métropolisation</b> bretonne</li> </ul>  |
| <b>LTM</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Un <b>secteur industriel puissant</b> d'importance nationale (industrie porcine et laitière)</li> <li><b>La pêche, l'aquaculture et l'industrie de transformation maritime</b> comme des marqueurs historiques des territoires (identité territoriale)</li> <li><b>La place du tourisme</b> à développer notamment autour de ses milieux naturels préservés</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Une forte <b>concurrence industrielle</b> européenne et mondiale</li> <li>Une attention nécessaire quant aux <b>conséquences écologiques</b> de l'industrie, de la pêche et de l'agriculture notamment du point de vue énergétique et de gestion de l'eau</li> </ul> |

### Synthèse des objectifs stratégiques retenus par SBAA et LTM

| Objectifs du Cadre stratégique de développement de la SBAA (2018-2024)  | Projet de territoire LTM 2032   |
|---|---|
| <p>Poursuivre une politique d'investissements économiques volontariste et « visionnaire »:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parcs d'activités économiques, bâtiments et ateliers relais, espaces tertiaires et collaboratifs (PEM)...</li> <li>Priorité d'investissement sur la ville-centre (rôle d'entraînement)</li> <li>Densification et optimisation du foncier, reconquérir et reconverter les friches industrielles, modernisation des parcs d'activités.</li> </ul> <p>Poursuivre le développement du Port du Légué</p> <p>Favoriser le développement d'entreprises nautiques</p> <p>Développer des projets économiques visant à lutter contre les algues vertes</p> <p>Favoriser le développement de l'Economie Sociale et Solidaire (numérique, agriculture de proximité, mobilités douces, « silver economy », tourisme, énergies nouvelles, alimentation, innovation sociale, économie circulaire...)</p> <p>Réaliser un programme immobilier sur le secteur gare comprenant des espaces de coworking, télétravail, bureaux (TGV à 2h15 de Paris, professionnels migrants, accueil d'entreprises tertiaires, lieu de mutualisation sur le centre ville de Saint-Brieuc, ESS...)</p> | <p>Renforcer les conditions d'aides aux entreprises:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>création d'espaces d'activités,</li> <li>immobiliers d'entreprises</li> <li>la mise en œuvre d'un régime d'aide économique</li> </ul> <p>Renforcer l'attractivité économique du territoire, accompagner l'agriculture, la pêche et l'agroalimentaire</p> <p>Accompagner les mutations du modèle économique agricole, de la pêche et des industries agroalimentaires tant sur un plan écologique, énergétique et de préservation de l'emploi</p> <p>Bâtir un territoire de proximité (présence de commerces et de services) et garantir des cœurs de bourgs vivants.</p> |

### 3.3 Le positionnement du territoire dans le contexte métropolitain

#### J. Une bonne accessibilité routière et ferroviaire

Le territoire du Pays de Saint Brieuc se situe à l'intersection d'axes majeurs (RN12 entre Rennes et Brest, RD700 vers le centre de la Bretagne, ligne BGV) ce qui en fait un territoire facilement accessible et potentiellement attractif pour les investissements logistiques. De plus, la desserte TGV assure une connexion avec les grands pôles d'emplois (Rennes, Paris, Brest).

La présence de la ligne TGV est un atout fort pour l'attractivité du territoire, à valoriser face à la métropolisation rennaise.

#### K. 2ème zone d'emplois de la zone métropolitaine rennaise (ou de la Région)

La zone d'emploi du Pays de Saint-Brieuc (138 communes selon la délimitation de 2010) représente une large part des emplois de la zone métropolitaine rennaise. Derrière la zone d'emplois de Rennes, le bassin d'emplois de Saint-Brieuc se classe en seconde position. Néanmoins, si l'évolution de l'emplois de la période 2011-2016 dans le Pays était légèrement plus favorable qu'à l'échelle du Département (-1,3% contre -1,5%), elle était largement plus défavorable qu'à l'échelle régionale (où elle était positive avec +0,4%).

L'INSEE a publié en 2016 une analyse par zone d'emplois. Selon cette analyse (basée sur des données de 2007 et 2012), la zone d'emplois de Saint-Brieuc correspond à la catégorie « Attractivité résidentielle d'actifs », au même titre que les zones d'emplois de Dinan, Vannes, Lorient, Pontivy et Ploërmel. En effet, ces territoires sont attractifs pour les actifs qui y emménagent. En conséquence, l'augmentation de la population active, plus forte qu'ailleurs, est principalement portée par l'attractivité résidentielle.

Les échanges migratoires (arrivées et départs) d'actifs s'effectuent au sein de ces six zones d'emploi mais aussi avec celle de Rennes et celles des régions des Pays de la Loire et de l'Île-de-France. Pour moitié, les nouveaux résidents habitaient précédemment en dehors de la région. Ainsi, ces zones, côtières pour la plupart, attirent plus par leur cadre de vie que par leur dynamique d'emploi.

Typologie des zones d'emplois



*Fonctionnement des marchés locaux du travail (données 2007-2012),  
Source : INSEE Analyses No.40 Mai 2016*

### 3.4 La dynamique des emplois et des entreprises

#### L. La répartition des emplois

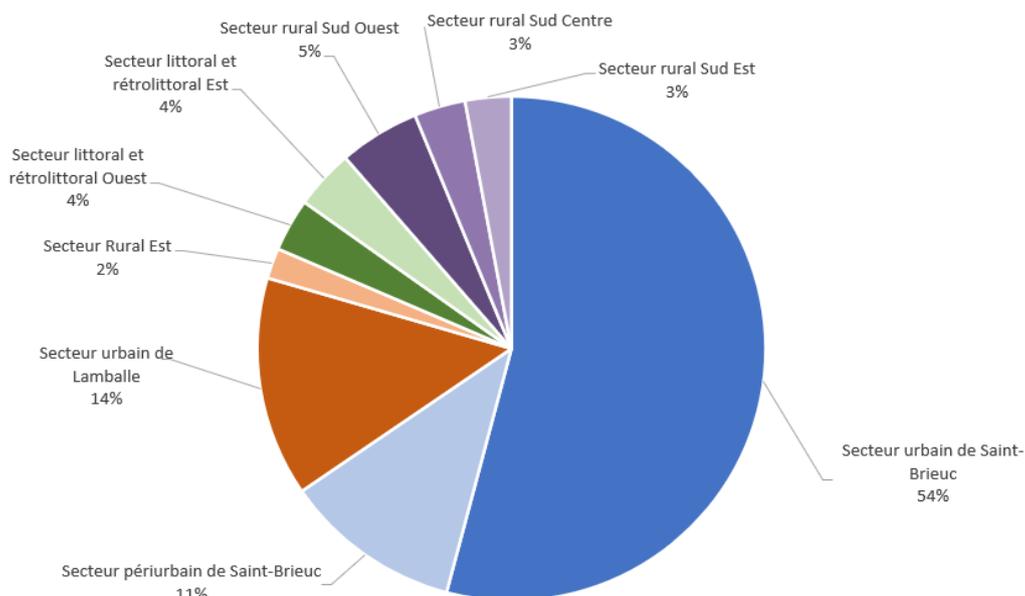
| Secteurs                                 | Emplois (2020) | Part des emplois |
|--|----------------|------------------|
| Secteur urbain de Saint-Brieuc           | 49112          | 54,11%           |
| Secteur périurbain de Saint-Brieuc       | 10278          | 11,32%           |
| Secteur urbain de Lamballe               | 12786          | 14,09%           |
| Secteur Rural Est                        | 1769           | 1,95%            |
| Secteur littoral et rétro littoral Ouest | 3072           | 3,39%            |
| Secteur littoral et rétro littoral Est   | 3455           | 3,81%            |
| Secteur rural Sud Ouest                  | 4670           | 5,15%            |
| Secteur rural Sud Centre                 | 2959           | 3,26%            |
| Secteur rural Sud Est                    | 2658           | 2,93%            |
| TOTAL SCOT                               | 90761          | 100,00%          |

Source : INSEE 2020

L'ensemble du territoire du Pays de Saint-Brieuc couvert par le SCoT compte un peu plus de 90 000 emplois en 2020. On compte deux grands pôles d'emplois dans le Pays. La ville de Saint-Brieuc est le premier générateur d'emploi du Pays avec près de 30 000 emplois, soit 1/3 de l'ensemble du Pays. Le secteur urbain de Saint Brieuc compte 50 000 emplois et quasiment 60 000 si on ajoute son secteur périurbain.

La ville de Lamballe-Armor est la seconde ville avec plus de 10 000 emplois. Elle représente 12% du total des emplois du Pays.

Le secteur rural Est de Lamballe-, ainsi que les secteurs littoraux et ruraux ont des parts d'emplois beaucoup plus faibles (nombre d'emplois inférieur à 5 000 emplois par secteur).



Répartition des emplois en 2020

**L'emploi est majoritairement localisé sur les secteurs urbain et périurbain de Saint-Brieuc et le secteur urbain de Lamballe, avec une forte concentration sur les deux villes-centres (31% des emplois pour Saint-Brieuc et 11% des emplois pour Lamballe). Les secteurs ruraux et littoraux représentent une faible part de l'emploi total du Pays.**

### M. Evolution de l'emploi

Le territoire du SCoT de Saint-Brieuc a connu une **augmentation de 0.7% de ses emplois** entre 2016-2020, après une perte d'emplois de 0.3% entre 2011 et 2016. Sur cette dernière période seul deux secteurs ont perdu des emplois : le secteur littoral et rétro littoral Ouest et le secteur rural sud-ouest.

A l'inverse, **les secteurs ayant gagné le plus d'emplois** sont : le secteur urbain de Lamballe (+2.1% soit 1 043 emplois), le secteur périurbain de Saint-Brieuc (+1.6% 616 emplois) et le secteur rural sud est (+0.9% 94 emplois).

| Secteurs                                 | Evolution emplois 2016-2020 |
|--|-----------------------------|
| Secteur urbain de Saint-Brieuc           | 0,5%                        |
| Secteur périurbain de Saint-Brieuc       | 1,6%                        |
| Secteur urbain de Lamballe               | 2,1%                        |
| Secteur Rural Est                        | 0,1%                        |
| Secteur littoral et rétro littoral Ouest | -0,9%                       |
| Secteur littoral et rétro littoral Est   | 0,0%                        |
| Secteur rural Sud Ouest                  | -0,2%                       |
| Secteur rural Sud Centre                 | 0,1%                        |
| Secteur rural Sud Est                    | 0,9%                        |
| TOTAL SCOT                               | 0,7%                        |

**L'analyse de l'évolution de l'emploi entre 2016 et 2020 montre une augmentation de l'emploi sur le territoire après une baisse entre 2011 et 2016, notamment sur le secteur urbain de Lamballe qui représente 14% des emplois du territoire SCoT. A l'inverse, le secteur littoral et rétro littoral Ouest et le secteur rural sud ouest ont perdu des emplois.**

### N. Chômage

Le taux de chômage du Pays de Saint-Brieuc (10.5% en 2020 selon les déclarations dans le recensement de la population, par rapport à la population active de 15-64 ans) est sensiblement le même que celui de la Région Bretagne (10.7%) et celui des Côtes-d'Armor (10,9%).

Cependant il existe des différences au sein du territoire SCoT notamment entre le **secteur urbain de Saint Brieuc** dont le taux de chômage est le plus élevé du Pays avec 13.7% (entraîné par le taux de 16% dans le Ville de Saint-Brieuc), et **les secteurs les moins touchés** par le chômage qui sont les **secteurs urbains de Lamballe** (7,6%) et le **secteur rural Sud Centre** (8.1%). Les taux dans **les secteurs littoraux** sont par ailleurs plus élevés que dans les secteurs ruraux.

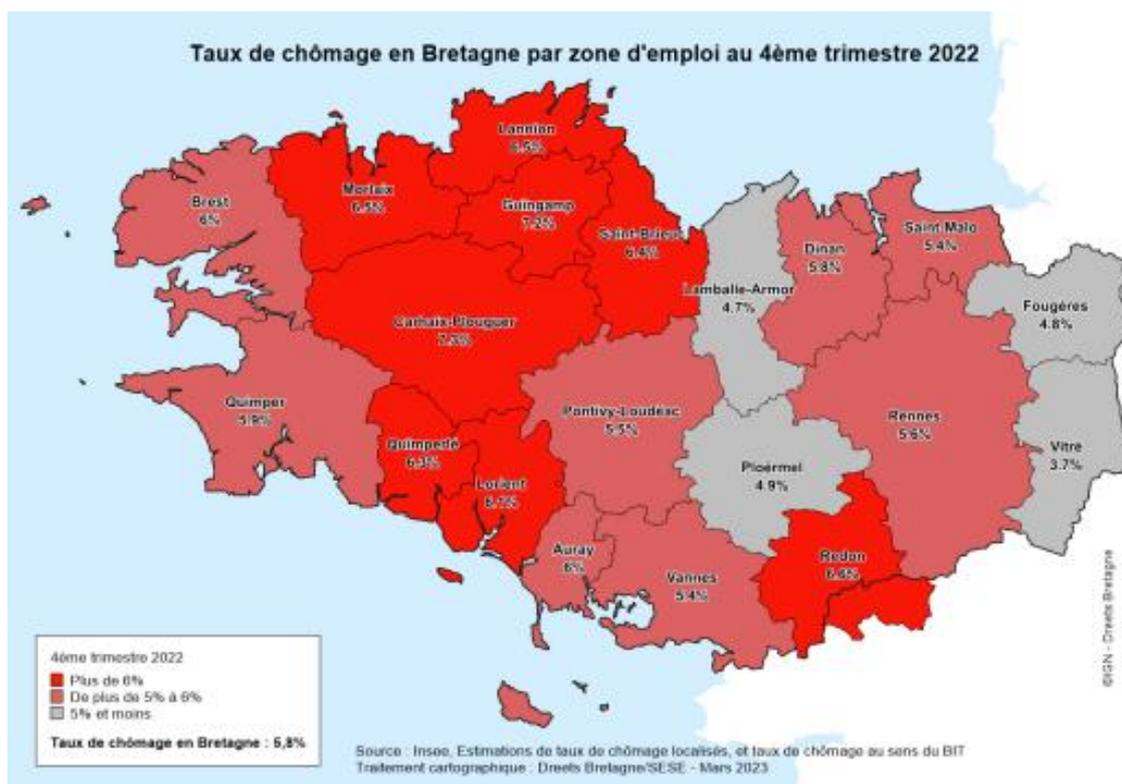
| Secteurs                                 | Taux de chômage en 2020 |
|--|-------------------------|
| Secteur urbain de Saint-Brieuc           | 13,7%                   |
| Secteur périurbain de Saint-Brieuc       | 8,5%                    |
| Secteur urbain de Lamballe               | 7,6%                    |
| Secteur Rural Est                        | 8,2%                    |
| Secteur littoral et rétro littoral Ouest | 9,7%                    |
| Secteur littoral et rétro littoral Est   | 10,2%                   |
| Secteur rural Sud Ouest                  | 8,7%                    |
| Secteur rural Sud Centre                 | 8,1%                    |
| Secteur rural Sud Est                    | 9,0%                    |
| TOTAL SCOT                               | 10,5%                   |
| Côte d'Armor                             | 10,9%                   |
| Bretagne                                 | 10,7%                   |

Taux de chômage au sens du recensement de la population,  
Source : INSEE

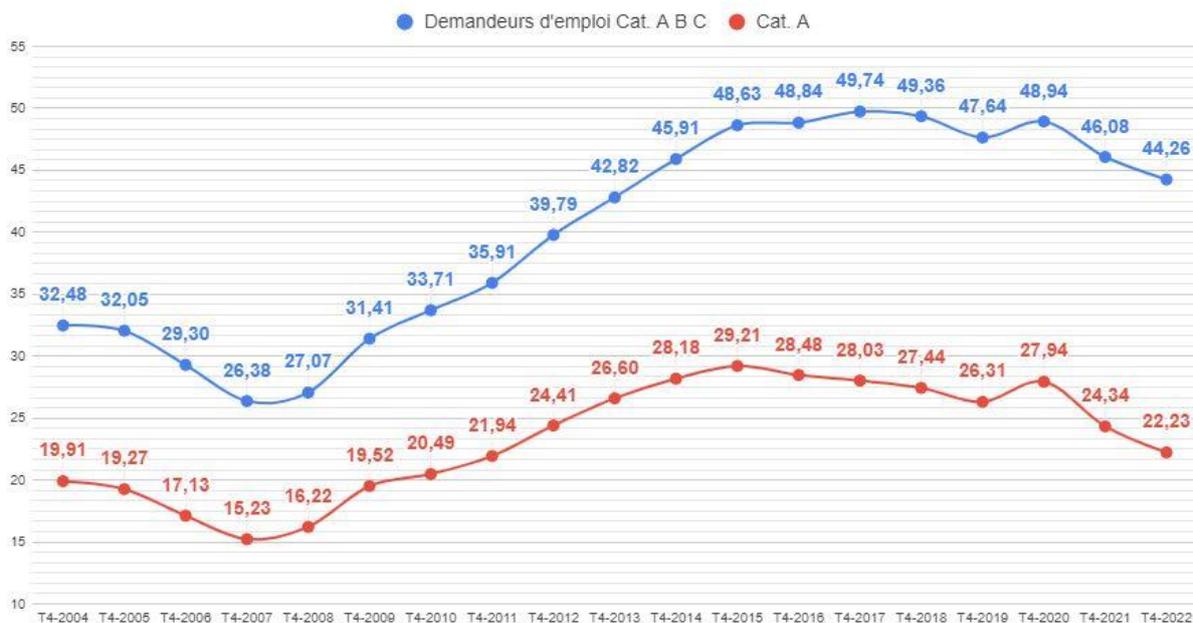
**La période 2016-2020** s'inscrit en rupture par rapport à la période précédente 2011-2016 caractérisée par une augmentation du taux de chômage dans tous les secteurs avec une moyenne de 1.5 points à l'échelle du territoire. Cette augmentation était particulièrement forte dans les **secteurs urbains et périurbain de Saint-Brieuc** ainsi que dans les **secteurs littoraux et rural sud-ouest**.

**Les années 2016-2020** ont connu en moyenne une diminution du taux de chômage de 3 points. Une baisse particulièrement forte dans les **secteurs urbain de Saint-Brieuc** (-3%), **littoral et rétro littoral ouest** (-6%), et **Est** (-3%) ainsi que **dans le secteur rural Sud-Ouest** (-3%). Seuls les territoires du **secteur Rural Est et Sud Centre** ont connu une stagnation de leur taux de chômage (+0.1%).

Selon les données publiées par Pôle Emplois (enquête emplois trimestrielle des demandeurs d'emplois par rapport à la population active en âge de travailler), le taux de chômage départemental est de 6,9% au 1<sup>er</sup> trimestre 2020, en baisse de 0,7 points sur 1 an.



Evolution du nombre de demandeurs d'emploi en Côtes d'Armor (en milliers)



Source : Armorstat

L'évolution du nombre de demandeurs d'emplois depuis 2004 montre une diminution jusqu'en 2007 (15% de demandeurs d'emplois de catégorie A en Côtes d'Armor), puis une augmentation forte jusqu'en 2015 (soit un doublement pour atteindre 29%). Depuis, une légère mais constante diminution peut être observée, exception faite en 2020. Ces taux sont légèrement plus favorables à l'échelle de la zone d'emplois de Saint-Brieuc, avec un taux de 6,6% au 1<sup>er</sup> trimestre 2020 et une baisse de 0,9 points sur un an.

La comparaison entre les bassins d'emplois de Saint-Brieuc et de Lamballe (respectivement 14 599 et 4 391 demandeurs d'emplois de catégorie A au 2<sup>ème</sup> trimestre 2020) met en évidence des sensibilités légèrement différentes, avec une relative stabilisation depuis 2015 dans le bassin d'emplois de Saint-Brieuc, mais une baisse dans le bassin d'emplois de Lamballe (à l'exception de l'évolution 2019-2020 où le nombre de demandeurs d'emplois a globalement augmenté sous l'effet du Covid-19).

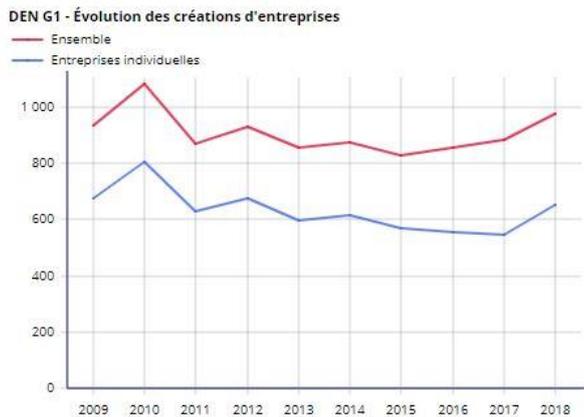
**Le taux de chômage du territoire SCoT s'inscrit dans la moyenne départementale et régionale autour de 10%. La période 2016-2020 se différencie de la précédente période par une diminution du taux de chômage. Cette baisse est significative dans les secteurs littoraux, le secteur urbain de Saint-Brieuc et le secteur rural Sud-Ouest. La ville de Saint-Brieuc connaît également une diminution de son taux de chômage, qui reste toutefois supérieur à 15%. A l'échelle régionale, la zone d'emplois de Saint-Brieuc se situe entre le bassin rennais où les taux sont globalement plus bas, et une zone moins favorisée à l'Ouest.**

### O. Création d'entreprises

Après une période décroissante, le nombre de création d'entreprises montre des signes de reprise depuis 2017 sur les deux EPCI.

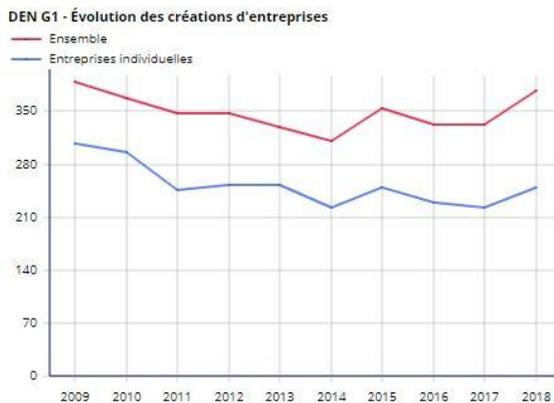
La part de création d'entreprises dans le domaine du commerce, des transport, l'hébergement et restauration est en augmentation sur le territoire de SBAA. A l'inverse, la création d'entreprises dans l'industrie est légèrement plus importante à LTM que sur le territoire de SBAA.

#### SBAA



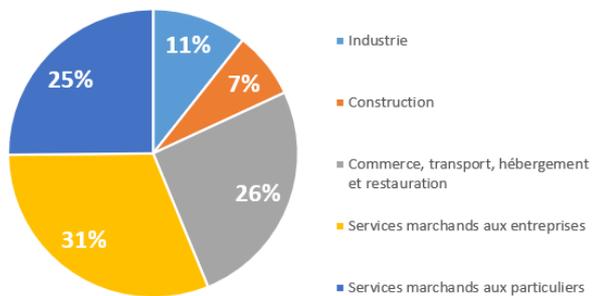
Source INSEE

#### LTM

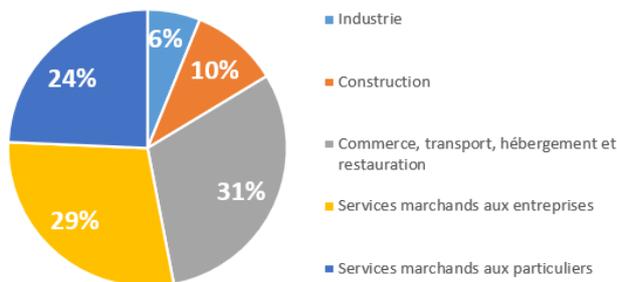


Source INSEE

Création d'entreprises à Lamballe Terre & Mer en 2020



Création d'entreprises à Saint-Brieuc Agglomération en 2020



Source : INSEE

**A l'image de l'évolution macro-économique, le Pays connaît une reprise de création d'établissements depuis 2017 principalement dans le secteur tertiaire.**

## 3.5 La nature des emplois

### 3.5.1 Les secteurs d'activités

Le tissu de l'emploi local est marqué par le poids de **l'économie dite « présenteielle »**, c'est-à-dire l'économie directement liée aux fonctions résidentielles (services, commerces, transports, enseignement...). La catégorie des commerces, transports et services représente en 2020 près de 40% des emplois. Le secteur public compte quant à lui près de 33% des emplois du Pays.

D'autre part, le tissu économique du Pays de Saint Brieuc est marqué par la diversité : **une industrie agro-alimentaire forte**, une très bonne couverture en espaces commerciaux, une offre foncière et immobilière pour l'accueil d'entreprises et un littoral permettant le développement d'activités variées et spécifiques.

A l'échelle du SCoT, l'évolution entre 2016-2020 montre une augmentation des emplois dans tous les secteurs d'activité à l'exception de l'agriculture (-0.89% soit -149 emplois). Cette diminution des emplois agricole est compensée par l'augmentation des emplois dans l'administration publique (+0.44% + 527 emplois) , le commerce transports et services (+0.72% +1 075emplois ) l'industrie (+1.12% + 495 emplois) et la construction (+1.81% +498 emplois).

Un regain d'activité qui dénote avec les années précédentes qui se distinguait par une diminution des emplois non présents dans l'industrie (-2,0%, -1167 emplois) et de la construction (-2,1%, -746 emplois), mais aussi dans l'agriculture (-1,8%, -411 emplois). Ainsi que par l'augmentation de l'emplois dans le secteur public (+0.63%, +931 emplois) et le secteur du commerce, des transports et des services (+0,1%, + 231 emplois). Le solde des emplois reste néanmoins négatif avec une perte de 1162 emplois sur la période.

*Le secteur urbain de Saint-Brieuc et le littoral marqués par l'importance de l'économie présenteielle*

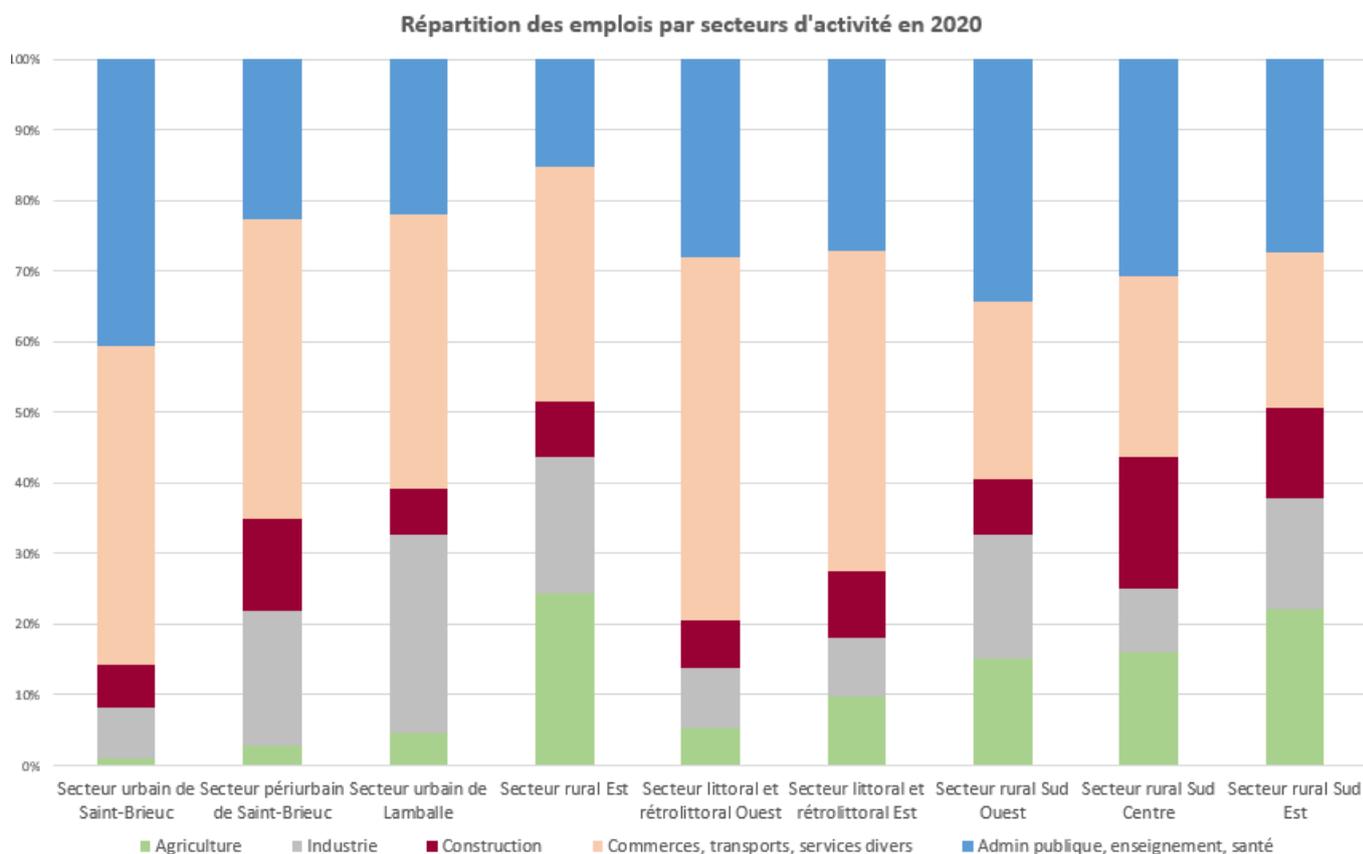
**Le secteur urbain de Saint-Brieuc** est le plus fortement marqué par l'économie présenteielle qui peut s'expliquer par la présence des grands équipements de services publics. La part du commerce, des transports et des services y est aussi significative. Ensemble, ces secteurs représentent plus de 85% des emplois.

**Les deux secteurs littoraux et rétro-littoraux** ont une répartition similaire, avec respectivement plus de 70% d'emplois dans ces secteurs d'activités, ce qui s'explique par l'importance de l'économie touristique dans ces secteurs, mais aussi l'implantation de l'Hôpital Privé à Plérin.

Si globalement l'emploi dans le secteur présentiel est en augmentation à l'échelle du territoire SCoT on observe toutefois des situations contrastées. Avec des augmentations significatives dans le **secteur urbain de Lamballe** (+3.2%), le **secteur périurbain de Saint-Brieuc** (+1.5%) mais des baisses importantes dans le **secteur littoral et rétro littoral ouest** (-5.6%), le **secteur rural sud centre** (-2.5%) et **sud est** (-2.3%).

*L'économie de la santé et sociale*

L'économie de la santé est déjà bien présente notamment dans le **pôle de Saint-Brieuc**, avec notamment l'hôpital public, l'hôpital privé, l'IFSI, l'école des travailleurs sociaux, la 1<sup>ère</sup> année de médecine, la recherche et la formation, mais pourrait davantage être ancrée pour conserver les étudiants diplômés sur le territoire et répondre aux enjeux du vieillissement.



Source INSEE

Au-delà des emplois dans le secteur public et des grands équipements et services, l'essor de **l'économie sociale et solidaire (ESS)** constitue désormais un levier significatif pour le développement de l'économie présentielle par des services de proximité.

#### Un territoire d'industrie

La part des emplois dans l'industrie est particulièrement importante dans le **secteur urbain de Lamballe** et le **secteur périurbain de Saint-Brieuc** (soit respectivement 28% et 19% des emplois), et dans une moindre mesure dans les deux autres secteurs situés sur l'axe de la RN12, le **secteur rural est de Lamballe** et le **secteur rural Sud-Ouest** (respectivement 19 et 17% des emplois).

La part de l'emploi industriel est en augmentation à l'échelle du territoire SCoT de 1.1% soit 495 emplois en plus. Les secteurs **Rural sud centre**, **Sud Est** et **Littoral et rétro littoral Ouest** enregistrent la plus forte augmentation d'emplois industriel avec respectivement +7.5% (soit 68 emplois) , +3.3% (soit 50 emplois) et +3.1%. A contrario, les **secteurs Rural Est**, **Urbain de Saint-Brieuc** et **Périurbain de Saint-Brieuc** connaissent une diminution de : -0.6% (- 8 emplois), - 0.3% (-48 emplois) et 0.4% (-34 emplois).

#### Un arrière-pays plus tourné vers l'agriculture

**Les secteurs ruraux** se caractérisent par ailleurs par l'importance des emplois agricoles (entre 15 et 24% des emplois selon les secteurs). Les taux de diminution de l'emploi agricole sont les plus forts dans les **secteurs littoral et rétro littoral Est** (-5.40%), **périurbain de Saint-Brieuc** (-4.4%), **Rural Sud Ouest** (-3.9%)

| Evolution emplois (période 2016-2020)    | % évolution agriculture | % évolution industrie | % évolution construction | % évolution commerce, transports, services divers | % évolution administration publique, enseignement, santé, action sociale |
|--|-------------------------|-----------------------|--------------------------|---|--|
| Secteur urbain de Saint-Brieuc           | 7,72%                   | -0,34%                | 1,92%                    | 0,52%   | 0,63%  |
| Secteur périurbain de Saint-Brieuc       | -4,37%                  | -0,42%                | 1,15%                    | 2,32%   | 1,49%  |
| Secteur urbain de Lamballe               | -2,67%                  | 2,96%                 | 3,72%                    | 2,16%   | 3,24%  |
| Secteur rural Est                        | -1,63%                  | -0,60%                | 1,38%                    | -0,28%  | -2,64%   |
| Secteur littoral et rétro littoral Ouest | 8,83%                   | 3,09%                 | -0,96%                   | -0,47%  | -5,63%   |
| Secteur littoral et rétro littoral Est   | -5,40%                  | 2,15%                 | -0,94%                   | -2,11%  | 0,23%  |
| Secteur rural sud ouest                  | -3,97%                  | 1,02%                 | 2,07%                    | 0,90%   | -0,33%   |
| Secteur rural sud est                    | -0,18%                  | 7,47%                 | -0,76%                   | 1,86%   | -2,54%   |
| Secteur rural sud est                    | 1,31%                   | 3,27%                 | 9,42%                    | -3,79%  | -2,31%   |
| TOTAL SCOT                               | -0,89%                  | 1,12%                 | 1,81%                    | 0,72%   | 0,44%  |

### Une amplification des fonctions métropolitaines

Les emplois de Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM) reflètent le potentiel de développement d'un territoire du fait, notamment de leur effet d'entraînement sur d'autres fonctions productives. Les fonctions métropolitaines se déclinent en 5 domaines : le commerce inter-entreprises, la conception et la recherche, la culture et les loisirs, la gestion et les prestations intellectuelles.

En 2019, les cadres des fonctions métropolitaines représentent 8,08 % de l'emploi total régional, et 6,02 % de l'emploi total départemental (11,40 % à l'échelle nationale). Ces emplois progressent, entre 2013 et 2019, à hauteur de 0,84 point en Bretagne et de 0,34 point en Côtes d'Armor (0,95 point à l'échelle nationale)...

Sur le territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération, les emplois CFM représentent, en 2019, entre 6 et 7 % du total des emplois, et sur le territoire de Lamballe Terre et Mer, entre 5 et 6 %. En terme

Source : INSEE

d'évolution, la part des emplois CFM restent stables sur la période 2012-2019 sur les 2 territoires.

A titre de comparaison, le territoire de Rennes Métropole en compte, en 2019, 15,10 %, celui de Brest métropole 10,10 % et celui de Lannion Trégor Communauté 11,50 %.

Depuis 1982, **le territoire a vu augmenter de façon significative le nombre de CFM sur son territoire. On note toutefois une certaine stabilité de ces emplois depuis quelques années...** Ainsi, **l'économie du Pays, en concurrence avec les métropoles de Brest et Rennes continue de s'affirmer par ses fonctions métropolitaines.**

**Les entreprises structurantes du Pays se situent dans les secteurs urbains et périurbains de Saint-Brieuc, dans les secteurs urbains et périurbains de Lamballe et à proximité des axes de communication majeurs (RN12 et RD 700). Ce sont principalement des entreprises industrielles et plus précisément de la filière agroalimentaire. Mais le principal employeur du Pays reste le secteur public notamment les hôpitaux et les collectivités.**

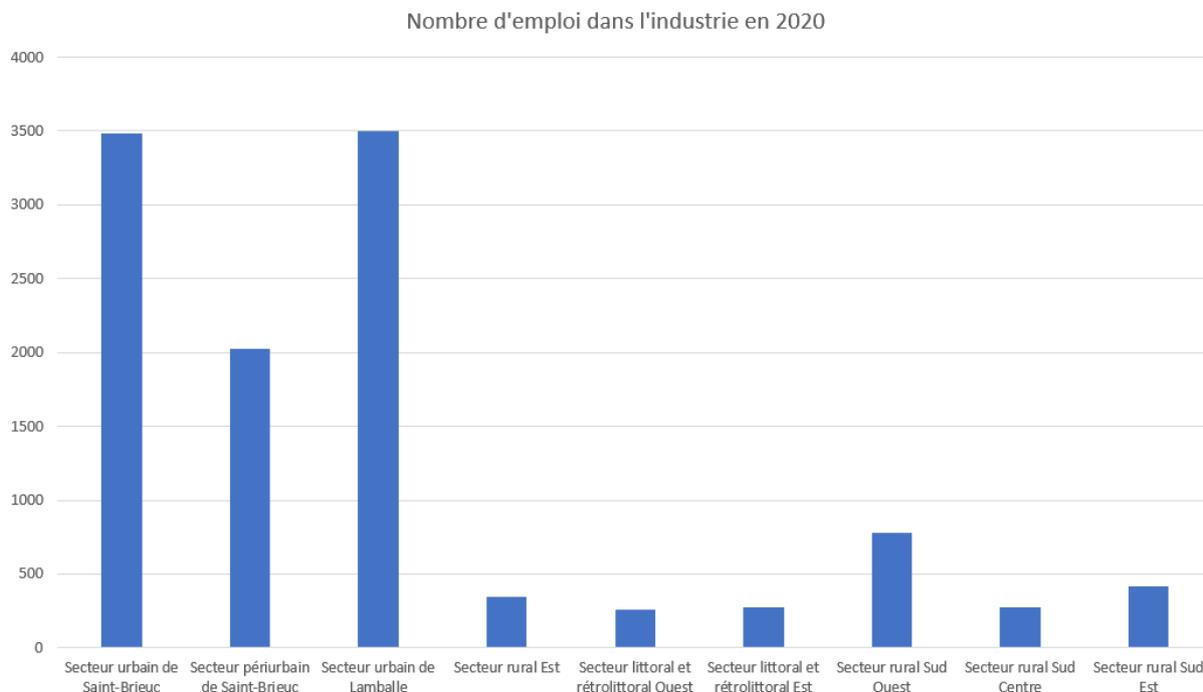
### 3.5.2 Les filières économiques non présentes

#### P. L'industrie dans le Pays

##### Une filière génératrice d'emploi

Le territoire est marqué par l'importance des emplois industriels. La majorité des emplois de l'industrie se situe à proximité des **pôles urbains de Saint-Brieuc et de Lamballe**, avec une concentration sur le **secteur urbain de Saint-Brieuc** (3 484 emplois liés à l'industrie), sur le **secteur urbain de Lamballe** (3 501 emplois) et le **secteur périurbain de Saint-Brieuc** (2 028 emplois ; données 2020).

La majorité des entreprises se situe à proximité des axes routiers pour des raisons logistiques et d'organisation. On observe une concentration des zones industrielles notamment le long de la RN12 et de la RD700. Le sud du territoire est beaucoup moins lié à l'industrie. **Le secteur rural sud-ouest** accueille toutefois plus de 750 emplois dans ce secteur.



#### *Un défi à relever pour l'industrie dans le Pays*

Le SRDEII de Bretagne dresse un constat sur l'état de l'industrie dans la Région au début des années 2010. Les secteurs automobiles et certaines filières agricoles et agroalimentaires souffrent d'une crise et d'une perte de compétitivité. Les menaces principales sont la saturation des marchés en Europe notamment de la filière automobile. On observe actuellement une concurrence des pays émergents sur les filières des industries agroalimentaires, automobiles et navales.

Mais l'émergence de savoirs notamment dans les domaines des matériaux et du génie biologique, avec la création d'une plateforme technologique dédiée aux matériaux composites est un atout pour le tissu économique local.

## B. L'industrie agroalimentaire

### *Un pôle reconnu pour la recherche et l'industrie agro-alimentaire*

L'industrie agroalimentaire sur le territoire accueille **plusieurs grandes entreprises structurantes** qui se situent sur les grands axes de la RN12 et la RD700 notamment dans les communes périurbaines de Saint-Brieuc (Yffiniac avec plus de 1000 employés, Tréguieux). Lamballe Armor accueille aussi des grandes entreprises de plus de 2000 employés. Plusieurs entreprises agroalimentaires sont situées dans le secteur rural sud-est à la jonction de la RD790 et de la RD700 dans les communes de Lanfains, Saint Brandan et Plaintel.

### Impact économique de l'agriculture

Selon une étude de Jean Ollivro, géographe (La nouvelle économie des territoires, 2011), chaque exploitation agricole génère 5 emplois (2.5 directement dans les exploitations, 2 dans les industries agroalimentaires et 0.5 dans les activités de services directement liées aux exploitations (machinisme agricole, service de remplacement, centre de gestion).

Les principales entreprises agroalimentaires du Pays de Saint-Brieuc sont (Source : Armorstat, données 2018) :

- Cooperl Arc Atlantique – Lamballe et Plestan (Transformation et conservation de la viande de boucherie)
- Coopérative de Gouessant – Lamballe (Fabrication d'aliments pour animaux de ferme)
- Euralis – Yffiniac (Fabrication de plats préparés)
- Agro Prestation – Lamballe (Transformation et conservation de la viande de boucherie)
- Bekdus – Saint Brandan (transformation et conservation de la viande de volaille)
- Coopérative Agricole Garun La Paysanne – Henensal (Commerce de gros céréales, tabac non manufacturé et aliments pour bétail)
- Sobreval – Jugon-les-Lacs (Autre transformation et conservation de légumes)
- Epi Bretagne Œufs (Plaintel (fabrication d'ovoproduits)
- Guyader – Saint Brandan (préparation industrielle de produits à base de viande)
- Le Men – Saint Brandan (aliments pour animaux)
- Hameon – Saint Brieuc (préparation industrielle de produits à base de viande)
- L'Armoricaine laitière – Lanfains (fabrication de lait liquide et de produits frais).

Avec le Zoopôle de Ploufragan, le territoire accueille également un pôle de recherche dans le domaine de la sécurité alimentaire et santé animale, mondialement reconnu, qui est un atout pour les des entreprises dans ces domaines.

D'après l'observatoire de CAD22, en 2018, près de **40% des emplois de l'industrie étaient des emplois dans les industries agroalimentaires** (3058 emplois). Cependant, l'industrie agroalimentaire continue à perdre des emplois (-2.1% sur la filière sur la période 2017-2018).

### *Une filière en concurrence*

L'industrie agroalimentaire est sujette à une forte concurrence au niveau européen et mondial. La stratégie des industriels a été de miser sur une montée en gamme et notamment des produits (porcs sans OGM, ni antibiotiques) et une modernisation des outils de productions pour un gain de productivité. La diversification de la production a aussi été entamée. En même temps, les industriels ont largement valorisé leurs co-produits (substitut de lisier, production d'énergies, de biocarburants). Néanmoins, les évolutions macro-économiques semblent défavorables à l'industrie agro-alimentaire du Pays.

### C. Les activités maritimes

#### Une activité de pêche majeure à l'échelle du département

L'économie des pêches maritimes du département représente en 2018 un chiffre d'affaires de 135 millions d'euros (en augmentation de 5% par rapport à la période 2013-2017 ; source : Armorstad). La flottille de pêche des Côtes d'Armor représente 20% de la flotte bretonne, soit 291 navires, dont sur le territoire :

- Saint-Quay-Portrieux : 86 navires dont 11 de plus de 18 m,
- Erquy : 69 navires dont 16 de plus de 18 m
- Dahouet : 4 navires de moins de 18 m.

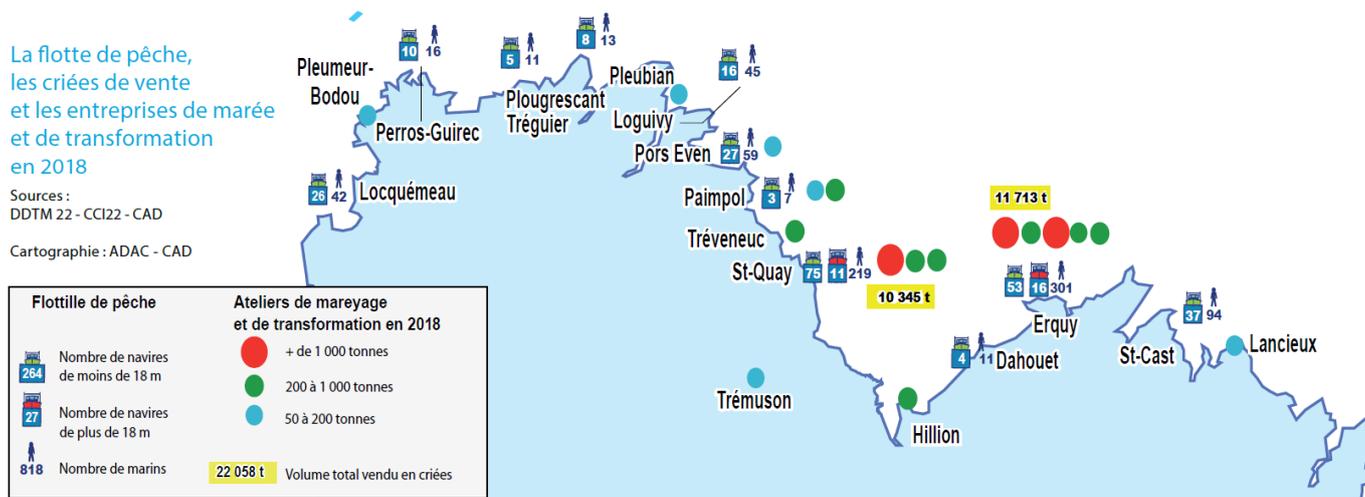
La pêche au large, plutôt récente, performante et régulièrement renouvelée, contribue au maintien de l'emploi et représente 30% des marins embarqués à l'échelle départementale. Cependant, le vieillissement de la flottille côtière entraîne pour les armements des coûts élevés en consommation d'énergie et d'entretien.

#### Les entreprises structurantes de la filière pêche

En 2018, la production totale des produits de la pêche à l'échelle départementale atteint 24 800 tonnes pour un chiffre d'affaires de 66 millions d'euros. Sur le territoire du Pays de Saint-Brieuc, des **ateliers de mareyage et de transformation** sont présents notamment à Saint-Quay-Portrieux (10 345 tonnes vendues en criées en 2018) et Erquy (11 713 tonnes), ainsi qu'à Tréveneuc, Hillon et Trémuson. Les **principales entreprises de la filière** sont :

- Armement Dahouetin à St-Alban (pêche hauturière)
- Pêcheries d'Armorique à Erquy (Mareyage et atelier de transformation)
- Celtarmor à Saint-Quay-Portrieux (Atelier de décorticage de coquillages)
- Armement Eouzan à Plérin (Pêche hauturière)
- Viviers St-Marc à Tréveneuc (Mareyage)
- Furic à Erquy (Mareyage)
- Louis et Georges à Saint-Quay-Portrieux (mareyage).

Outre le marché national, les **ateliers d'expédition et de transformation** se positionnent sur le marché européen. Pour faire face à une forte mondialisation, les ateliers ont créé de nouveaux produits, notamment les noix de **coquilles Saint Jacques**.



Source : Armorstad, Pêche et mareyage – une filière économique en côtes d'Armor, 2019

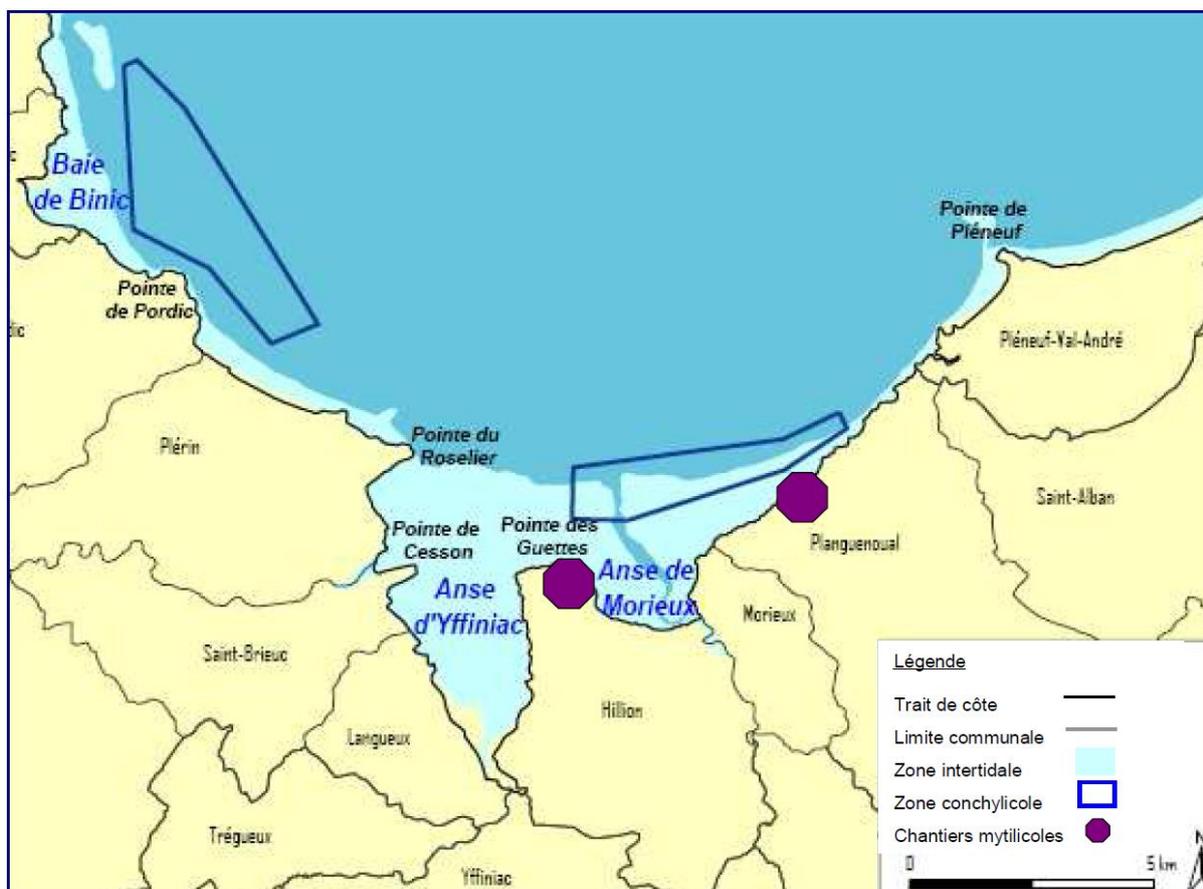
### La conchyliculture et la coquille Saint-Jacques

La production d’huitres et de moules en France occupe respectivement le premier et le troisième rang à l’échelle européenne. La Bretagne Nord est le second bassin ostréicole et mytilicole français. Sur le territoire du Pays de Saint-Brieuc, la production de moules est très importante puisqu’elle représente entre 4000 et 5000 tonnes par an, soit la grande majorité de la production départementale (6 580 tonnes en 2013) et près de 10% de la production nationale (60 000 tonnes).

### La coquille Saint-Jacques

La baie de Saint-Brieuc accueille la principale production de coquille Saint-Jacques avec 90% de la production bretonne et 50% des apports nationaux. Au début des années 60, le gisement de la Baie de Saint-Brieuc a connu un formidable essor et est devenu un des premiers centres de production de coquilles St-Jacques en France (environ 40 000 tonnes en 2014). Avec ses 150 000 hectares, le gisement naturel classé de la Baie de Saint-Brieuc demeure la zone la plus productive au niveau national.

Le poids économique de cette activité se chiffre à 12.8 millions d’euros dans les criées des Côtes-d’Armor (essentiellement Erquy et Saint-Quay-Portrieux). La « coquille Saint-Jacques des Côtes-d’Armor » est une indication géographique protégée (IGP) qui se situe dans le Pays de Saint-Brieuc. Elle est le centre de gravité de l’économie des pêches dans les Côtes d’Armor. Toutefois, du fait du rôle majeur des conditions climatiques dans le cycle de reproduction, l’abondance de la ressource est rarement stable. Cette forte variabilité nécessite une adaptation et une régulation des mesures de gestion afin d’éviter la mise en péril de la ressource et la désorganisation des marchés. (Source : Armorstat : La coquille St-Jacques – une filière économique en Côtes d’Armor, 2017)

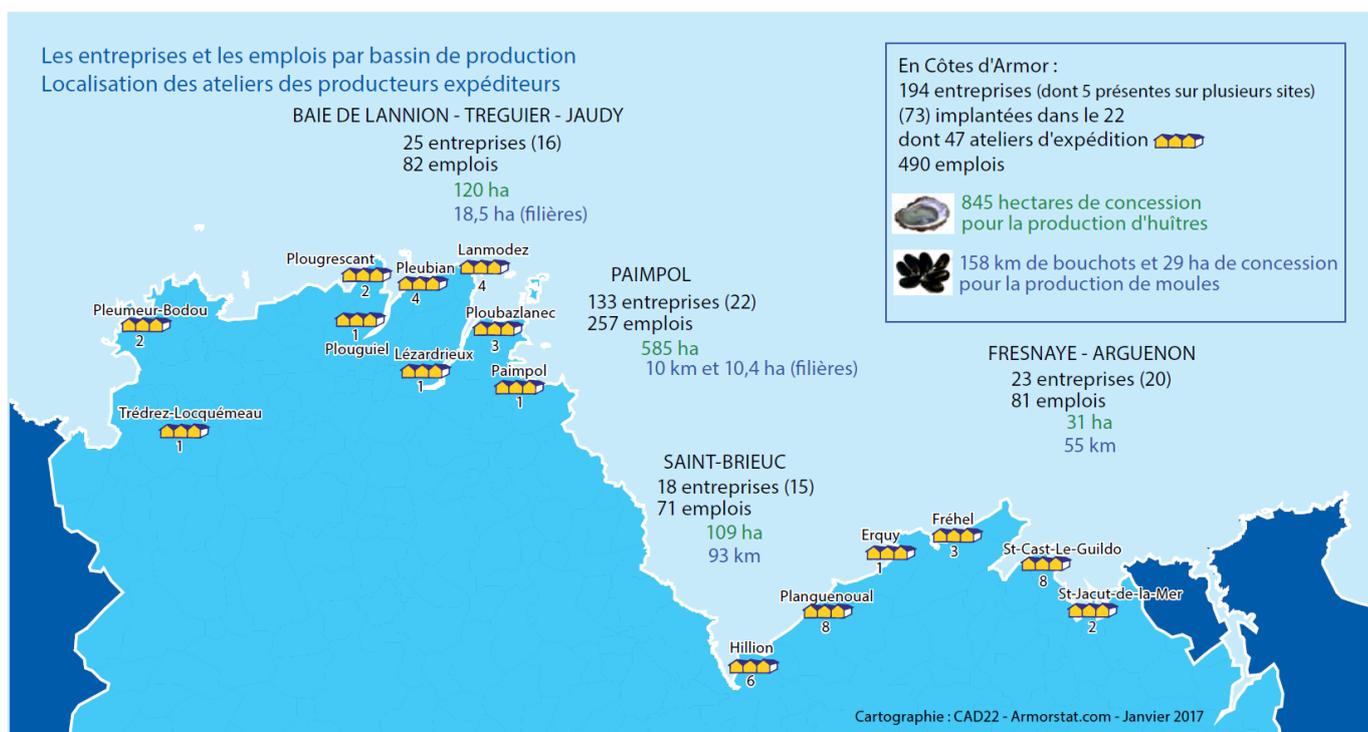


Les deux bassins de production conchylicoles : la baie de Morieux et la baie de Binic (Source : CRC)

Les **productions ostréicoles** occupent au total sur le département 845 hectares, dont 700 hectares sur tables en surélévation. Si l'Aquitaine et le Poitou-Charentes réunissent les conditions particulières pour un captage économiquement rentable, ce sont les sites de Bretagne et de Normandie qui sont les plus favorables pour le grossissement. Le grossissement en eaux profondes et sur estran au sol sont les deux autres pratiques mises en œuvre. Le secteur de Saint-Brieuc est le 4<sup>ème</sup> site de production départementale avec un élevage en eaux profondes.

La Bretagne Nord est l'un des secteurs le moins touché par le phénomène de mortalité qui touche la filière ostréicole sur l'ensemble du littoral national. Cette mortalité a des répercussions économiques importantes pour les exploitants, mettant en cause la pérennité des entreprises et des emplois. Selon les études actuelles, le phénomène de mortalité résulterait de la conjonction de plusieurs paramètres liés à l'environnement : réchauffement climatique, qualité des eaux côtières, dégénérescence ou anomalie génétiques des souches cultivées, présence d'agents pathogènes.

La filière est marquée par un manque de structuration des producteurs face à une concentration des acheteurs. Cependant la vente directe par des ateliers locaux agréés se développe.



Source : Armorstat, La conchyliculture – une filière économique en côtes d'Armor, 2017

La **culture des moules** sur bouchots présente 158 km à l'échelle du département. Le secteur de Saint-Brieuc avec la baie de Morieux et le premier site de production départementale. Du fait des difficultés d'extension des linéaires de bouchots, la culture sur filières en mer apparaît comme la seule perspective d'augmentation de la production mytilicole. Au contraire de la filière ostréicole, la commercialisation des moules est organisée par les producteurs locaux à 80%.

L'activité conchylicole est cependant confrontée à la problématique de la qualité des eaux dans la baie qui dans certains secteurs entraîne des restrictions de récolte des coquillages (cf. état initial de l'environnement).

En plus, le secteur est soumis à des contraintes de plus en plus fortes avec notamment :

- Une politique européenne contraignante visant à protéger les ressources (diminution des flottes, plan de gestion)
- Une pression de la société en termes de respect de l'environnement
- Une augmentation du prix du carburant
- La prolifération de crépidules,
- L'adaptation des activités de pêche à la mise en place du futur parc éolien offshore en Baie de Saint-Brieuc.

### Le développement du port de Légué

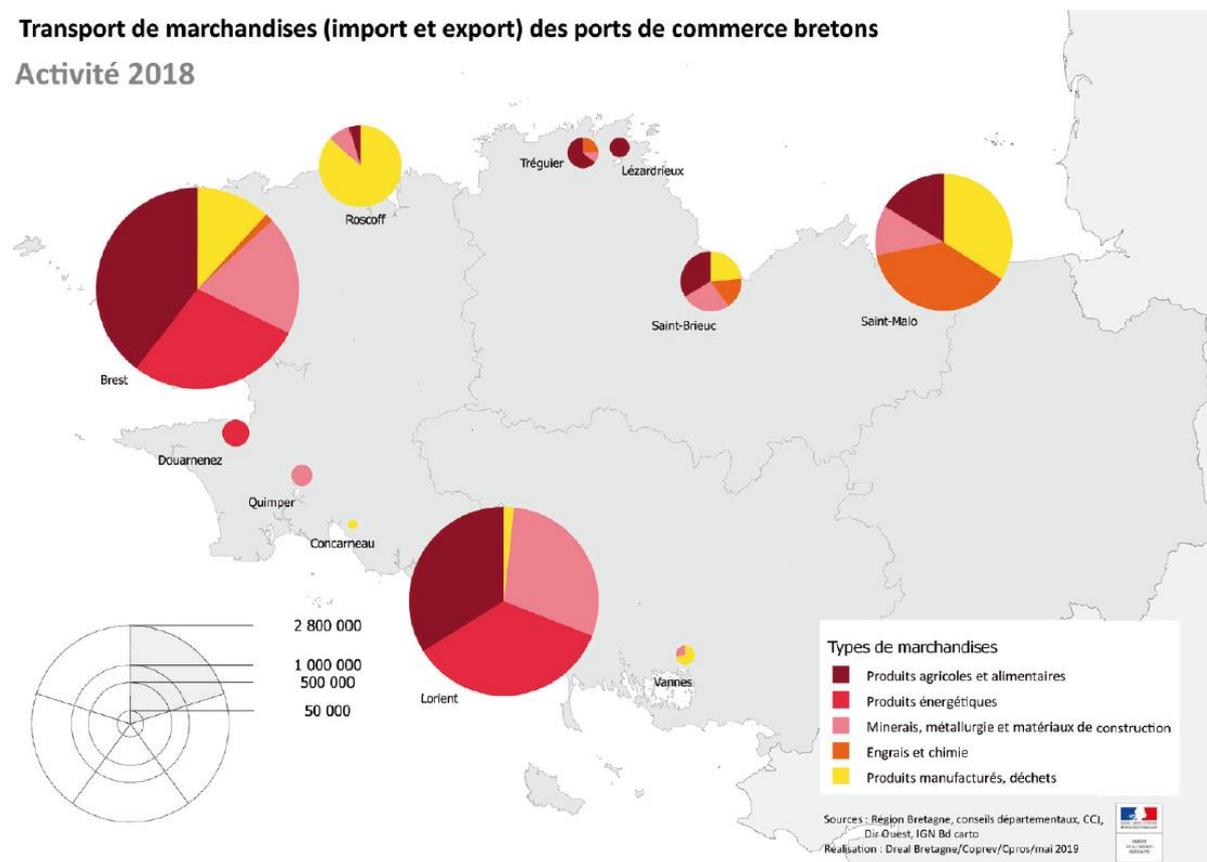
A l'échelle nationale, le transport par conteneurs a tendance à se renforcer au fil des années (+12 millions de tonnes supplémentaires entre 2008 et 2017, soit +2,4%). Cependant, le flux global de marchandises transitant par les ports bretons baisse régulièrement en volume sur cette même période, mais il progresse de 6,4% en 2018 (soit + 500 000 tonnes), essentiellement dans les ports de Brest et de Lorient. Le port du Légué a enregistré un trafic de 278 000 tonnes en 2017, mais des volumes supérieurs à 300 000 tonnes sur l'ensemble des années 2010 à 2016. En 2018, ce volume était à nouveau en baisse (247 000 tonnes, soit -11%), positionnant le port du Légué en 5<sup>ème</sup> position des ports bretons après le port de Saint-Malo (1 283 000 tonnes en 2018) et Roscoff (457 000 tonnes). Cette tendance régressive du trafic peut être observée dans tous les ports de commerce bretons à partir de 2005, à l'exception des 2 grands ports de Brest et de Lorient.

Les produits énergétiques, agricoles et alimentaires ainsi que les minerais constituent les ¾ des trafics de marchandises des ports bretons en 2018. Les marchandises transitant par port du Légué sont notamment les produits alimentaires (38% en 2018), produits manufacturés (27%), produits chimiques et engrais (20%) et minerais (14%).

Les exportations sont en majorité réalisées par les ports de la façade nord de la Bretagne (notamment Brest et Saint-Malo). Le cabotage national progresse (+3 points en 2018) pour atteindre 31% du trafic.

### Transport de marchandises (import et export) des ports de commerce bretons

#### Activité 2018



**Trafic de marchandises (import et export) des ports de commerce bretons, activité 2018**, Source : Observatoire régional des transports en Bretagne, Ports de commerce, 2018 et tendances 2019

Le port du Légué s'ouvre sur la Manche au débouché du Gouët qui sépare Saint-Brieuc de Plérin. Au milieu du XXe siècle, il devient à la fois un port de pêche côtière et un port de commerce (céréales, toile et meules de moulin). Il est aujourd'hui **le port principal des Côtes-d'Armor** et le cinquième port breton (trafic pour les bateaux de charge 3000 à 5000 tonnes). Il est également devenu un port de plaisance et un site départemental de réparation navale en particulier pour les navires de pêche de fort tonnage (350 tonnes). Ce port est géré par la Chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor, à qui la Région en a délégué l'exploitation.

Le site portuaire a fait l'objet d'une étude concernant la construction d'un quatrième quai et d'un terre-plein. Suite à l'abandon de ce projet, la Région a engagé site a engagé en 2022 l'étude d'un schéma directeur pour l'ensemble du site portuaire.

Cependant, compte tenu de la faible profondeur du port et des sédiments accumulés la gestion de ces sédiments et ces effets environnementaux constituent un enjeu majeur pour l'accès au port, la préservation des plages et la préservation de l'environnement naturel de la baie.

#### D. L'économie touristique

##### *Une économie littorale tournée vers le tourisme*

L'offre touristique du territoire est essentiellement localisée sur les franges littorales. La qualité et la diversité des paysages du Pays sont des atouts majeurs pour le développement du tourisme. En 2022, 78% des lits touristiques sont situés sur les communes littorales. Cette concentration s'explique par la **renommée des stations balnéaires d'Erquy, de Pléneuf-Val-André, de Binic et de Saint-Quay-Portrieux** qui accueillent la majeure partie des hébergements touristiques. L'offre en hébergement touristique du Pays est de 116 086 lits en 2022 (lits marchands et non marchands ; source Armorstat). Cela représente un quart des lits touristiques du département. Entre 2020 et 2022, ce nombre a augmenté de 10 % (soit 11 096 lits supplémentaires). Erquy est la 1<sup>ère</sup> commune touristique du Pays avec 23 733 lits. A noter que depuis septembre 2019, le site des Caps d'Erquy et de Fréhel a été labellisé Grand Site de France

La majeure partie de l'hébergement touristique est constitué de **résidences secondaires**. En 2019, on recense 16 171 logements secondaires ou occasionnels. Le secteur littoral et retrolittoral Est accueille à lui seul 6 668 logements secondaires, soit 49% de son parc total de logement. Le taux de résidences secondaires du secteur littoral et rétrolittoral Ouest est un peu moins important (34%). Cette forte présence de résidences secondaires renforce l'économie résidentielle tout au long de l'année. Cependant, elle présente également des inconvénients notamment par une clientèle peu variée, une surreprésentation des retraités, et une hausse des prix du foncier au détriment de l'installation de nouveaux actifs ou d'activités productives.

L'offre en hébergement touristique du **secteur marchand** (camping, hôtels, résidences de tourisme, hébergement collectif, meublés de tourisme, chambre d'hôtes) apparait limitée. Elle connaît, entre 2020 et 2022, une croissance de près de 12 %. Sur la période, le nombre d'emplacements d'hôtellerie de plein air connaît une baisse de - 6 % et le nombre de places de chambres chez l'habitant de -16 % quand les locations meublées enregistrent, elles, une hausse de près de 45 %.

Les locations saisonnières entre particuliers réservées sur les plateformes de locations Airbnb et VRBO (Abritel, Homeway) sont estimées, pour l'année 2022, à l'échelle du Département des Côtes d'Armor, à près de 9 500 logements entiers, soit près de 1,3 millions de nuits de location (ce chiffre n'intègre pas le nombre de personnes présentes dans les locations au moment des séjours), en hausse de 31 % par rapport à 2021 (en 2016, on en recensait 134 253). Pour le 1<sup>er</sup> semestre 2023, l'évolution du nombre de nuitées est estimée à + 29 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2022 (source Côtes d'Armor Destination – CRT – CD22 – Armorstat).

L'économie touristique concoure ainsi à augmenter, de manière saisonnière, la population présente sur le territoire.

#### *Un tourisme rétro littoral, rural et urbain, à valoriser*

La réserve naturelle de la Baie de Saint-Brieuc et les stations balnéaires sont des éléments attractifs pour le tourisme. Néanmoins, les attentes et besoins des touristes ont évolué vers plus de diversité de l'offre. En effet, les formes de tourisme sont de moins en moins stationnaires et la demande de découvrir le territoire augmente. La **Destination Baie de Saint-Brieuc, Paimpol, les Caps** favorise la mise en cohérence des politiques mises en place.

Le secteur rétro littoral offre également des sites touristiques variés, notamment des paysages ruraux de qualité, les « petites cités de caractère », le centre historique de Saint-Brieuc ou encore le Haras national de Lamballe. Ces sites apportent une diversification intéressante pour l'offre touristique du territoire. *La ville de Saint-Brieuc mais aussi Quintin offrent une destination touristique urbaine par leur patrimoine et leur architecture. Les séjours y sont de plus courtes durées.*

Par ailleurs, plusieurs communes sont inscrites dans des réseaux et labels :

- Deux « Petites Cités de Caractère » : Moncontour (également labellisé « Plus beau village de France ») et Quintin. Ce label engage les communes à valoriser et animer leur patrimoine architectural exceptionnel.
- Une « Commune du Patrimoine Rural de Bretagne » (CPRB) : Saint-Alban.

Aussi la gastronomie et la culture bretonnes, et plus généralement l'agriculture sont des opportunités pour le développement de l'activité touristique retro-littorale (découverte des savoirs faire, des produits locaux ...). Plusieurs réseaux permettent un rapprochement du monde agricole et des touristes (Bienvenue à la ferme, Accueil Paysan ...).

En plus, les collectivités ont misé sur le développement de la randonnée ainsi que des itinéraires à vélo pour attirer un public avec des attentes différentes de l'offre littorale (cf. volet Déplacements du diagnostic). Des manques d'hébergement ont été identifiés, notamment en lien avec le tourisme itinérant (GR34, cyclotourisme).

Le développement de la mobilité entre les littoraux et les territoires ruraux est indispensable pour favoriser la complémentarité entre les différentes offres touristiques.

#### *Le développement du tourisme d'affaire et du tourisme du bien-être*

De plus, avec l'aménagement de la ligne BGV, les collectivités misent sur le développement d'un tourisme d'affaires. Enfin, le tourisme de thalassothérapie est présent sur le territoire notamment sur la commune de Pléneuf-Val-André (SPA Marin du Val-André Thalasso Resort). Il vise une clientèle haut de gamme.

#### *Un tourisme de plaisancier organisé sur plusieurs secteurs*

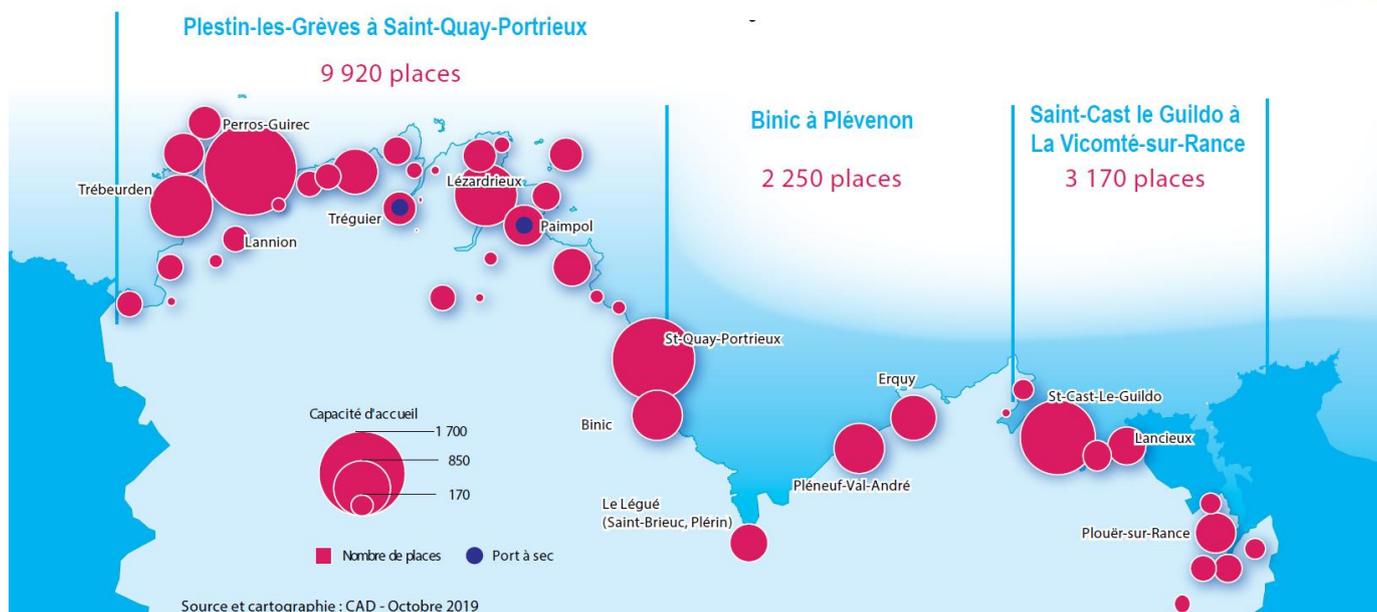
**La richesse de son littoral préservé, la diversité des bassins de navigation**, la proximité de la côte britannique et des îles anglo normandes, la qualité des ports d'accueil favorisent le développement de la plaisance dans les Côtes d'Armor. En 2018, 34 500 bateaux étaient immatriculés par la DDTM, principalement des unités de moins de 6m et à moteur.

Le Pays accueille un tourisme de plaisance important sur son territoire :

- Le port de plaisance de Binic-Etables-sur-mer : 450 emplacements de bassins et 170 d'échouage (port lauréat du label environnemental Pavillon Bleu 2011)
- Le port de Pléneuf-Val-André-Dahouët : 329 places sur ponton et 170 à l'échouage
- Le port de Saint-Quay-Portrieux : port en eau profonde de 1030 places (port lauréat du label environnemental Pavillon Bleu 2011)
- Le port de Saint-Brieuc-Le-Légué : 230 places et site de réparation navale.

### La capacité d'accueil des ports de plaisance en Côtes d'Armor

« sports portives, vec une



Source : Armorstat, La plaisance – une filière économique en côtes d'Armor 2019

Si l'activité de la plaisance a explosé depuis les années 50 (passant de 20 000 navires en 1950 à plus d'un million en 2018), l'évolution a connu des changements importants depuis quelques années : **changement de profil et vieillissement des propriétaires, baisse de la vente de bateaux**. Ainsi, seuls les ports en eaux profondes (dont Saint-Quay-Portrieux) conservent des listes d'attente significatives tandis que plusieurs bassins à flot et zones de mouillage connaissent des difficultés pour louer leurs emplacements. En même temps, le nombre de bateaux transportables et l'usage de cales, la mutualisation, la location et les services « clé en main » se développent fortement.

Ces évolutions provoquent également un changement d'orientation des ports vers un outil d'attractivité du territoire, économique et touristique, avec la mise en place de nouveaux services dont l'objectif est de s'ouvrir vers le territoire, notamment pour les plaisanciers de passage. Les plus petits ports ont davantage un rôle social, permettant un accès au plus grand nombre avec des coûts de location de mouillage plus faibles.

**En même temps que la pratique de la plaisance s'est démocratisée, elle s'est diversifiée vers d'autres activités : sports de glisse (kayak, paddle, aviron). Les activités sportives, touristiques et éducatives sont également en nette progression de l'offre. Les perspectives de développement de la pratique des loisirs nautiques sont liées à l'amélioration des flux dans les espaces portuaires le plus attractifs (gestion dynamique des places, complémentarité entre ports, stockage à terre) et sur les cales de mise à l'eau.**

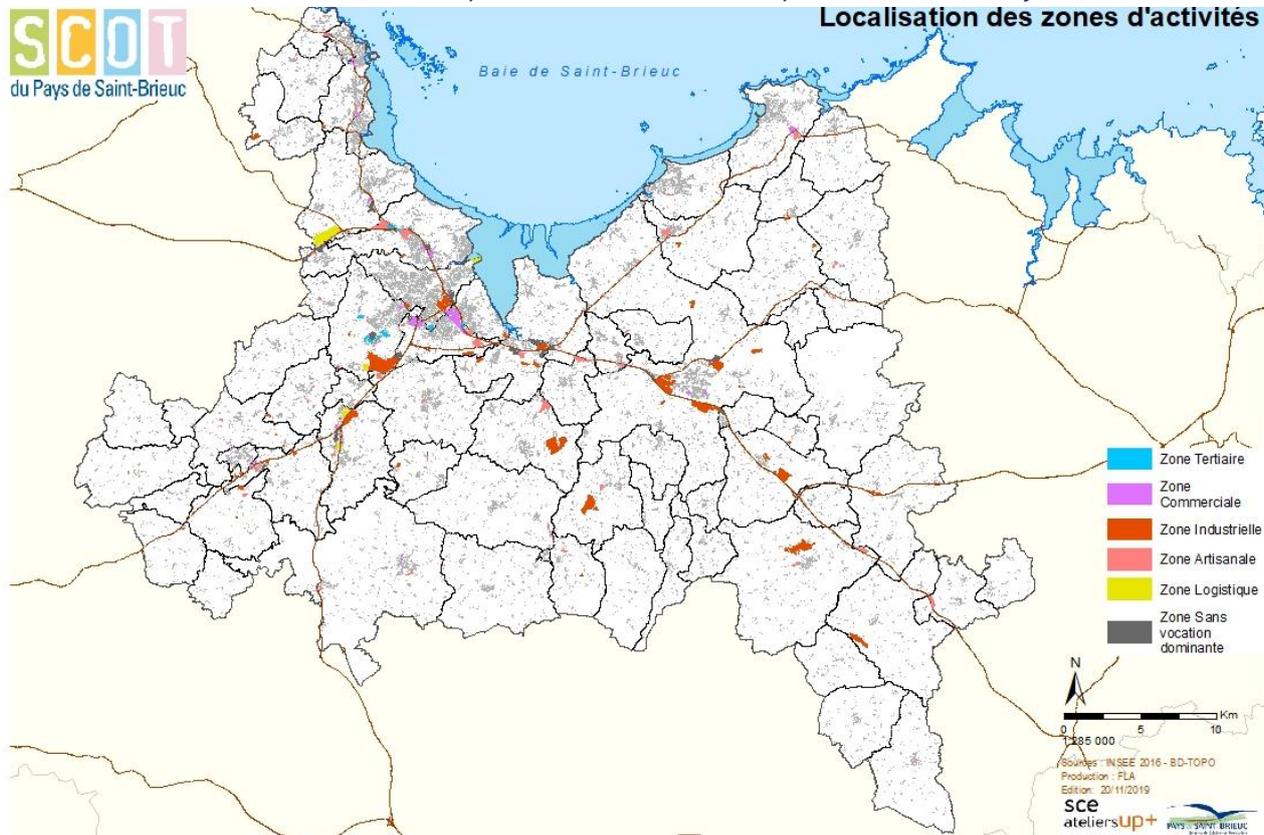
Cependant, la nature des emplois dans le tourisme (partiellisation, précarisation) constitue un risque pour le développement du secteur. Aussi, la sécurisation des parcours d'emplois devra être prise en considération.

### 3.6 Organisation spatiale de l'équipement économique

#### 3.6.1 Les parcs d'activités

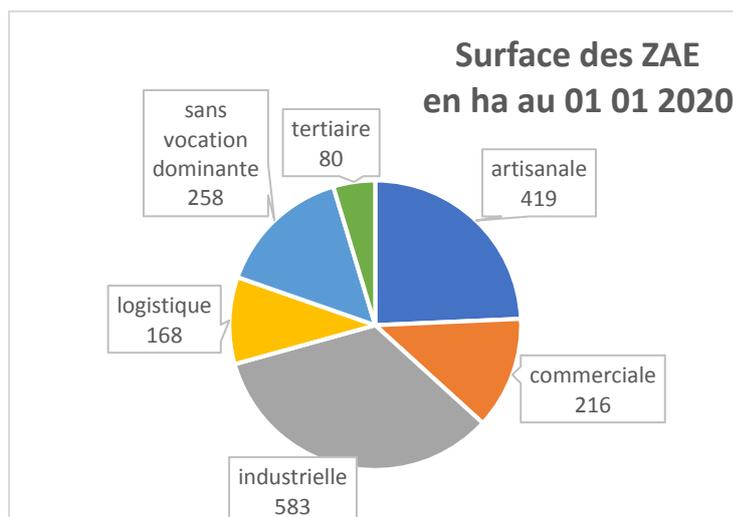
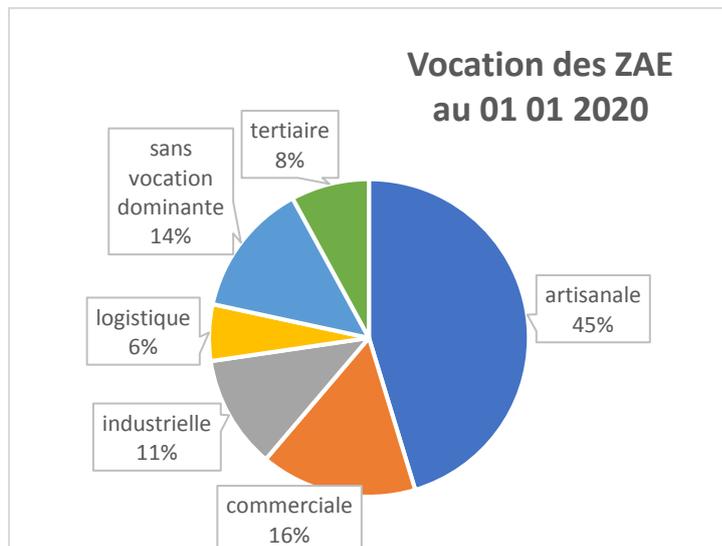
##### E. La répartition des parcs d'activités et leurs vocations

Source : Atlas des Espaces d'activités économiques du SCoT du Pays de Saint-Brieuc



### Les zones d'activités économiques (ZAE)

Les zones d'activités du Pays sont très largement concentrées sur les axes routiers de la RN12 et de la RD700. De plus, on remarque que le sud du territoire, plus rural, accueille beaucoup moins de zones d'activités.



Selon l'Atlas des espaces d'activités économiques du SCoT (outil interne au SCoT), le Pays dispose, au 01 01 2020, de 139 zones d'activités économiques (ZAE) pour une surface totale de 1 723 ha, et de 127 « monosites » pour une surface de 668 ha, soit 2 391 ha dédiés à l'activité économique (surface libres comprises).

Les vocations des ZAE sont réparties comme telles :

- 16 ZAE à vocation **industrielle**, pour une surface de 583 ha
- 63 ZAE à vocation **artisanale**, pour une surface de 419 ha
- 8 ZAE à vocation **logistique**, pour une surface de 168ha
- 22 ZAE à vocation **commerciale**, pour une surface de 216 ha
- 11 ZAE à vocation **tertiaire** pour une surface de 80 ha
- 19 ZAE sans vocation dominante, pour une surface de 258 ha.

### Les zones d'intérêts du Pays

Le SCoT 2015 identifie des zones d'intérêts de Pays de Saint-Brieuc au regard de leur superficie minimale, de leur facilité d'accès à partir des principaux axes routiers et ferroviaires, de leur bonne desserte par les réseaux, de leur possibilité d'extension, de leur engagement dans une démarche « qualité », de leur potentiel pour accueillir des entreprises à fort potentiel économique et de leur maîtrise d'ouvrage intercommunale. Elles sont au nombre de 5 :

- Le Grand Plessis à Plaintel
- Les Châtelets à Ploufragan – Trégueux – Plédran
- Les zones de la Tourelle à Lamballe
- le Technopole de Saint Brieuc Armor à Ploufragan, au regard de la vocation particulière de la zone et de sa renommée,
- la zone de Beaufeuillage, Ferdinand de Lesseps et Anatole France à Saint-Brieuc, de par son importance et l'enjeu de requalification et de renouvellement urbain sous-tendu.

#### Projets de ZAE identifiés dans le SCOT 2015

Le SCOT en vigueur identifie 223 ha de « projets structurants » (principalement des extensions projetées) sur le territoire (tous ces projets identifiés à l'époque n'ont pas été réalisés à ce jour) :

- ZAE du Poirier à Saint Alban (10.3 ha)
- ZAE à vocation nautique sur le port de Dahouët à Pléneuf-Val-André (1 ha)
- ZAE du Carrefour à Plourhan (3 ha)
- Le Grand Plessis à Plaintel (14.5 ha)
- ZA des Près Guyomard à Plaintel (22 ha)
- ZA du Raussan à Plaintel (3 ha)
- ZA Espace du Lié à Ploeuc-sur-Lié (2.3 ha)
- ZAE à Le Foëil (3 ha)
- ZAE du Cruguel à Lanfains (5 ha)
- ZAE de Cardry à Saint Brandan (5.5 ha)
- PAE de Lanjouan à Lamballe (10 ha)
- Zone artisanale de Pommeret (5 ha)
- Zone de la Tourelle 3 à Lamballe (22 ha)
- PAE des Châtelets à Ploufragan, Trégueux (42 ha)
- Technopôle de Saint-Brieuc Armor à Ploufragan (20 ha)
- PAE de la Colignère à Trémuson (8 ha)
- PAE du Mitan à Trégueux (25 ha)
- PAE le Challonge à Plédran (1.3 ha)

Auxquels s'ajoutent 20,4 ha de projets de zones commerciales considérés comme structurants également.

#### Focus sur le Technopôle de Saint-Brieuc

Située sur le territoire de la commune de Ploufragan, au sud de l'agglomération de Saint-Brieuc, la Technopole Saint-Brieuc Armor s'étend sur près de 80 hectares. Elle abrite une cinquantaine d'entreprises et d'organismes de recherche et de formation et accueille quotidiennement près de 1200 salariés, chercheurs, techniciens, enseignants...et plus de 1000 personnes en formation initiale ou continue.

Au cœur de la technopole, et à son origine, le Zoopôle, a acquis depuis sa création en 1989, une renommée mondiale dans les domaines de la santé animale et de l'agroalimentaire.

Au-delà et en complément de ce pôle de compétence majeur pour le développement des filières agricoles et agroalimentaires, se sont développées de nouvelles activités accompagnant la montée en puissance du Véhipôle (technologies automobiles et transports intelligents) et de l'émergence de Bâtipôle (bâtiments durables et nouvelles énergies). C'est l'agrégation de ces différents ensembles qui a donné naissance en 2013 à la Technopole.



### *Les zones commerciales (ZACOM)*

21 ZACOM sont identifiées par le SCoT 2015 et réparties sur le territoire pour une surface de 246 ha. Le foncier des ZACOM représentait 12.5% du foncier existant dans les espaces d'activités économiques du Pays fin 2013. Les ZACOM identifiées au SCoT sont pour la plupart très spécialisées dans l'activité commerciale, hormis celle de Chaptal à Saint-Brieuc qui rassemble des industries et des activités artisanales diverses :

- 5 ZACOM à vocation de proximité pour une surface de 18 ha
- 10 ZACOM à vocation intermédiaire pour une surface de 107 ha
- 5 ZACOM à vocation structurante pour une surface de 44ha
- 3 ZACOM à vocation départementale pour une surface de 76ha.

La ZACOM la plus importante est celle de l'Escale située sur les communes de Langueux et Trégueux. Cette zone commerciale accueille notamment des grandes franchises (Décathlon, Leroy Merlin, Carrefour ...).

### *3.6.2 Objectifs de développement des espaces d'activités économiques*

Le SCoT 2015 a défini des objectifs dégressifs pour la réduction de la consommation d'espace par les zones d'activités, soit de 20 ha/an pour la période 2014-2018 à 12ha/an (pour la période 2024-2030), avec une moyenne de 15 ha/an à l'échelle du Pays. Plusieurs orientations ont été définies pour y parvenir :

- Prioriser la centralité
- Densifier les Zones d'Activités Economiques existantes (ZAE)
- Résorber les locaux vacants
- Délimiter les Zones d'Activités Commerciales (ZACOM) et en encadrer les extensions
- Définir une enveloppe de foncier économique déterminée par territoire à ne pas dépasser

Selon le suivi réalisé par le Pays, 110,13 hectares ont été consommés dans les zones d'activités économiques entre fin 2013 et janvier 2020, sur les communes soumises au SCOT 2015 ; ainsi 43 % de l'enveloppe prévue pour le foncier économique à l'horizon du SCoT (2015-2030) ont été consommés en 6 ans.

La réalisation concomitante de plusieurs projets structurants explique cette consommation d'espaces dont :

- *Le Parc d'Activité Economique du Grand Plessix à Plaintel 15.4 ha*
- *Le PAE de Beaucemaine à Ploufragan 20.5 ha*
- *Le PAE des Chatelets à Ploufragan et Trégueux 27 ha.*

On retient cependant la réussite de la densification des ZACOM (exemple de la zone de l'Escale avec reprise des locaux vacants).

### 3.6.3 Les friches économiques

La mobilisation des friches d'activités, urbaines ou agricoles est aujourd'hui un levier indispensable pour accueillir des activités économiques tout en limitant les besoins d'extension urbaine.

L'absence d'un inventaire complet et le manque de connaissances de leurs caractéristiques précises et des potentiels de densification dans les tissus existants (dents creuses, bâtiments ou espaces sous-utilisés) sont en effet un frein à leur valorisation. De plus, le coût financier des travaux (réhabilitation, dépollution...) peut être élevé et compromettre la viabilité économique des projets.

Sur le foncier économique, une analyse pour le territoire SBAA a mis en évidence qu'en moyenne seulement 17% des ZAE sont occupées par des bâtiments et l'activité économique strictu sensu. Le potentiel pour une optimisation et une densification des espaces déjà aménagés et équipés est donc important.

### 3.7 Synthèse des enjeux (AFOM)

#### 3.7.1 Atouts – Faiblesses – Opportunités - Menaces (AFOM)

| Constats    | Atouts  | Faiblesses  |
|-------------|---|---|
|             | <p>Une reprise économique depuis 2016 qui se confirme en 2020</p> <p>Une économie présentielle en développement qui peut s'appuyer sur les fonctions et équipements publics structurants du pôle de Saint-Brieuc</p> <p>Une forte dynamique de création d'emplois autour du pôle de Lamballe</p> <p>Une spécialisation et une reconnaissance du territoire dans le domaine de l'agroalimentaire et de la recherche et l'innovation pour la santé animale</p> <p>La présence des entreprises très structurantes du territoire à proximité des axes routiers majeurs (RN12 et RD700)</p> <p>La présence de ports et d'une activité de pêche majeure pour le Département</p> <p>Une activité touristique importante en période estivale, avec des stations balnéaires renommées</p>  | <p>Malgré la reprise économique, une perte d'emplois significative subsiste dans certains secteurs</p> <p>Une activité agricole encore très présente sur le territoire mais dont l'emploi continue de reculer à l'instar des dynamiques macro-économiques</p>   |
| Perspective | Opportunités  | Menaces   |
|             | <p>Un cadre de vie de qualité comme facteur d'attractivité pour les emplois de cadres</p> <p>Une reprise de la création d'entreprises depuis 2017 et un réseau dense de PME</p> <p>Le développement du port du Légué pour continuer le développement de l'activité port de commerce</p> <p>Une proximité entre l'agriculture, l'industrie agro-alimentaire et le bassin de consommation à valoriser par d'évolution des produits</p> <p>Une économie de la santé bien présente et l'essor de l'économie sociale et solidaire pour répondre aux enjeux du vieillissement et offrir des services de proximité</p> <p>Un potentiel de diversification touristique qui peut s'appuyer sur les attractivités patrimoniales urbaines et rurales dans les territoires rétrolittoraux</p> | <p>Une conjoncture économique incertaine avec notamment une filière agroalimentaire qui subit les effets de la concurrence à l'échelle internationale</p> <p>Un modèle de développement des ZAE qui repose encore beaucoup sur l'extension urbaine</p> <p>Une concentration de l'activité touristique sur le littoral qui subit de plus en plus les conséquences du changement climatique</p> |

### 3.7.2 Synthèse des perspectives d'évolutions et des besoins

#### *F. Une économie diversifiée pour faire face à une évolution macro-économique incertaine*

A l'instar de l'évolution macro-économique, l'économie du territoire a traversé une période difficile au début des années 2010. L'économie non présentielle a perdu des emplois, notamment dans le secteur des industries. Ces pertes d'emplois ont en partie été compensées par la création d'emplois dans le secteur présentiel. Depuis 2016 la tendance s'est toutefois inversée avec une augmentation du nombre d'emplois sur le territoire.

Les différents secteurs d'activités ne se répartissent pas de manière homogène sur le territoire, mais au contraire, se traduisent par des concentrations assez marquées : autour du pôle urbain de Saint-Brieuc pour les services publics, autour du pôle urbain de Lamballe, des axes de la RN12 et de la RD700 pour l'industrie, sur les franges littorales pour l'économie touristique et dans les parties plus rurales pour l'agriculture. Cette diversité est un atout indéniable, mais selon les évolutions futures, les conséquences ne seront pas les mêmes dans les différentes parties du territoire.

#### *G. Un pôle d'excellence agroalimentaire à reconnecter au territoire*

Le territoire du SCoT de Saint-Brieuc est un territoire d'excellence de l'industrie agroalimentaire qui se traduit par le nombre d'entreprises structurantes et la présence d'un technopôle reconnu. Des liens étroits existent entre l'industrie agroalimentaire et l'agriculture. Mais ces deux secteurs subissent aujourd'hui la concurrence d'une économie mondialisée. Pour rebondir, le renouvellement et l'innovation des process et produits sont nécessaires. A ce titre, la proximité sur un même territoire des industries, de l'agriculture et de la pêche ainsi que des consommateurs pourrait être un levier intéressant à saisir.

#### *H. Une dynamique de l'économie présentielle à appuyer sur l'attractivité du cadre de vie et l'économie de la santé*

Le territoire dispose d'atouts forts pour le développement de l'économie présentielle, à commencer par l'attractivité du cadre de vie, mais aussi une économie de la santé bien implantée via les différents établissements publics ou privés, la formation et la recherche. Néanmoins, les liens entre ces derniers ne sont aujourd'hui pas suffisamment exploités pour maintenir les jeunes diplômés des métiers de la santé sur le territoire. L'enjeu est d'autant plus important que les services de santé sont un enjeu majeur pour l'attractivité d'un territoire face aux phénomènes de vieillissement et de désertification médicale des zones rurales. Au-delà des équipements et services institutionnels, l'essor de l'économie sociale et solidaire offre une nouvelle opportunité pour faciliter l'accès aux services.

#### *I. Un potentiel de diversification de l'offre touristique valorisant les complémentarités*

L'activité touristique est fortement concentrée sur les franges littorales du territoire. En effet, les paysages et le patrimoine de ce territoire sont un atout fort. Mais pour répondre aux évolutions, autant de la demande touristique, que du changement climatique, une diversification de l'offre touristique est incontournable, en mobilisant les complémentarités entre le littoral, le patrimoine urbain et les territoires ruraux. Le développement d'une offre de mobilité adaptée est une condition pour mettre en lien les différentes attractions. Aussi, l'offre touristique reste très marquée par la résidence secondaire qui doit évoluer, et intégrer les besoins d'un tourisme itinérant et « nature » (GR, cyclotourisme).

#### *J. Un développement économique à déconnecter de la logique d'extension urbaine*

Les deux EPCI disposent d'un équipement économique conséquent qui se traduit par une offre importante de zones d'activités. La consommation foncière des dernières années dépasse les prévisions du SCoT 2015. Aussi, le nouvel objectif d'une « zéro artificialisation nette » demandera à l'avenir de mobiliser plus fortement les potentiels de densification et le renouvellement de friches.

## 4 Equipements et services

*L'offre d'équipements de formation, de santé et culturels du territoire est fortement concentrée sur les deux pôles urbains de Saint Brieuc et de Lamballe-Armor. Les équipements hospitaliers rayonnent au-delà du périmètre du Pays. Avec l'offre de services et d'animations répartie dans les communes, l'offre d'équipements est ainsi un facteur d'attractivité pour les ménages et les entreprises. Néanmoins, la question de l'accessibilité des services reste une problématique pour les communes rurales, mais aussi certaines parties littorales et périurbaines. L'offre d'enseignement supérieur est répartie sur plusieurs sites à Saint Brieuc, focalisée notamment sur les métiers de la santé et de l'économie agro-alimentaire, et concurrencée par les grandes métropoles bretonnes.*

### 4.1 Le contexte réglementaire

La diversité des fonctions urbaines constitue un objectif central des politiques d'urbanisme. Les documents d'urbanisme doivent ainsi prévoir la satisfaction des « besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile » (art. L.101-2 du code de l'urbanisme).

Plus précisément, le PADD du SCoT doit fixer les objectifs des politiques publiques en matière « [...] d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques [...] » (art. L.141-4 code de l'urbanisme), puis le DOO définit « les grands projets d'équipements et de services » (art. L141-20 du code de l'urbanisme).

En particulier, le DOO « peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques. » (art. L.141-21 du code de l'urbanisme).

### 4.2 Les documents de référence

#### K. Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

Le projet du SRADDET approuvé par arrêté préfectoral en mars 2021 met l'accent notamment sur les objectifs suivants :

##### **Objectif 5 : Accélérer la transition numérique de toute la Bretagne**

- 5.1 : Réaliser le projet « Bretagne Très Haut Débit » dans les meilleurs délais
- 5.2 : Réussir le défi de l'inclusion numérique
- 5.3 : Développer la filière digitale et accompagner la transition numérique des acteurs économiques

##### **Objectif 7 : Prioriser le développement de la recherche et de l'enseignement supérieur sur les enjeux des transitions**

Il s'agira de faire de l'enseignement supérieur un avantage comparatif du territoire pour son rayonnement et son attractivité et concentrer l'effort en matière d'innovation et de recherche sur les priorités bretonnes (sans pour autant exclure les domaines émergents).

##### **Objectif 37 : Réinventer l'offre de services à la population et son organisation pour garantir l'égalité des chances**

- 37.1 : Organiser l'accès de chaque breton à un premier niveau de services (commerces, établissements d'enseignements, services de soins de premières nécessité, services pour les personnes âgées ou les jeunes enfants voire de services culturels) correspondant à ses besoins et à son territoire de vie.
- 37.2 : Accompagner les dynamiques culturelles au cœur des territoires.
- 37.3 : Assurer une offre de service d'orientation partout sur le territoire (égalité des chances).
- 37.4 : Articuler la structuration de l'offre de formation, y compris en enseignement supérieur : Il s'agit d'éviter que les freins à la mobilité soient aussi des freins à la qualification.
- 37.5 : Donner un meilleur accès aux soins en développant des solutions innovantes en favorisant l'installation de nouveaux professionnels de la santé sur le territoire. De plus il est important de maintenir le maillage actuel des équipements hospitaliers sur le territoire, tenant compte des opportunités de croisements entre la médecine hospitalière et la médecine ambulatoire ; déploiement de la télémédecine).
- 37.6 : Donner un meilleur accès aux soins en développant des solutions innovantes (télésanté ...)

#### *L. Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique du Département des Côtes d'Armor*

Les Schémas Directeurs Territoriaux d'Aménagement Numérique (SDTAN) ont été institués par la loi sur la fracture numérique de décembre 2009. Ils ont vocation à établir une stratégie de déploiement du très haut débit fixe et mobile à l'échelle du territoire, de préférence départementale pour répondre à la demande de débit et de qualité de service exprimées par les habitants comme par les entreprises, et au développement des usages et services numériques.

Le schéma numérique départemental 2019-2023, adopté en janvier 2019 et révisé en juin 2022, intègre ainsi d'une part une partie dédiée aux infrastructures numériques (le SDTAN22) et d'autre part une partie dédiée aux usages numériques (le SDUN 22). Il se fixe 5 priorités :

- Disposer d'un accès au réseau internet, téléphone et mobile
- S'approprier le numérique
- Dynamiser les usages du numérique et libérer les données publiques
- Mettre en réseau et accompagner les porteurs de projets
- Adopter un numérique responsable

#### *M. Le Schéma de Cohérence Régional d'Aménagement Numérique du Territoire*

Le Schéma de Cohérence Régional d'Aménagement Numérique du Territoire (SCORAN) a défini, en 2011, l'ambition des collectivités bretonnes en matière de déploiement du THD : apporter le très haut débit pour tous à l'horizon 2030, en privilégiant le déploiement de la fibre optique jusqu'à l'abonné (FTTH) et en recherchant un équilibre entre tous les types de territoires.

Les problématiques numériques sont dorénavant abordées, par la Région Bretagne, au travers d'un autre schéma : le SRADDET.

#### *N. Le Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public*

Le SDAASP œuvre à renforcer l'équité et l'attractivité de tous les territoires sur la période 2017-2023. Plusieurs priorités d'actions ont été définies :

- Développer l'offre simplifiée et mutualisée d'accueil des usagers et d'accès aux services sur le territoire
- Déployer l'infrastructure et les usages numériques
- Proposer des solutions de mobilité pour accéder aux services
- Répondre aux besoins d'accès aux soins sur l'ensemble du territoire des Côtes d'Armor

- Conforter l'offre d'équipements et de services
- Améliorer la visibilité et la connaissance de l'offre de services et suivre la mise en œuvre du schéma.

#### *O. Schéma départemental d'accueil et d'hébergement des gens du voyage (2019-2025)*

Ce schéma (approuvé par arrêté le 17 juillet 2019 pour une durée de 6 ans) vise à concilier un équilibre satisfaisant entre d'une part, la liberté constitutionnelle d'aller et de venir des gens du voyage et leurs aspirations à pouvoir stationner dans des conditions décentes et d'autre part, le souci légitime des élus locaux d'éviter les stationnements et installations illicites.

Le schéma départemental a pour objectif de poursuivre la réalisation de dispositifs d'accueil et d'habitat des gens du voyage en prenant davantage en compte ce phénomène d'ancrage territorial et en maintenant une volonté d'insertion sociale des gens du voyage visant en tout dernier lieu leur autonomie et le rapprochement avec le droit commun.

Il est donc guidé par plusieurs principes directeurs :

- Répondre aux besoins spécifiques des gens du voyage en fonction de l'évolution des besoins et notamment en tenant compte de l'ancrage territorial croissant
- Accompagner l'ensemble des acteurs et faire converger les actions dans l'ensemble des domaines
- Favoriser le vivre ensemble.

#### *P. Le projet de territoire 2021-2030 de Saint-Brieuc Armor Agglomération*

En matière de services et d'équipements, le projet de territoire de l'agglomération briochine prévoit entre autres :

- Orientation 1 : mobilisation générale pour la transition écologique et l'emploi
  - Soutenir le développement de services notamment en matière de santé et de services à la personne
  - Proposer un accès aux soins équilibré et de proximité sur l'ensemble du territoire de l'agglomération
- Orientation 2 : Mailler le territoire par les services aux publics
  - Faciliter l'accès à une offre qualitative de services aux publics
  - Développer le rayonnement des politiques sociales
  - Structurer une offre de proximité (offre de logements, transport, santé et services)
  - Proposer une offre de services publics équilibrée sur l'ensemble du territoire
  - Faciliter le parcours des jeunes sur le territoire (formation, mobilité, habitat...)
- Orientation 3 Rebondir après la crise et agir
  - Organiser le maillage du territoire à travers l'offre culturelle, artistique et musicale

#### *Q. Le projet de territoire de Lamballe Terre et Mer 2032*

Le projet de territoire de Lamballe Terre et mer prévoit quant à lui, en matière d'équipements et de services :

- Orientation « un territoire en mouvement qui donne du sens à l'emploi »
  - Faire de la formation et de l'enseignement supérieur un moteur de la création d'emploi
- Orientation « une belle qualité de vie à tous les âges pour tous »
  - Adapter notre territoire au défi du grand âge et de la dépendance,
  - Accès large aux sports, à la culture, aux loisirs

### 4.3 Deux pôles de services au sein du territoire

Les pôles urbains de Lamballe-Armor et Saint Brieuc représentent les deux pôles d'équipements supérieurs du Pays. Saint Brieuc accueille 28% des équipements du territoire (1471 équipements) tandis que Lamballe-Armor en accueille 8%.

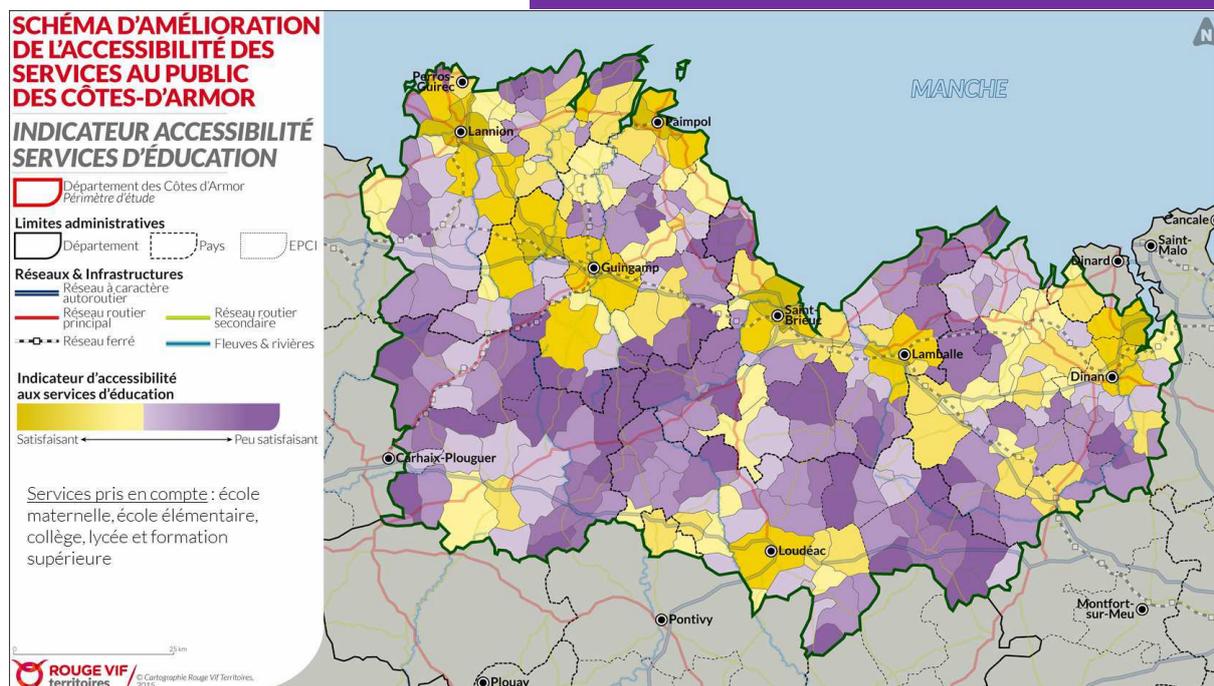
Les communes de la première commune de Saint Brieuc sont pour la plupart considérées comme des pôles d'équipements intermédiaires. Globalement, les communes présentant un panel diversifié dans les gammes d'équipements et services sont celles dont la population est supérieure à 3000 habitants.

### 4.4 Les équipements et offres universitaires, scolaires et d'accueil de la petite enfance

La base permanente des équipements de l'INSEE (destinée à fournir le niveau d'équipement et de services rendus par un territoire à la population) est composée de 188 types d'équipements répartis en 7 grands domaines : services aux particuliers, commerces, enseignement, santé, transports et déplacements, sports, loisirs et culture, tourisme. Un pôle d'équipement est une commune qui possède au moins la moitié des équipements d'une gamme. La classification des équipements en gammes a pour objectif de réunir des équipements qui présentent des logiques d'implantation voisines. Ces regroupements permettent de refléter l'organisation hiérarchisée des territoires en termes de services à la population.

L'analyse de la présence simultanée de ces équipements dans une commune permet de classer les communes. Pour la base d'équipements 2019, 111 équipements sont retenus qui se répartissent en trois gammes :

- Gamme de proximité (28 équipements dont école maternelle, pharmacie, poste...)
- Gamme intermédiaire (36 équipements dont collège, supermarché, trésor public...)
- Gamme supérieure (47 équipements dont lycée, maternité, hypermarché...).



Source : SDAASP 22 2017-2023

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma départemental de l'accessibilité des services au public des côtes d'Armor, un diagnostic concernant l'accessibilité au service d'éducation a été réalisé. La carte ci-dessus montre que les zones urbaines agglomérées de Saint Brieuc et de Lamballe présentent une accessibilité satisfaisante des services d'éducation. Au contraire, les zones littorales Est et Nord-Ouest, ainsi que les zones périurbaines et rurales présentent une accessibilité aux services d'éducation peu satisfaisante.

#### 4.4.1 L'enseignement supérieur

L'offre en enseignement supérieur se concentre principalement à Saint Brieuc. Cependant, l'offre reste morcelée géographiquement sur plusieurs sites ce qui ne favorise pas l'effet de cohésion du pôle d'enseignement supérieur. Plusieurs établissements proposent des formations :

- L'école d'horticulture de Saint-Illan à Langueux (techniciens supérieurs agricoles)
- Le lycée La ville Davy à Quessoy (techniciens supérieurs agricoles)
- Le lycée Jean Moulin à Saint-Brieuc (techniciens supérieurs agricoles)
- Le lycée public François Rabelais à Saint-Brieuc (techniciens supérieurs et classes préparatoires aux grandes écoles)
- Le lycée Ernest Renan à Saint-Brieuc (techniciens supérieurs et classes préparatoires aux grandes écoles)
- Le lycée public Chaptal à Saint-Brieuc (techniciens supérieurs et classes préparatoires aux grandes écoles)
- Le lycée public Eugène Freyssinet à Saint-Brieuc (techniciens supérieurs)
- Le lycée privée Sacré Cœur à Saint-Brieuc (techniciens supérieurs)
- Rennes 1 à Saint Brieuc (diplôme universitaire), formation 1<sup>ère</sup> année de médecine
- Rennes 2 à Saint Brieuc (diplôme universitaire)
- L'IUT à Saint Brieuc (DUT et Licence Pro)
- L'ESPE à Saint-Brieuc (formations professeurs des écoles)
- L'institut Formations Soins Infirmiers à Saint Brieuc (formation sanitaires et sociales)
- Askoria à Saint-Brieuc (formations sanitaires et sociales)
- Formation du CNAM.

De plus, le Technopôle Saint Brieuc Armor offre des formations initiales par la recherche jusqu'à des formations professionnelles spécialisées répondant aux spécificités du tissu économique local. Le complexe de la Chambre des Métiers propose aussi des formations continues pour adultes.

Des fonctions de recherche sont structurées autour de trois sites : l'IUT, le Véhipôle (labellisé au niveau national comme pôle d'innovation technologique) et le Technopôle Saint Brieuc Armor (un des 7 technopoles bretons et des 41 technopoles français).

L'offre de formation connaît un fort déséquilibre. L'offre de formation pour le 1<sup>er</sup>, 2<sup>nd</sup> et 3<sup>e</sup> cycle est très inégale sur le territoire et on observe des carences pour les formations de 2<sup>nd</sup> et 3<sup>e</sup> cycle. De plus, l'attractivité des campus de Rennes, Nantes ou Brest a pour conséquence une fuite des 20-30 ans du fait du plus large choix de formations supérieures qui y sont proposées.

Les formations proposées à Lamballe sont en rapport avec l'activité agricole : un BTS technico-commercial avec une spécialisation « commercialisation de matériel et véhicules » au Lycée Henri Avril de Lamballe et un BTS ACSE (Analyse Conduite et Stratégie d'Entreprise agricole) à la Ville Davy de Quessoy.

**La concentration de l'offre d'enseignement supérieur sur le pôle de Saint Brieuc, et son morcellement sur plusieurs sites ne favorisent pas l'émergence d'un pôle fort de l'enseignement supérieur. Aussi, ces pôles d'enseignement souffrent de la concurrence des pôles plus importants dans les grandes métropoles bretonnes.**

#### 4.4.2 L'enseignement secondaire

En 2015, seules trois communes du Pays accueillent des lycées : Saint Brieuc (12 établissements), Lamballe-Armor (2 établissements) et Quintin (2 établissements).

Les collèges maillent le territoire de façon plus importante, situés dans les communes les plus peuplées. Ils sont présents dans chaque secteur sauf dans le secteur rural sud centre qui ne dispose

pas de collège. Hors les collèges de Saint Brieuc et Lamballe-Armor, on retrouve des collèges dans les communes de Ploufragan, Plérin, Saint-Quay-Portrieux, Quintin, Plœuc-sur-Lié, Moncontour, Pléneuf-Val-André et Erquy.

Les formations proposées dans les collèges et lycées sont :

- Des formations techniques (CAP-BEP) dans les secteurs du bâtiment, de la mécanique, de la production alimentaire et du paramédical. Ils regroupent la moitié des effectifs lycéens
- Des formations générales menant au bac, qui regroupent un tiers des effectifs lycéens
- Des enseignements technologiques suivis par le reste des effectifs lycéens
- Des formations professionnalisantes (BTS) développés en relation avec les pôles de développement économique (agroalimentaire, mécanique, matériaux, commerces ...)
- Des classes préparatoires aux grandes écoles (hypokhâgne, khâgne ouverte en 2009, classes scientifiques).

Les formations professionnalisantes ouvrent le plus souvent vers le secteur tertiaire.

**Le Pays accueille un large éventail de formation concentré sur Saint Brieuc, Lamballe-Armor et Quintin. On note toutefois un décalage entre l'offre de formation du territoire et les besoins des entreprises du tissu local.**

#### 4.4.3 L'enseignement primaire

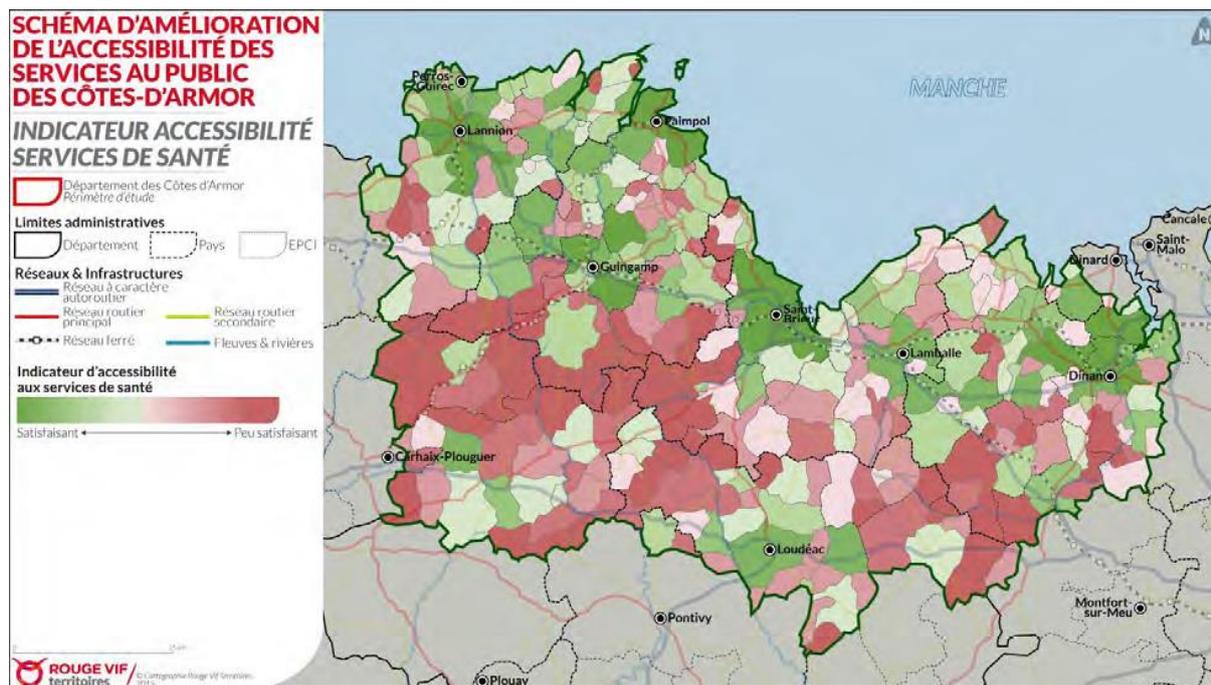
Environ 120 écoles primaires et élémentaires publiques maillent le territoire. Une cinquantaine d'écoles privées complètent cette offre. Selon l'Atlas des évolutions démographiques et de la carte scolaire en Côtes d'Armor 2022 (ADAC 22), à la rentrée 2021, 6 communes n'accueillent pas d'école primaire (Tréveneuc, Le Leslay, Saint-Gildas, Saint-Bihy, Le Bodéo et Rouillac). 10 communes adhèrent à un Regroupement Pédagogique Intercommunal public (Trébry, Saint-Glen, Moncontour, Plestan, Tramain, Plédéliac, Saint-Rieul, Hénansal, Quintenic et Quintin). 4 communes intègrent un RPI privé (Saint-Trimoël, Penguily, La Malheure et La Harmoye). Enfin, 1 commune accueille un RPI privé et un RPI public (Bréhand).

Entre 2006 et 2021, les effectifs scolaires ont baissé de -4,70 % sur le territoire de Lamballe Terre et Mer, et de -11,70 % sur celui de Saint-Brieuc Armor Agglomération (en Côtes d'Armor : -13,70 %). Les baisses d'effectifs sont particulièrement prégnantes sur les communes littorales et les villes les plus importantes. Des hausses d'effectifs sont toutefois observées dans la première et deuxième couronne du sud de Saint-Brieuc, et dans certaines communes situées à l'est du territoire de Lamballe Terre et Mer.

#### 4.4.4 Accueil de la petite enfance

D'après le Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public, l'offre d'accueil de la petite enfance est globalement dense. Le Département avait en 2014 un taux de couverture (en accueil collectif et assistantes maternelle de 75%, chiffre élevé par rapport à la moyenne nationale de 54%.

## 4.5 Equipements et offre de santé



Le diagnostic concernant l'accessibilité au service de santé a été réalisé dans le cadre du Schéma départemental de l'accessibilité des services au public des Côtes-d'Armor montre que les zones urbaines et périurbaines de Saint Brieuc et de Lamballe-Armor sont satisfaisantes en ce qui concerne l'accessibilité des services de santé. Cependant les zones rurales dans la partie Sud du Pays présentent des indicateurs d'accessibilité insatisfaisants.

### 4.5.1 Les équipements hospitaliers

Le principal établissement de santé de la Ville de Saint Brieuc est le Centre Hospitalier Yves Le Foll. 3<sup>e</sup> établissement public de santé breton, il fait office d'hôpital de proximité pour la population de Saint Brieuc et des communes limitrophes, mais rayonne également au-delà du périmètre du SCoT.

Le regroupement de quatre équipements privés à Plérin a permis l'ouverture de l'Hôpital privé des Côtes d'Armor.

Le Pays accueille également :

- 2 hôpitaux locaux à Lamballe-Armor et Quintin regroupés au sein du centre hospitalier du Penthièvre et du Poudouvre
- Un centre post-cure à Saint Brieuc
- Un centre hélio-marin de réadaptation fonctionnelle à Plérin
- Une maison de repos (soins de suite) à Ploufragan.

Au niveau des soins psychiatriques, le Pays dispose de :

- 2 cliniques de santé mentale à Tréguieux et Yffiniac
- Centres Médico-Psychotiques pour adultes et enfants
- Hôpitaux de jour
- Centres d'Accueil Thérapeutique à Temps Partiel.

**L'offre en équipements de santé est satisfaisante à l'échelle du Pays. Le centre hospitalier de Saint Brieuc rayonne hors du périmètre du SCoT et représente un atout pour l'attractivité du**

**Pays. Avec l’installation de l’Hôpital privé des Côtes-d’Armor à Plérin, l’offre déborde de la ville de Saint Brieuc sur sa première couronne.**

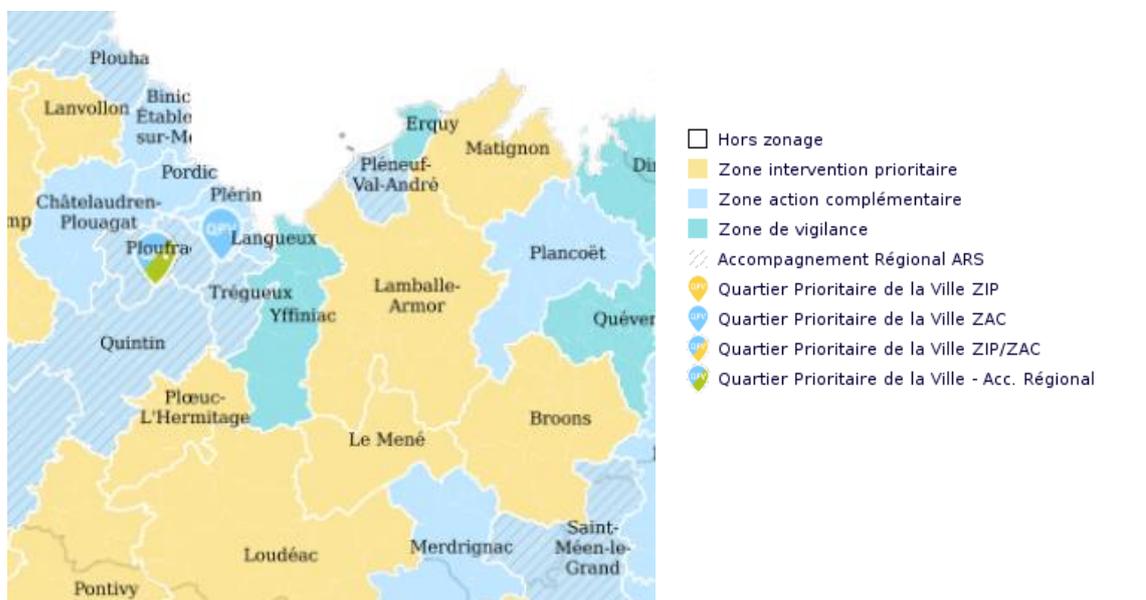
**4.5.2 L’offre de soin de proximité**

L’offre de services de santé est fragile sur une bonne partie du territoire et souffre de disparités. On note un manque de maillage de l’offre de santé dans les communes rurales du sud et est du territoire et dans les communes éloignées des grandes villes alors que les communes littorales enregistrent des densités supérieures.

Au 01/01/2020, le territoire de Lamballe Terre et Mer enregistre une densité de médecins généralistes libéraux bien inférieure à la moyenne régionale (source : ARS Bretagne DEMOPS, exploitation ORS Bretagne) ; le territoire de Saint Brieuc Armor Agglomération présente, quant à lui, une densité proche de la moyenne bretonne.

|                                  | Densité de médecins généralistes libéraux au 01 01 2020 – pour 100 000 hab |
|----------------------------------|--|
| Lamballe Terre et Mer            | 56,1   |
| Saint-Brieuc Armor Agglomération | 87,5   |
| Bretagne                         | 86,5   |
| France                           | 91,2   |

L’ARS a déterminé, en décembre 2020, les zones (Territoires Vie Santé - TVS) caractérisées par une offre de soins insuffisante ou par des difficultés dans l’accès aux soins concernant spécifiquement la profession de médecin généraliste. En la matière, les secteurs est et sud sont particulièrement en tension.



DONNEES SNDS (JUIN 2023) – DONNEES INSEE MAJ 2023 – RECENSEMENT 2020

La raréfaction des médecins sur certains secteurs entraîne une suractivité de ceux qui y sont présents ce qui n'encourage pas l'installation de nouveaux médecins. La question du renouvellement de l'offre de santé est importante étant donné la moyenne d'âge des praticiens de santé. La population vieillissante entraîne des demandes plus importantes concernant l'accessibilité à l'offre de santé.

En matière de densité d'infirmiers libéraux, les territoires intercommunaux enregistrent, l'un comme l'autre, un niveau inférieur à la moyenne régionale, plus prononcé sur l'agglomération briochine (source : ARS Bretagne DEMOPS, exploitation ORS Bretagne) :

|                                  | Densité d'infirmiers libéraux au 01 01 2020 – pour 100 000 hab |
|----------------------------------|--|
| Lamballe Terre et Mer            | 162,5  |
| Saint-Brieuc Armor Agglomération | 125,7  |
| Bretagne                         | 174,5  |
| France                           | 146,7  |

En matière de densité de chirurgiens-dentistes, le territoire de Lamballe Terre et Mer se trouve en deçà de la moyenne régionale ; le territoire de SBAA enregistre, quant à lui, une densité supérieure à la moyenne régionale :

|                                  | Densité de chirurgiens-dentistes au 01 01 2020 – pour 100 000 hab |
|----------------------------------|---|
| Lamballe Terre et Mer            | 39,9  |
| Saint-Brieuc Armor Agglomération | 74,4  |
| Bretagne                         | 56,8  |
| France                           | 55,3  |

En réponse à ces problématiques, les maisons et pôles pluridisciplinaires permettent d'apporter une offre de proximité. Ces structures répondent ainsi à la nécessité de constituer un maillage territorial de proximité et de répondre aux défis du vieillissement des professionnels, de l'adaptation des locaux et des partenariats entre spécialistes. En 2023, le Pays comptait 6 communes équipées de maisons ou pôles de santé pluri-professionnelles ou en projet (Erquy, Pléneuf Val André, Plérin, Bréhand, Quintin et Saint-Brandan).

A noter toutefois que le Pays est assez bien doté en pharmacies, avec une densité toutefois moindre dans les secteurs sud et littoraux.

Le Pays compte deux Centres locaux d'Information et de Coordination (CLIC) situés à Saint Brieuc et Lamballe ainsi que plusieurs permanences réparties dans le Pays

**Le Pays souffre de disparités dans la répartition de l'offre de soin de proximité notamment avec un déficit de médecins dans les communes rurales du sud et de l'est du territoire, et plus généralement du manque de renouvellement des médecins.**

## 4.6 Offres et équipements sportifs, culturels et de loisirs

### 4.6.1 L'offre et les équipements culturels

La richesse et la diversité de l'offre culturelle du Pays s'incarne notamment dans la Ville de Saint Brieuc qui compte un nombre important de salles culturelles. Cette concentration peut parfois créer des effets de concurrence entre les différentes salles. On observe en effet un suréquipement en salles culturelles sur la zone urbaine agglomérée de Saint Brieuc, avec la présence de 7 des 9 équipements culturels du Pays :

- La Passerelle (Saint Brieuc), scène nationale qui se distingue par son dimensionnement important
- Bleu Pluriel (Trégueux)
- Salle Victor Hugo (Ploufragan)
- Le Cap (Plérin)
- La Ville Robert (Pordic)
- Le Grand Pré (Langueux)
- La salle Horizon (Plédran).

Deux autres centres culturels se situent en dehors de l'agglomération briochine avec le Quai des Rêves à Lamballe-Armor et l'Ancre des mots à Erquy.

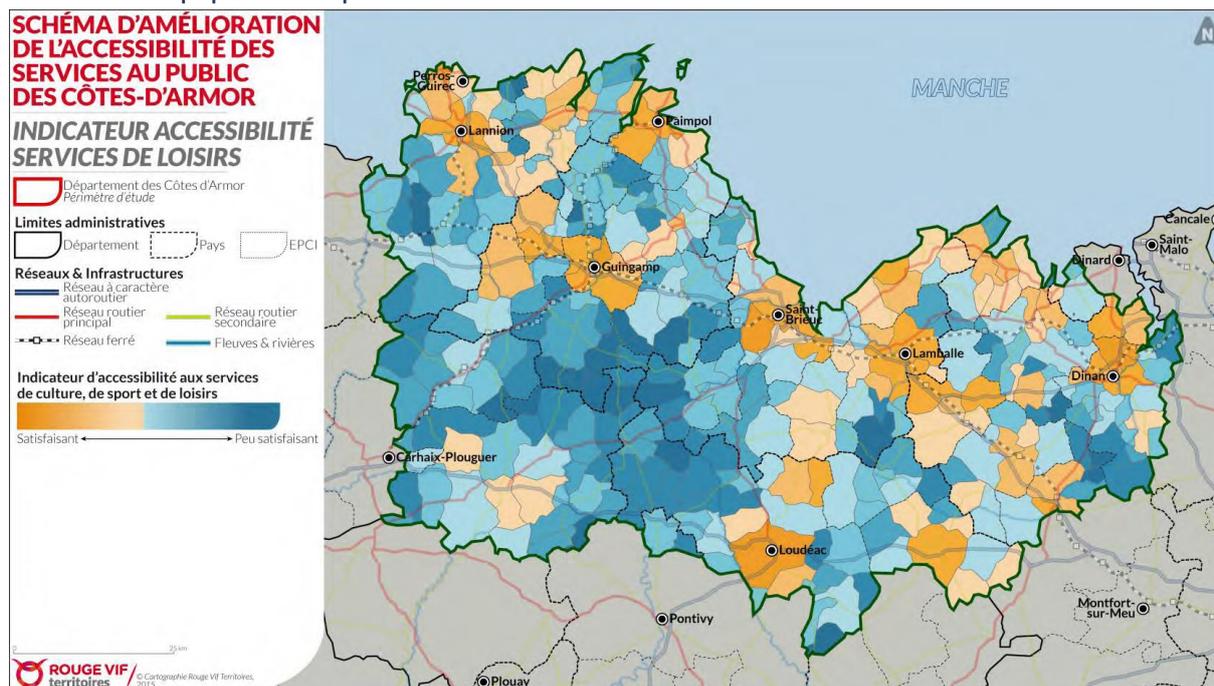
Si l'offre culturelle est concentrée dans les centres urbains, elle n'est pas négligeable dans les autres communes. La compétence culturelle trouve sa cohérence dans l'échelle communale pour la majorité du temps bien que plusieurs initiatives intercommunales se développent. La très grande majorité des communes du Pays disposent d'une bibliothèque qui fonctionnent à 75% grâce au bénévolat.

De nombreuses communes, organisent des manifestations ou événements culturels sur le Pays. L'offre de programmation est riche avec de nombreux spectacles et des dizaines de structures qui permettent les pratiques culturelles. De plus, des associations en nombre organisent des manifestations parfois connues à l'échelle régionale (Festival Art Rock à Saint Brieuc par exemple).

Le Pays dispose de 16 écoles de musiques qui accueillent environ 2500 élèves. Deux écoles de musiques vivent grâce à la mutualisation des moyens de plusieurs communes.

**Le territoire dispose d'une offre culturelle dense, avec une concentration d'équipements dans la ville de Saint Brieuc et sa première couronne, ce qui peut créer des effets de concurrence, et une animation culturelle souvent communale dans l'ensemble du Pays.**

## 4.6.2 Les équipements sportifs



Les équipements des sports collectifs sont très souvent le support de maintien de lien social dans les zones rurales :

- Des équipements pour l'équitation sont principalement présents dans les communes périurbaines et rurales.
- La gestion des piscines est intercommunale. Le pays dispose actuellement de 7 piscines : 3 à Saint Brieuc, 4 à Lamballe-Armor, Moncontour, Quintin et Binic. Le territoire dispose ainsi d'un maillage relativement dense de ces équipements sur le territoire malgré l'importance des coûts de fonctionnement.
- Quelques golfs sont présents sur le territoire (Pléneuf-Val-André, Lantic, Morieux) et viennent s'ajouter aux équipements sportifs du Pays.
- De nouvelles pratiques se sont développées comme le polo, le squash ou encore l'escalade dans les grands pôles d'habitat et sur la côte ce qui génère des demandes de plus en plus spécialisées en équipements.

**L'offre en équipements sportifs est riche et globalement assez bien répartie sur l'ensemble du territoire. Elle joue un rôle social important. Elle devra cependant s'adapter aux nouvelles pratiques qui demandent des équipements spécialisés.**

## 4.7 L'aménagement numérique

L'enjeu du numérique est devenu primordial pour les collectivités. La demande d'une connexion performante et de qualité est en perpétuel augmentation que ce soit de la part des professionnels ou des particuliers. Le développement des territoires est donc fortement induit par la qualité de sa couverture en numérique, et notamment le déploiement du très haut débit par la fibre optique.

La stratégie nationale de développement du Très Haut Débit (THD) s'appuie sur des partenariats publics et privés. Les zones les plus denses ont été laissées à la gestion d'investissements privés. L'intervention de l'action publique prend son sens dans la lutte contre la fracture numérique qui pourrait apparaître avec des secteurs moins densément peuplés et par conséquent dont les coûts de fonctionnements seront moins rentables. Le territoire de Saint-Brieuc est concerné par une initiative privée.

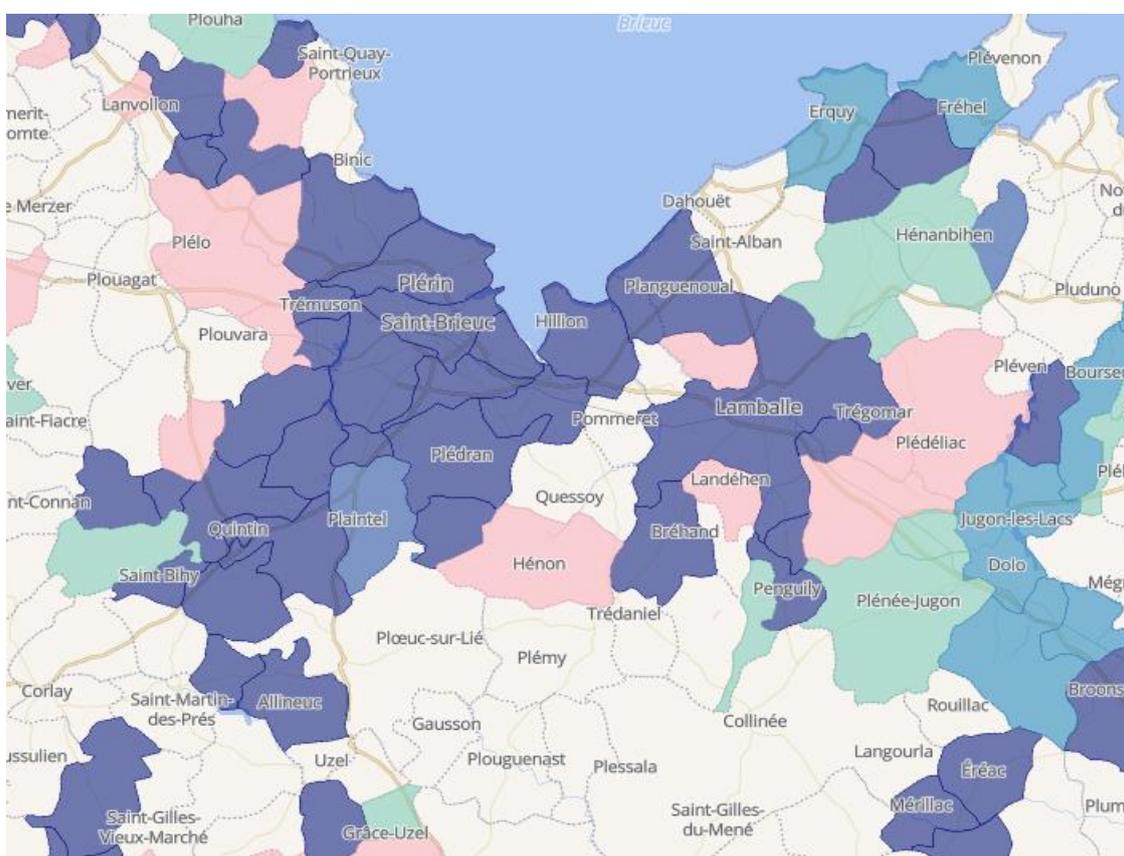
Les collectivités publiques bretonnes se sont dotées en 2011, d'un Schéma de Cohérence Régionale pour l'Aménagement Numérique du territoire breton (SCORAN) qui vise la création d'un réseau pérenne

d'infrastructures en capacités de supporter tous les services et innovations numériques, une couverture « 100% Très Haut Débit » à tarif pertinent et accessible à l'horizon 2025, et l'accessibilité à la fibre optique pour tous à l'horizon 2030 :

- Une première phase entre 2014 et 2020 prévoyait le déploiement de la fibre optique pour environ 240 000 locaux (foyers, entreprises et services publics) ;
- Une seconde phase prévoit le déploiement de 400 000 locaux entre 2020 et 2023 ;
- Une dernière phase prévoit un déploiement pour 600 000 foyers entre 2023 et 2026.

Dans la première phase, ce sont notamment les villes de Saint-Brieuc et de Lamballe, ainsi qu'une partie de leurs agglomérations qui ont bénéficié du déploiement de la fibre optique. En 2020, la Ville de Lamballe et sa première couronne étaient les territoires les mieux équipés du Pays. En dehors des deux agglomérations urbaines, le taux de déploiement de la fibre optique restait faible voire inexistant pour une grande partie du territoire littoral ou rural. Depuis, le raccordement à la fibre s'est étendu sur les communes du sud de Saint-Brieuc Armor Agglomération et sur quelques communes de Lamballe Terre et Mer. **Au 1<sup>er</sup> trimestre 2023, la fibre reste à être déployée sur les communes du centre, du sud et des extrémités est et ouest du territoire.**

Carte des déploiements fibre (données au 31/12/2019, mise à jour le 8/9/20), taux de locaux raccordables par commune, Source : ARCEP



### Couverture FttH

#### COUVERTURE FTTH

##### Taux de locaux raccordables

- |                   |                |
|-------------------|----------------|
| ■ Supérieur à 80% | ■ De 10% à 25% |
| ■ De 50% à 80%    | ■ De 0% à 10%  |
| ■ De 25% à 50%    | ■ Aucun        |

##### Taux de locaux raccordables

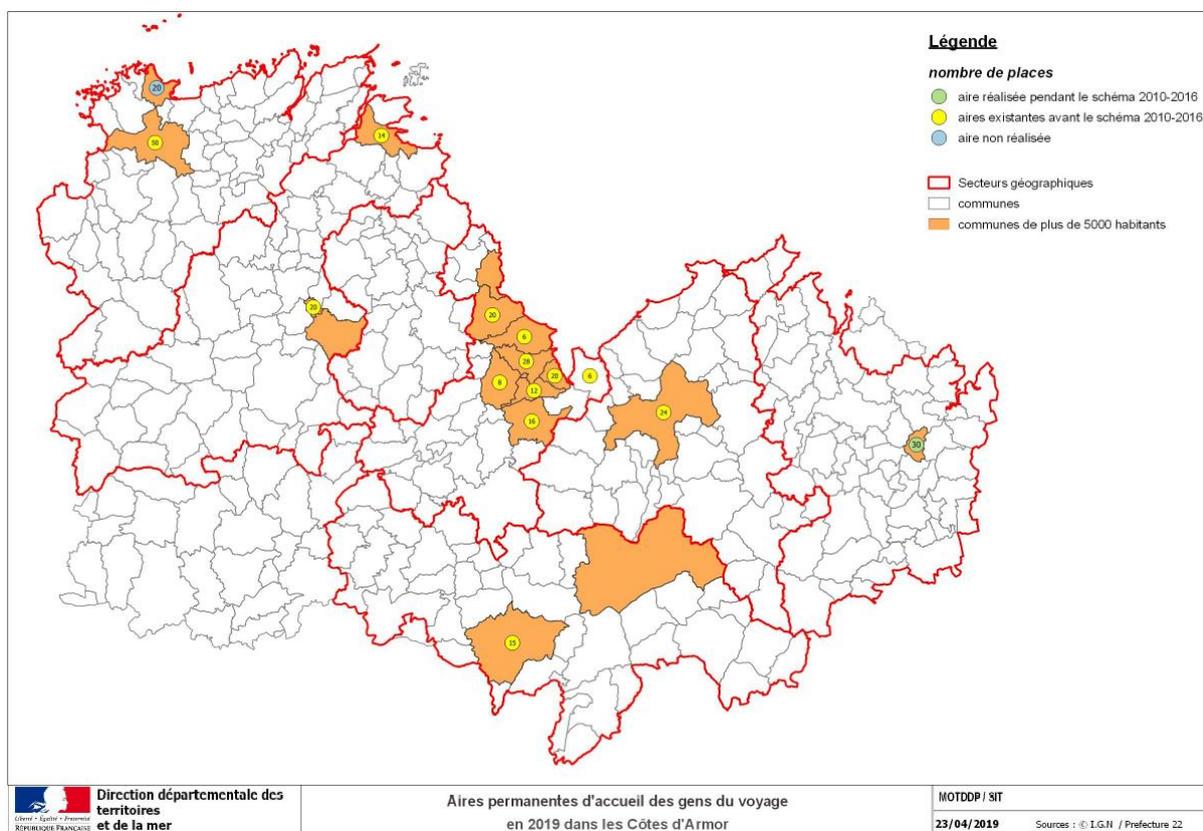
- |                   |                |
|-------------------|----------------|
| ■ Supérieur à 95% | ■ De 10% à 25% |
| ■ De 80% à 95%    | ■ De 0% à 10%  |
| ■ De 50% à 80%    | ○ Aucune       |
| ■ De 25% à 50%    |                |



## 4.8 Accueil des gens du voyage

Les trois premiers schémas départementaux produits dans les Côtes d'Armor ont permis au département de se doter en aires permanentes d'accueil et en aires de grand passage dans la quasi-totalité des secteurs concernés par des besoins d'accueil des gens du voyage. Mais si les besoins en termes d'accueil ont donc été quasi-intégralement couverts par les précédents schémas, on constate depuis plusieurs années une évolution globale des modes de vie des gens du voyage. Ce phénomène d'ancrage territorial se traduit par la présence régulière de groupes familiaux sur un même territoire, sans pour autant abandonner la mobilité et la vie en caravane.

Selon le bilan du schéma précédent (2011-2016), au regard du diagnostic des besoins établi, l'obligation de réaliser une seconde aire d'accueil de 29 places à Saint-Brieuc a été modifiée et a été reportée sur d'autres formes d'accueil ou d'habitat (5 projets d'habitat diversifié). Par ailleurs, la commune de Hillion, inscrite au schéma initial, dispose toujours d'une aire d'accueil alors même que sa population ne dépasse pas le seuil de 5000 habitants.



Source : Schéma départemental d'accueil et d'hébergement des gens du voyage 2019-2025

Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, le Pays dispose de 9 aires d'accueil permanentes situées à Hillion, Lamballe, Languieux, Plédran, Plérin, Ploufragan, Saint-Brieuc et Trégueux et d'une aire de grand passage située à Pordic. Il répond ainsi aux obligations du schéma départemental. Avec 140 places, le Pays accueille près de la moitié de l'offre du département (281 places en 2019 pour un objectif départemental de 301 places).

Une grande partie des aires d'accueil se regroupent dans le secteur urbain de Saint-Brieuc. Sur les 140 places dans le Pays, 28 sont situées sur le territoire de la Ville de Saint-Brieuc, 24 à Lamballe, et 20 dans chacune des communes de Pordic et Languieux, 16 à Plédran et 12 à Trégueux. La fréquentation de ces aires est assez irrégulière selon les territoires, les communes et les périodes de l'année.

En substitution de l'obligation de créer une seconde aire d'accueil de 29 places, la commune de Saint-Brieuc avait pour objectif de réaliser cinq unités d'habitat diversifiés sur le territoire de la commune (terrains familiaux ou habitats adaptés) pour répondre aux demandes des nouvelles formes d'habitat adaptés, aux besoins de fixation de certaines familles résidant sur l'aire d'accueil de Saint-Brieuc. Cependant, un seul projet est identifié (terrain familial situé au quartier du Légué à Saint-Brieuc). Il convient de rajouter que sur la commune de Ploufragan, 7 dispositifs d'habitat adapté existent.

On compte deux typologies d'aires d'accueil. L'aire permanente est prévue pour le séjour temporaire de résidences mobiles pour une durée maximale de trois mois. Les aires de grand passage ont pour vocation d'accueillir temporairement des groupes importants pouvant représenter jusqu'à 200 caravanes voyageant ensemble.

Le schéma départemental a pour objectif de poursuivre la réalisation de dispositifs d'accueil et d'habitat des gens du voyage, en prenant davantage en compte ce phénomène d'ancrage territorial et en maintenant une volonté d'insertion sociale des gens du voyage, visant en tout dernier lieu leur autonomie et le rapprochement avec le droit commun.

Par rapport au précédent schéma, 2 communes du territoire ont dépassé le seuil de 5000 habitants : Yffiniac et Binic-Etables-sur-mer. Concernant la commune d'Yffiniac, l'évaluation des besoins n'a pas conclu à la nécessité de réaliser une nouvelle aire permanente d'accueil, mais un projet de terrain familial locatif ou d'habitat adapté. Quant à Binic-Etables-sur-Mer, le dépassement du seuil légal ayant été provoqué par une fusion administrative, la rédaction du schéma n'a établi la nécessité de mettre en place des dispositifs d'accueil ou d'habitat supplémentaires.

**Le territoire répond ainsi aux obligations en matière d'aires permanentes d'accueil fixées par le schéma 2019-2024.**

| Tableau de synthèse des obligations en matière d'aires permanentes d'accueil (APA) fixées par le schéma 2019-2024 |                       |                        |                               |  |   |  |
|---|-----------------------|------------------------|-------------------------------|--|---|--|
| Secteur géographique - EPCI   | Commune               | Nombre d'APA existants | Nombre d'APA fixées par le SD | Nombre de places de caravanes existantes au 1 <sup>er</sup> janvier 2019 | Nombre de places obligatoires fixées par le schéma 2019-2024                | Observations   |
| Saint-Brieuc Armor Agglomération  | Saint-Brieuc          | 1                      | 1                             | 28   | 28  | Aucune place supplémentaire à créer  |
|   | Langueux              | 1                      | 1                             | 20   | 20  | Aucune place supplémentaire à créer  |
|   | Plérin                | 1                      | 0                             | 6  | 0   | Transformation d'une aire d'accueil en terrain locatif familial                                |
|   | Pordic                | 1                      | 1                             | 20   | 20  | Aucune place supplémentaire à créer  |
|   | Ploufragan            | 1                      | 1                             | 8  | 16  | Travaux de mise aux normes des emplacements en doublant leur taille (8 places supplémentaires) |
|   | Trégueux              | 1                      | 1                             | 12   | 12  | Aucune place supplémentaire à créer  |
|   | Plédran               | 1                      | 1                             | 16   | 16  | Aucune place supplémentaire à créer  |
|   | Hillion               | 1                      | 0                             | 6  | 0   | Transformation d'une aire d'accueil en terrain locatif familial                                |
|   | Yffiniac              | 0                      | 0                             | 0  | 0   | Commune ayant dépassé le seuil des 5000 habitants  |
|   | Binic-Etables-sur-Mer | 0                      | 0                             | 0  | 0   | Commune ayant dépassé le seuil des 5000 habitants  |
| <b>TOTAL</b>  | <b>8</b>              | <b>6</b>               | <b>116</b>                    | <b>112</b>   | <b>Suppression de (12) places et création de (8) places supplémentaires</b> |  |
| Lamballe Terre et Mer   | Lamballe              | 1                      | 1                             | 24   | 24  | Aucune place supplémentaire à créer  |

Source : Schéma départemental d'accueil et d'hébergement des gens du voyage 2019-2025

Le schéma établit également le **besoin de réaménager et rénover les aires d'accueil anciennes et inadaptées**. Des problématiques de vétusté et de non-conformité sont identifiées sur le territoire pour les aires de Ploufragan, Plérin et Hillion.

Afin de répondre à ces **besoins en habitat adapté ou de terrain familial**, il incombe à SBAA, durant la période du nouveau schéma, de mettre à disposition des gens du voyage six projets de terrains familiaux locatifs ou d'habitat adapté, localisés à Saint-Brieuc (3 terrains, dont 2 à créer), Lamballe, Plérin, Hillion et Yffiniac.

Par ailleurs, la réalisation de terrains pour l'accueil de groupes familiaux est désormais obligatoire (aires de petite capacité variant de 10 à 40 caravanes). Au-delà des aires existantes à Lamballe et à Yffiniac, aucun besoin pour une aire supplémentaire n'est identifié par le schéma.

## 4.9 Synthèse des enjeux (AFOM)

### 4.9.1 Atouts – Faiblesses – Opportunités - Menaces (AFOM)

| Constats    | Atouts  | Faiblesses  |
|-------------|---|---|
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• La présence d'une offre de formation supérieure, orientée notamment autour des métiers de la santé et agro-alimentaires, et concentrée à Saint Brieuc</li> <li>• Une bonne offre d'équipements de santé avec des équipements hospitaliers de rayonnement régional</li> <li>• Une offre culturelle satisfaisante à l'échelle du territoire avec des manifestations d'échelle régionale</li> <li>• Une offre d'équipements sportifs et de loisirs satisfaisante avec une diversité sur l'ensemble du territoire.</li> <li>• Une offre d'aires d'accueil pour les gens du voyage répondant aux exigences du schéma départemental (à noter toutefois un besoin pour des terrains familiaux et de rénovation d'aires existantes)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un éclatement de l'offre de formation supérieure sur plusieurs campus et sites, ne favorisant pas l'émergence d'un pôle fort</li> <li>• Une accessibilité aux services de santé fragile et très inégale avec des disparités touchant principalement les territoires ruraux</li> <li>• Une forte concentration des salles culturelles d'envergure dans le secteur urbain de Saint Brieuc</li> <li>• Un déploiement de la fibre optique qui ne couvre pas, à ce jour, toutes les communes</li> </ul> |
| Perspective | Opportunités  | Menaces   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une couverture numérique ADSL satisfaisante et une couverture en fibre pour tous en cours de déploiement à court terme</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un manque d'attractivité pour les étudiants par rapport aux autres métropoles bretonnes (Brest, Rennes)</li> <li>• Un décalage entre l'offre de formation du territoire (très orienté tertiaire) et les besoins des entreprises du tissu local</li> <li>• Un manque de renouvellement des médecins sur le territoire dû à un manque d'attractivité pour les jeunes médecins</li> </ul>   |

## 4.9.2 Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins

### *Une offre d'équipements satisfaisante comme facteur d'attractivité du territoire*

Avec ses deux pôles urbains de Saint Brieuc et de Lamballe-Armor, qui concentre l'offre d'équipements de formation, de santé et culturels, et l'offre de services et d'animations répartis dans les communes, le Pays dispose d'une offre d'équipements satisfaisante qui est un facteur d'attractivité pour les ménages et les entreprises.

Le déploiement de la couverture numérique en « très haut débit » à l'horizon 2026 permettra à l'ensemble du territoire de suivre les nouvelles évolutions technologiques, notamment en ce qui concerne l'accès aux services et le travail à distance.

### *Un enjeu d'accessibilité aux services et équipements autant dans les territoires ruraux que périurbains*

Néanmoins, la concentration sur les pôles et l'importance des territoires ruraux fait de la question de l'accessibilité des services et donc des services de mobilité une question cruciale. Cette problématique se trouve accentuée par la difficulté de renouvellement des médecins généralistes et spécialistes.

Avec l'éclatement des centres d'enseignement supérieur et des équipements de santé dans la Ville de Saint Brieuc mais aussi sur les communes périurbaines de première couronne, cette problématique concerne également l'offre de mobilité dans la zone urbaine agglomérée, notamment en ce qui concerne l'accessibilité par les modes doux.

### *Un pôle d'enseignement supérieur à rendre plus attractif et connecté à l'économie locale*

Bien que concentré dans le pôle de Saint Brieuc, l'offre de formation est aujourd'hui éclatée sur plusieurs campus. Aussi, un certain décalage par rapport aux besoins des entreprises locales est mis en évidence, malgré une focalisation de l'offre d'enseignement supérieur sur les métiers de la santé et de l'économie agro-alimentaire. Pour augmenter l'attractivité du territoire face à la concurrence de l'offre de formation des grandes métropoles bretonnes, une réflexion sur les synergies entre les différentes offres, avec les équipements de santé et avec l'économie locale semble nécessaire.

## 5 Les déplacements

### 5.1 Le contexte réglementaire

Dans son article L101-2, le Code de l'Urbanisme traite des objectifs généraux des documents d'urbanisme où il cite explicitement la prise en compte des besoins de déplacement dans une approche globale et d'équilibre territoriale.

D'autres objectifs renvoient plus ou moins directement à la notion de politique de déplacements, notamment en ce qui concerne :

- **La diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile**, en lien avec les objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, ou encore le développement des communications électroniques.
- La **sécurité** publique.
- La prévention des **pollutions et des nuisances de toute nature**.
- La préservation de la **qualité de l'air**.
- La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, **la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie** et la production énergétique à partir de sources renouvelables.
- La promotion du principe de conception universelle pour une société inclusive vis-à-vis des **personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie** dans les zones urbaines et rurales.

Ainsi, conformément au code de l'urbanisme, le **rapport de présentation** explique les choix retenus [...] en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard [...] des besoins répertoriés en matière de transports [...] (art. L141-3).

Le **PADD** fixe les objectifs des **politiques publiques [...] des transports et des déplacements**, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, [...] de lutte contre l'étalement urbain, [...]. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les **temps de déplacement** (art. 141-4).

Enfin, dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, le **document d'orientation et d'objectifs** détermine (art. 141-5) plus particulièrement en matière de déplacements :

- L141-8 : Le document d'orientation et d'objectifs peut, sous réserve d'une justification particulière, **définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés**, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction.
- L141-13 : Le document d'orientation et d'objectifs définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit **les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs**.
- L141-14 : Le document d'orientation et d'objectifs précise les conditions permettant de favoriser le développement de **l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs** ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent. Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.

- L141-15 : Le document d'orientation et d'objectifs peut préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les obligations minimales ou maximales de **réalisation d'aires de stationnement** pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer, et les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer (à noter que les dispositions de cet article ne sont pas applicables dans les territoires couverts par un plan local d'urbanisme tenant lieu de **plan de déplacements urbains**).

Par ailleurs, les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal doivent viser à **limiter les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre**, et assurer la cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises [...]. Le **document d'aménagement artisanal et commercial** détermine les conditions de la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes. Il peut également prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines afin de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines. Il peut également conditionner l'implantation d'une construction à vocation artisanale ou commerciale en fonction de l'existence d'une desserte par les transports collectifs, de son accessibilité aux piétons et aux cyclistes et conditionner l'implantation d'une construction logistique commerciale à la capacité des voiries existantes ou en projet à gérer les flux de marchandises (art. L141-16 et 17).

### **Compatibilités / conformité avec les autres documents de portée supérieure**

En matière de déplacements, seule est exigée la compatibilité avec le SRADDET de la Région Bretagne.

## 5.2 Les documents de référence

### 5.2.1 Politiques nationales / régionales / départementales

#### *A. Le schéma régional de l'aménagement et du développement durable et de l'égalité des territoires (SRADDET)*

En matière de déplacements, le SRADDET adopté en décembre 2020, approuvé par arrêté préfectoral le 16 mars 2021, et actuellement en cours de modification, fixe les objectifs suivants :

#### **Objectif 3 : Assurer le meilleur raccordement de la Bretagne au reste du monde**

- 3.1 : répondre aux besoins de mobilité en Bretagne, entre la Bretagne et le reste du monde en développant les services de transport les plus adaptés

#### **Objectif 15 : Mieux intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement pour limiter les déplacements contraints**

- 15.1 : Mettre en cohérence les projets urbains et les solutions de mobilité sur mesure à l'échelle des EPCI, en cohérence avec les espaces de vie

#### **Objectif 16 : Améliorer collectivement l'offre de transports publics**

- 16.1 : Rendre les transports publics plus performants (service, coûts, impact environnemental, sécurité) en impliquant tous les acteurs concernés

- 16.2 : Assurer la bonne lisibilité des offres de mobilité (publiques et privées)

**Objectif 17 : Inventer et conforter les mobilités alternatives à la voiture solo et répondre aux besoins de toutes les typologies de territoires**

- 17.1 : Atteindre un taux de remplissage moyen de 1.5 personne par véhicule à l'horizon 2040
- 17.2 : Atteindre une part des modes actifs (vélo, marche à pied) de 15% à l'échelle régionale pour les déplacements domicile-travail
- 17.3 : Développer des solutions de mobilité innovantes et sur mesure pour les territoires peu denses et/ou à saisonnalité marquée
- 17.4 : Garantir la mobilité pour tou.te.s en tenant compte des spécificités des publics (femmes, jeunes, seniors, personnes en difficulté sociale, personnes en situation de handicap ...) et des territoires

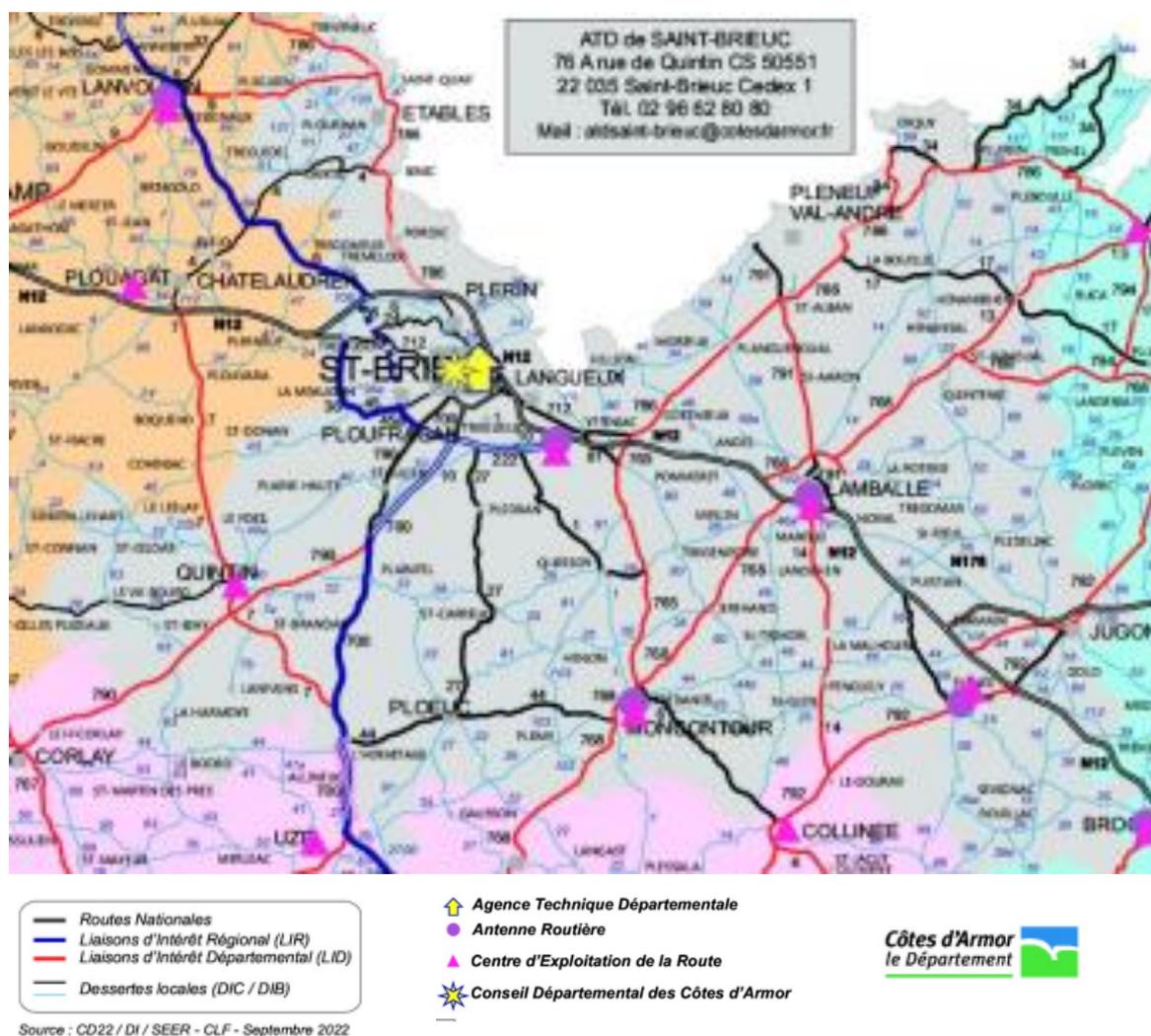
**Objectif 20 : Transformer/revisiter le développement des mobilités au regard des enjeux climatiques et de la qualité de l'air**

- 20.1 : Mettre en cohérence les politiques transports des collectivités bretonnes avec les objectifs du facteur 4 (division des gaz à effet de serre par 4 à l'horizon 2050)
- 20.2 : Accompagner le report de trafic (passager et fret) vers des alternatives décarbonées en tenant compte des impacts réels de chaque type de transports sur les enjeux climatiques

**B. Schéma routier départemental**

Le Conseil départemental des Côtes d'Armor a adopté son schéma routier en 2022 (Schéma Directeur des routes des Côtes d'Armor – perspectives sur la période 2022-2027).

Carte du réseau routier départemental sept 2022



Le territoire est concerné par plusieurs liaisons d'intérêt départemental : les RD786 et 790 raccordées à Saint-Brieuc, les RD7 et 9 à l'Ouest du territoire, les RD14, 768 et 791 raccordées à Lamballe - Armor, les RD6, 792 et 793 à l'Est du territoire, sans omettre la RD765 au centre.

## 5.2.2 Les politiques locales

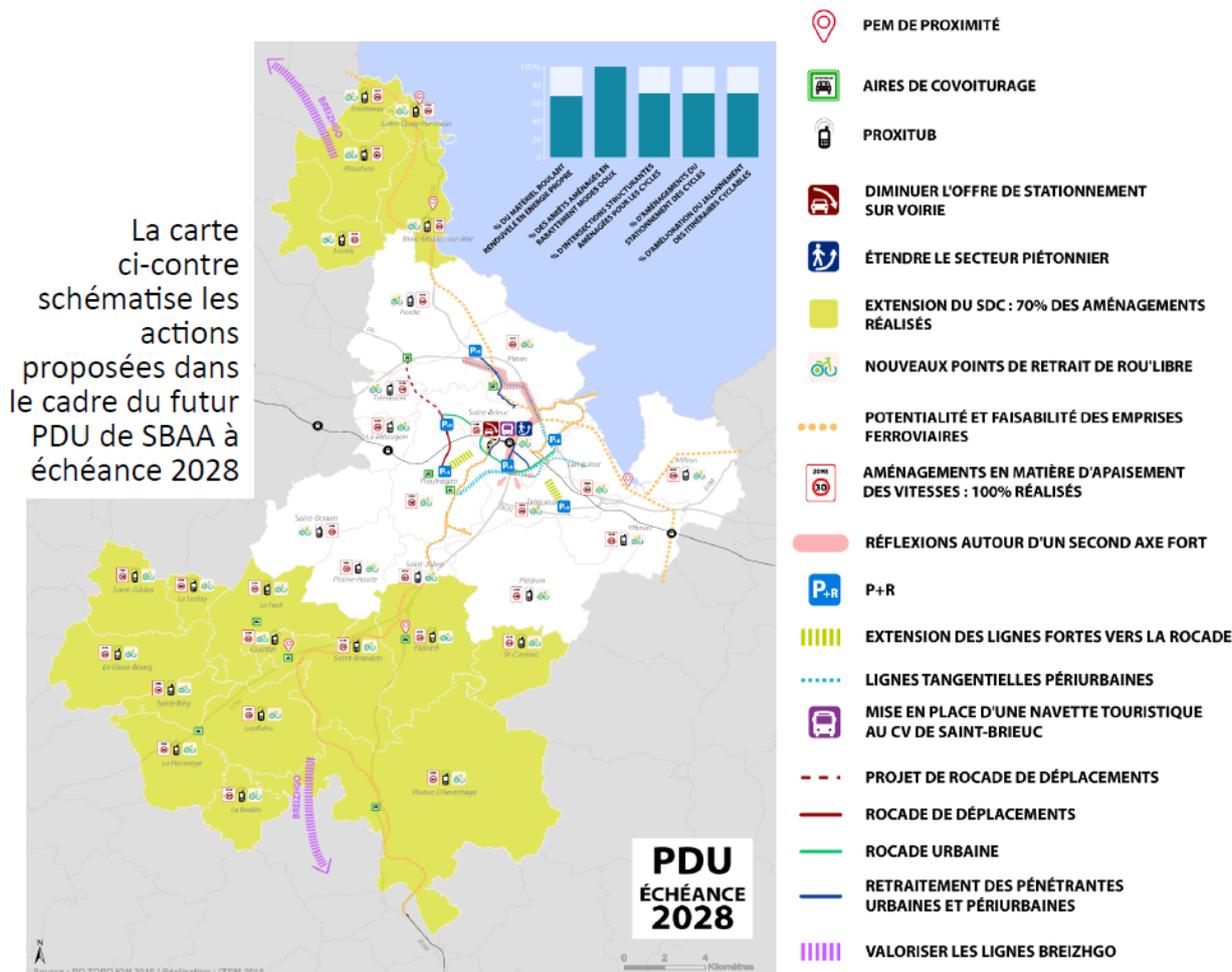
### R. Le plan de Déplacements Urbains Saint-Brieuc Armor Agglomération

Approuvé le 19 décembre 2019, le PDU prévoit 34 actions pour une mise en œuvre entre 2020 et 2029, avec un budget de 21,2 M€.

D'une manière générale, trois objectifs peuvent être mis en lumière :

- garantir une bonne accessibilité pour tous et la sécurité de chacun dans ses déplacements ;
- préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie ;
- favoriser la cohérence entre l'urbanisation et l'offre en déplacements.

L'objectif est de faire en sorte que l'usage de la voiture ne soit ni exclusive, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui. Par la révision de son PDU, SBAA affirme ainsi la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les différents modes de transports. En témoigne l'objectif quantitatif de limiter l'automobile à 65% de part de marché en 2030.



Les différentes actions proposées dans le PDU, Source : PDU SBAA

Ces actions s'organisent selon 6 thématiques.

## THEMATIQUE 1 : Accompagner la restructuration du réseau TUB sur le pôle urbain dans le cadre du projet TEO

↳ 7 actions pour continuer et amplifier les choix du premier PDU autour de TEO

Le projet TEO n'est pas une fin en soi, il convient de donner à ce projet phare du premier PDU toutes les chances de réussite. Ainsi, dans les 7 actions de cette thématique, l'objectif est à la fois de faciliter une transition entre l'automobile et le réseau des TUB autour de parking relais, de lancer une étude de préfiguration d'un axe fort Nord/ Sud, d'aller vers des lignes de TC qui s'articulent avec l'organisation des voiries principales et de rendre facile le trajet à pied ou en vélo depuis ou vers les principaux arrêts de TC...

## THEMATIQUE 2 : Développer les solutions intermodales dans les secteurs périurbains et ruraux

↳ 7 actions pour assurer une continuité des solutions alternatives à l'automobile sur l'ensemble de SBAA

C'est l'un des fondements de ce nouveau PDU : assurer la cohérence de la mobilité à l'échelle du territoire. Ainsi, les actions proposées doivent permettre d'envisager une offre de TC améliorée sur les principales centralités de SBAA, de favoriser le covoiturage, d'assurer une complémentarité entre l'offre de TC urbaine et interurbaine...

## THEMATIQUE 3 : Accroître la pratique cyclable

↳ 6 actions pour faire de SBAA un territoire cyclable

Continuer, intensifier et étendre le réseau cyclable sur SBAA constitue une priorité affichée de la révision du PDU. L'objectif est également de sécuriser les parcours afin que tous les habitants puissent envisager d'utiliser leur vélo. Ce changement passera également par la mise en place de dispositifs de stationnement, du jalonnement mais également un accès géographiquement facilité à l'offre de vélos en location.

## THEMATIQUE 4 : Renforcer les centralités sur le territoire

↳ 5 actions pour favoriser une meilleure répartition des modes de déplacements dans les secteurs centraux

Tout trajet commence ou fini à pied. Ainsi, la marche est le mode de déplacement pratiqué par tous. Agir sur les déplacements à pied c'est offrir une réponse pour tous. Les actions proposées ici doivent faciliter le développement de la marche et du vélo notamment par une meilleure cohabitation avec l'automobile notamment que ce soit vis-à-vis des vitesses autorisées, de la place de l'automobile ou de l'organisation du stationnement. L'identification de pôle d'échanges au sein de certaines communes périphériques doit aussi permettre de renforcer les centralités urbaines.

## THEMATIQUE 5 : Anticiper le bouleversement des circulations induit par la rocade de déplacements

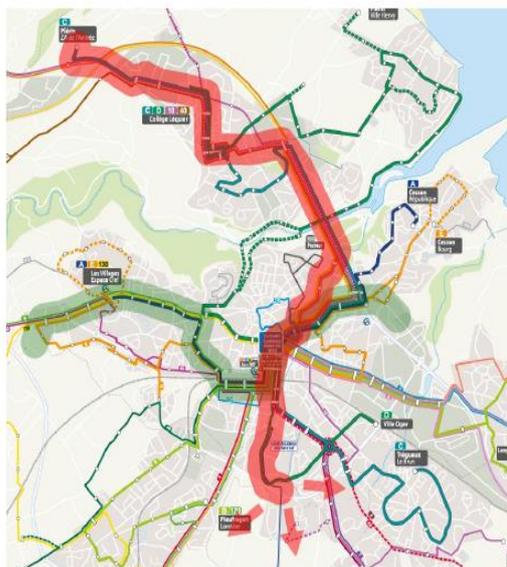
↳ 4 actions pour accompagner la création de cette nouvelle voirie

Ce contournement de la zone dense est capitale pour la stratégie de mobilité du PDU. Il convient ainsi que les différentes voiries soient utilisées et organisées pour les trafics souhaités et notamment que certaines voies évoluent pour accueillir plus de TC et offrir une place prépondérante aux modes actifs (vélos et marche). Cette action passera demain par la finalisation de l'axe de contournement sud de l'agglomération.

## THEMATIQUE 6 : Des actions d'accompagnement à la mise en œuvre du PDU

↳ 5 actions pour assurer compréhension, réaction et évolution du futur PDU

Assurer la connaissance des solutions de déplacements est essentiel pour favoriser la pratique. Les nouvelles technologies devront donc être utilisées à plein pour répondre à cet impératif. L'objectif est également de poursuivre le travail de concertation engagé afin de faire de tous les habitants des acteurs au service de la mobilité en prenant en compte avis, pratiques et observations pour que la mobilité sur SBAA s'adapte à son temps. Enfin, il s'agira de garantir la pertinence des actions proposés par un suivi régulier.



### *S. La charte Urbanisme et déplacements Saint-Brieuc Armor Agglomération*

En 2014, SBAA a élaboré cette charte. Elle est une déclinaison du DOO du SCoT en vigueur et pose les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

### *T. Le projet de territoire Saint-Brieuc Armor Agglomération 2021-2030*

Le projet de territoire de l'agglomération briochine 2021-2030 intègre la question des déplacements à travers plusieurs orientations et priorités :

- Orientation 1 : Affirmer notre engagement dans une transition écologique maîtrisée :
  - o Renforcer l'offre de mobilités alternatives à la voiture individuelle, en priorisant le recours aux transports en commun et en développant les modes doux et décarbonés
- Orientation 2 : Mailler le territoire par les services aux publics :
  - o Structurer une offre de services de proximité (offre de logements, transport, santé et services)
  - o Proposer une offre de services au public équilibrée sur l'ensemble du territoire (transport...)
  - o Faciliter le parcours des jeunes sur le territoire (formation, mobilité, habitat...)
  - o Développer une offre de formation, emploi, mobilité, habitat, cadre de vie attractif pour les jeunes

### *U. Le projet de territoire Lamballe Terre et Mer*

Le projet de territoire intègre la question des déplacements à travers sa troisième orientation stratégique. Celle-ci vise à traiter la transition écologique en prônant un quotidien humain pour rendre la vie plus sereine. Pour cela, elle s'appuie sur la notion de « territoire de proximité, équilibré et facile à vivre », nécessitant d'optimiser les déplacements pour rendre les mobilités plus faciles.

### *V. Le schéma Directeur cyclable d'Agglomération Saint-Brieuc Armor Agglomération*

Saint-Brieuc Armor Agglomération a adopté, en septembre 2021, son nouveau schéma Directeur Cyclable, qui est venu réviser le précédent schéma datant de 2009. Il se fixe pour objectif de :

- Développer un maillage cyclable à l'échelle du nouveau territoire, en étendant le schéma à l'ensemble des communes du périmètre communautaire en s'appuyant notamment sur les itinéraires touristiques structurants.
- Faciliter les déplacements intercommunaux, de pôle à pôle
- Identifier et définir, en complément du volet infrastructures, des actions concrètes en matière de services complémentaires (stationnement, services vélos...) et développer l'intermodalité bus-vélo
- Elaborer un document qui a vocation à être un véritable outil opérationnel pour les élus et services via des outils de programmation (hiérarchisation des itinéraires) et d'aide à la décision (coûts...)

Dans ce cadre, il a été retenu d'aménager, d'ici à 2030, près de 340 km d'itinéraires répartis ainsi :

- o 41 itinéraires représentant 167 km d'aménagement pour des itinéraires à vocation pendulaires (domicile/travail, domicile/école)
- o 42 itinéraires représentant 173 km d'aménagement pour des itinéraires à vocation touristiques ou loisirs.

A noter par ailleurs que le **Plan Paysage**, adopté par Saint-Brieuc Armor Agglomération, vise à renforcer les complémentarités entre les trames vertes et bleues, et les itinéraires de déplacement doux, notamment par les vallées.

#### W. **La démarche « Pour une autre approche des mobilités en milieu rural » menée à l'échelle des 4 intercommunalités dont Les 2 EPCI constitutifs du Pays de Saint-Brieuc**

Cette démarche inter-EPCI (Saint Brieuc Armor Agglomération, Lamballe Terre et Mer, Loudéac Communauté et Dinan Agglomération) lancée en mars 2021, se donne pour objectif de réfléchir collectivement à des solutions pour mieux se déplacer dans les communes rurales : se déplacer moins loin (trouver des services à proximité), se déplacer plus facilement (en fonction de son âge et de ses besoins) et se déplacer autrement (autrement que seul dans sa voiture).

La réflexion a permis d'imaginer des actions susceptibles de répondre aux besoins locaux en matière de santé (un service de santé itinérant), de services administratifs (un service public administratif itinérant), de déplacements (un service de navette du quotidien inter-EPCI), aménagement d'itinéraires cyclables, d'outil de mise en relation d'hyper proximité des habitants en faveur du co-voiturage... Des expérimentations sont en cours dans 4 communes (un événement autour du co-voiturage à Corlay, un tiers-lieux éphémère dédié au vélo à Quessoy, une rue-école éphémère dédiée à la sensibilisation à l'éco-mobilité scolaire à Broons et un événement de communication de la plateforme de mobilité Adalea à Quintin).

### 5.3 La demande en déplacements

#### 5.3.1 Les déplacements quotidiens et les flux pendulaires

L'INSEE publie chaque année des statistiques relatives aux migrations alternantes entre le domicile et le lieu de travail. La page suivante traite des déplacements émis par chacun des deux EPCI composant le Pays. Globalement, les habitants du Pays émettent 88 000 migrations, dont 83% vers les emplois présents sur le territoire du Pays. A l'inverse, 86 000 migrations sont reçues par le Pays et ses emplois, dont 85% émises par le Pays lui-même.

Les principaux mouvements pendulaires sont les suivants (données 2016, cf. carte page suivante) :

- flux internes à SBAA : 47 900 migrations quotidiennes,
- flux internes à Lamballe Terre et Mer : 15 700 migrations quotidiennes,
- flux SBAA vers Lamballe Terre et Mer : 6 500 migrations quotidiennes,
- flux Lamballe Terre et Mer vers SBAA : 3 000 migrations quotidiennes.

Ainsi, malgré le rôle économique de l'agglomération principale du département, les mouvements réalisés par les résidents de l'agglomération briochine en direction des emplois de LTM sont plus nombreux que ceux réalisés en sens inverse. Nombreux sont ceux qui empruntent la RN12.

Parmi les principaux EPCI extérieurs récepteurs des 13 000 autres migrations, Dinan Agglomération et Loudéac Communauté - Bretagne Centre figurent en tête de classement avec chacune plus de 2 500 migrations quotidiennes, Guingamp - Paimpol Agglomération, Leff Armor Communauté et Rennes Métropole suivent avec plus de 1 000 mouvements.

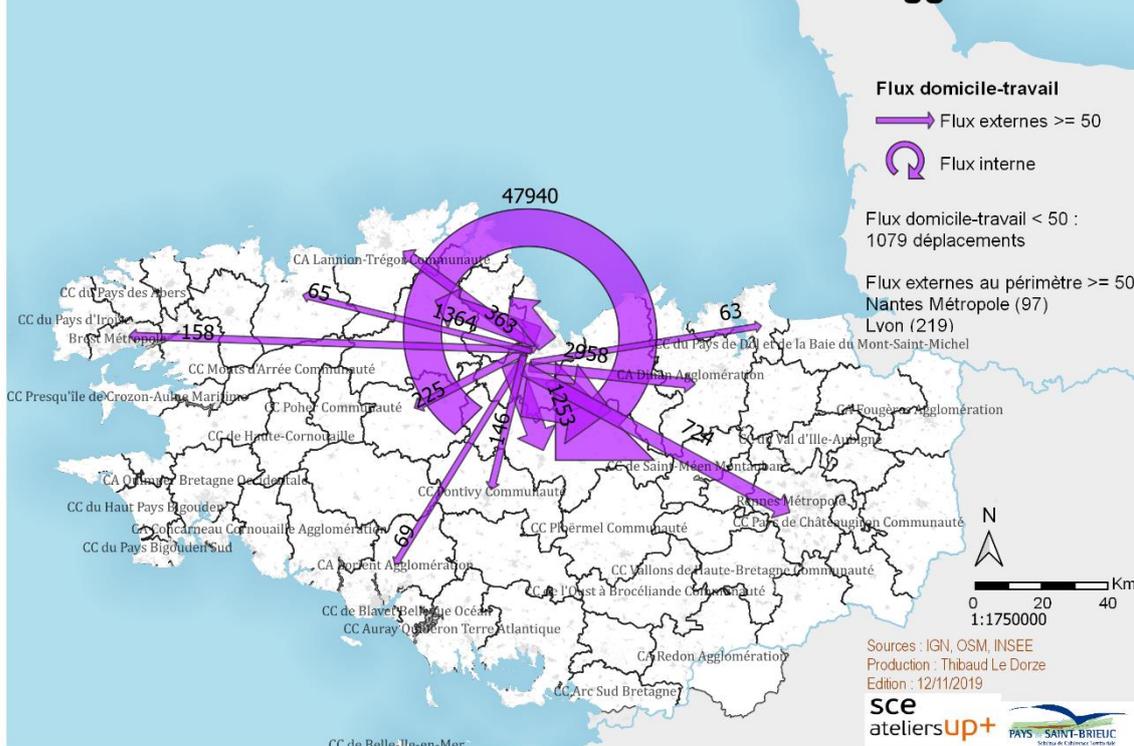
En sens inverse, les quatre premiers EPCI cités sont également les plus forts émetteurs de déplacements vers le Pays, surtout Leff Armor Communauté avec 4 460 migrations (1 800 à 2 800 pour les trois autres, 15 000 au total).



## Déplacements domicile-travail émis depuis l'EPCI Lamballe Terre et Mer



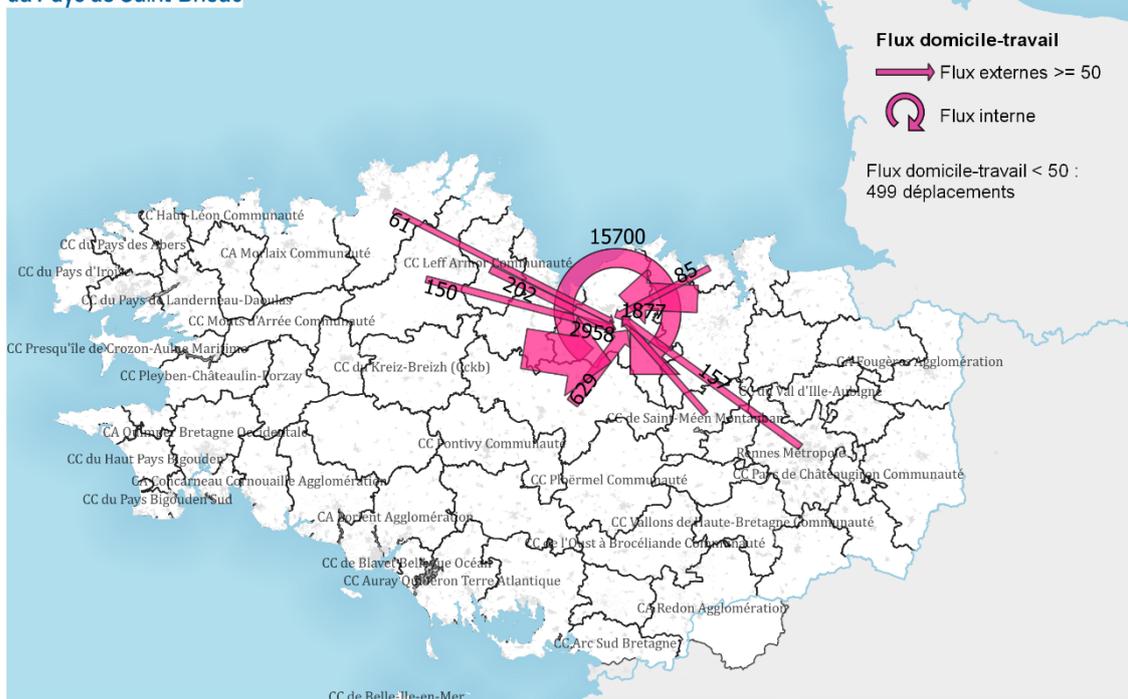
## Déplacements domicile-travail émis depuis l'EPCI Saint-Brieuc Armor Agglomération



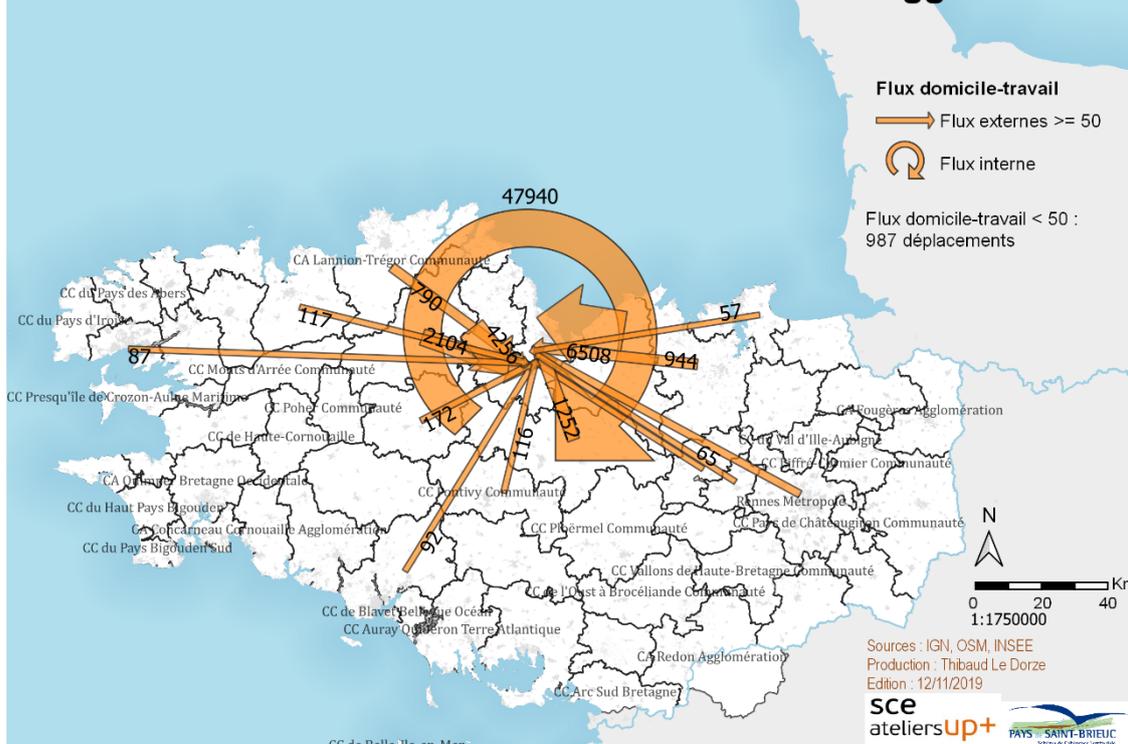
Sources : IGN, OSM, INSEE  
Production : Thibaud Le Dorze  
Edition : 12/11/2019  
**sce ateliersup+** PAYS DE SAINT-BRIEUC

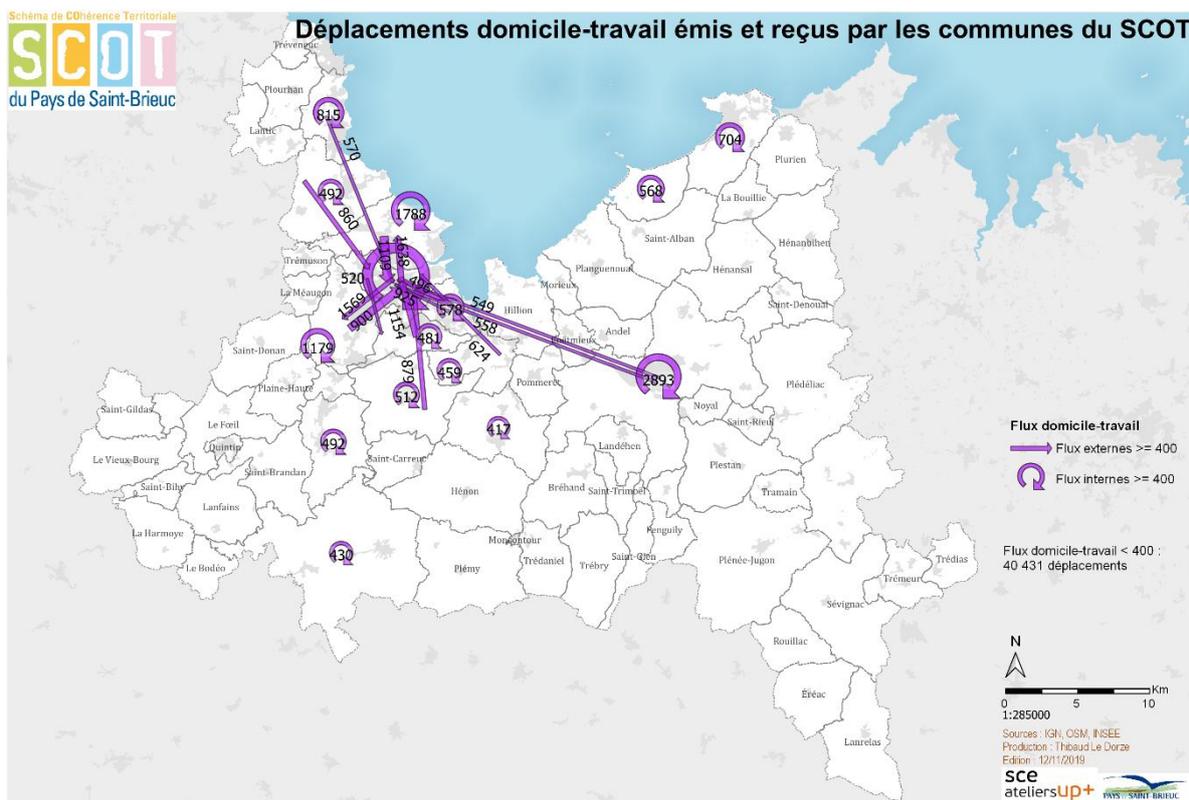


## Déplacements domicile-travail reçus depuis l'EPCI Lamballe Terre et Mer



## Déplacements domicile-travail reçus depuis l'EPCI Saint-Brieuc Armor Agglomération



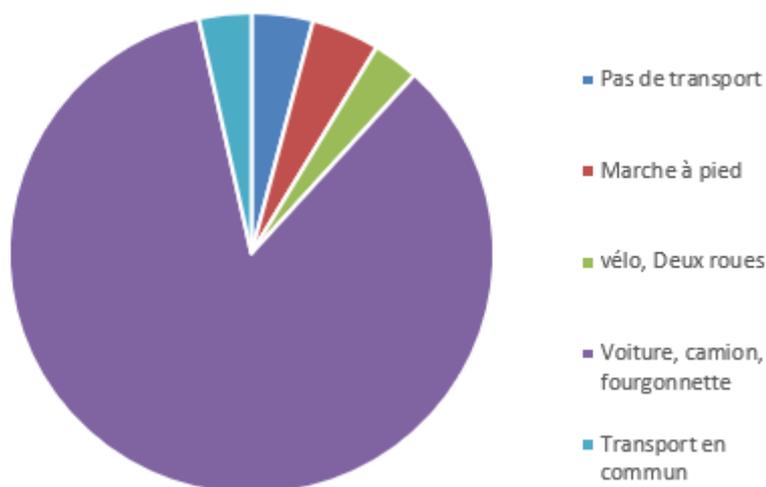


A l'échelle communale, la carte présentée ci-dessus permet de mettre en exergue les principaux flux internes au Pays. Il s'agit des suivants :

- flux internes à Saint-Brieuc : 8 500 migrations quotidiennes,
- flux internes à Lamballe-Armor : 2 900 migrations quotidiennes,
- flux internes à Plérin : 1 800 migrations quotidiennes,
- flux internes à Ploufragan : 1 200 migrations quotidiennes,
- flux en direction de Saint-Brieuc : Plérin et Ploufragan avec près de 1 500 migrations, Pordic, Plédran et Langueux avec près de 900,
- en revanche, les flux réalisés entre les deux communes principales sont limités à 550 par sens, soit moins qu'entre certaines communes précitées de la deuxième couronne en direction de la ville-centre.

### 5.3.2 Les parts modales

Répartition modale des déplacements des habitants du SCoT



Répartition modale des déplacements des habitants du SCoT

Source INSEE

Les données INSEE concernant les modes de déplacement de la population montre une utilisation majoritaire de la voiture (85%) par les habitants du territoire SCoT. La marche à pied est le deuxième mode le plus utilisé, suivi par le vélo et deux roues puis par les transports en commun.

|                               | nbre pays | moy pays | CA SBAA | CA LTM |
|-------------------------------|-----------|----------|---------|--------|
| Pas de transport              | 3627      | 4,1      | 3,5     | 5,3    |
| Marche à pied                 | 4014      | 4,5      | 5,2     | 3,2    |
| vélo, Deux roues              | 2731      | 3,1      | 3,4     | 2,4    |
| Voiture, camion, fourgonnette | 75059     | 84,8     | 83,5    | 87,4   |
| Transport en commun           | 3093      | 3,5      | 4,4     | 1,7    |
| TOTAL                         | 88524     | 100,0    | 100,0   | 100,0  |

Source INSEE 2020

## 5.4 Les infrastructures routières

### 5.4.1 Le réseau routier

Le réseau de voirie principal est relativement bien hiérarchisé. Il s’articule autour de deux axes majeurs d’orientation Est – Ouest :

- la RN12, infrastructure à 2x2 voies, qui relie Rennes à Brest, via Guingamp et Morlaix, et contourne l’agglomération de Lamballe par le Sud et celle de Saint-Brieuc par le Nord ;
- plus au Sud, la RN164, partiellement à 2x2 voies, qui relie la RN12 à l’Est au niveau de Montauban-de-Bretagne à la RN165 à l’Ouest au niveau de Châteaulin et permet d’accéder à Carhaix-Plouguer, Brest et à Quimper ; cette infrastructure ne traverse pas le Pays, mais elle dessert indirectement toute sa frange Sud ;

- à l'Est la RN176, à 2x2 voies, qui relie la RN12 à l'Ouest au niveau de Tramain à la RN175 à l'Est au niveau de Pontorson, et qui permet d'accéder à Dinan, Dol-de-Bretagne et Saint-Malo.



Réseau de voirie à l'échelle du pays

Source IGN – Géoportail

Ce maillage se diffuse également au moyen d'axes secondaires d'orientation Est – Ouest, avec les RD768 et 786 à l'Est, permettant de joindre la Côte d'Emeraude et les sites du Cap d'Erquy et du Cap Fréhel récemment labellisé Grand Site de France.

Les liaisons Nord-Sud présentent des infrastructures moins lourdes, avec des configurations essentiellement à 2x1 voie :

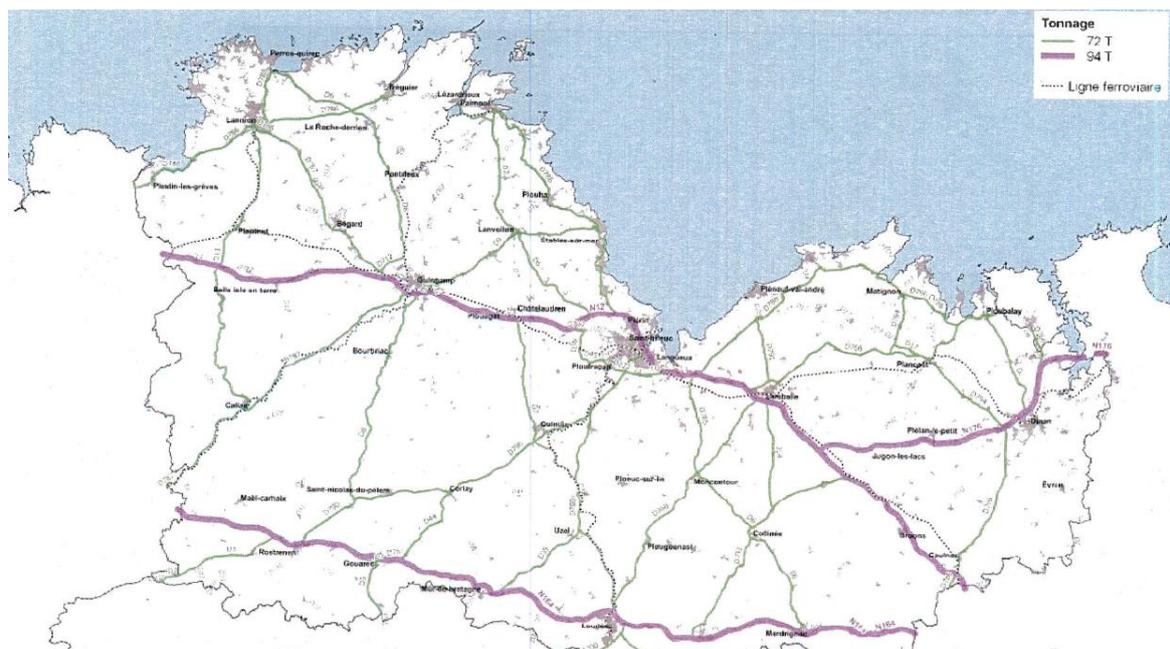
- au Nord-ouest, les RD 786, 6 et 7, entre Saint-Brieuc et Paimpol ;
- au Sud-ouest les RD790 et 700 en partie à 2x2 voies entre Saint-Brieuc et Quintin, Loudéac et Rostrenen ;
- tandis qu'à l'Est le maillage Nord - Sud s'appuie surtout sur le réseau tertiaire (RD1, RD6, RD14 ...).

En complément, Saint-Brieuc dispose de deux voies de contournement Sud avec la rocade urbaine et la rocade Sud (RD222), incomplète à l'Ouest.

En revanche, si la RN12 complétée par les RD768 et 791 permettent de bien contourner Lamballe par le Nord, le Sud et l'Ouest, l'absence de contournement Est génère du transit en milieu urbain.

Avec la RN12 et les RD1, 44 et 786, le maillage routier relie bien les deux EPCI.

La DDTM22 informe également que les RN12 et 176 ont fait l'objet de l'arrêté préfectoral du 22/12/2017 autorisant la circulation des transports exceptionnels de plus de 94 tonnes sous réserves. Un grand nombre de routes départementales complète ce maillage pour les convois de transports supérieurs à 72 tonnes.

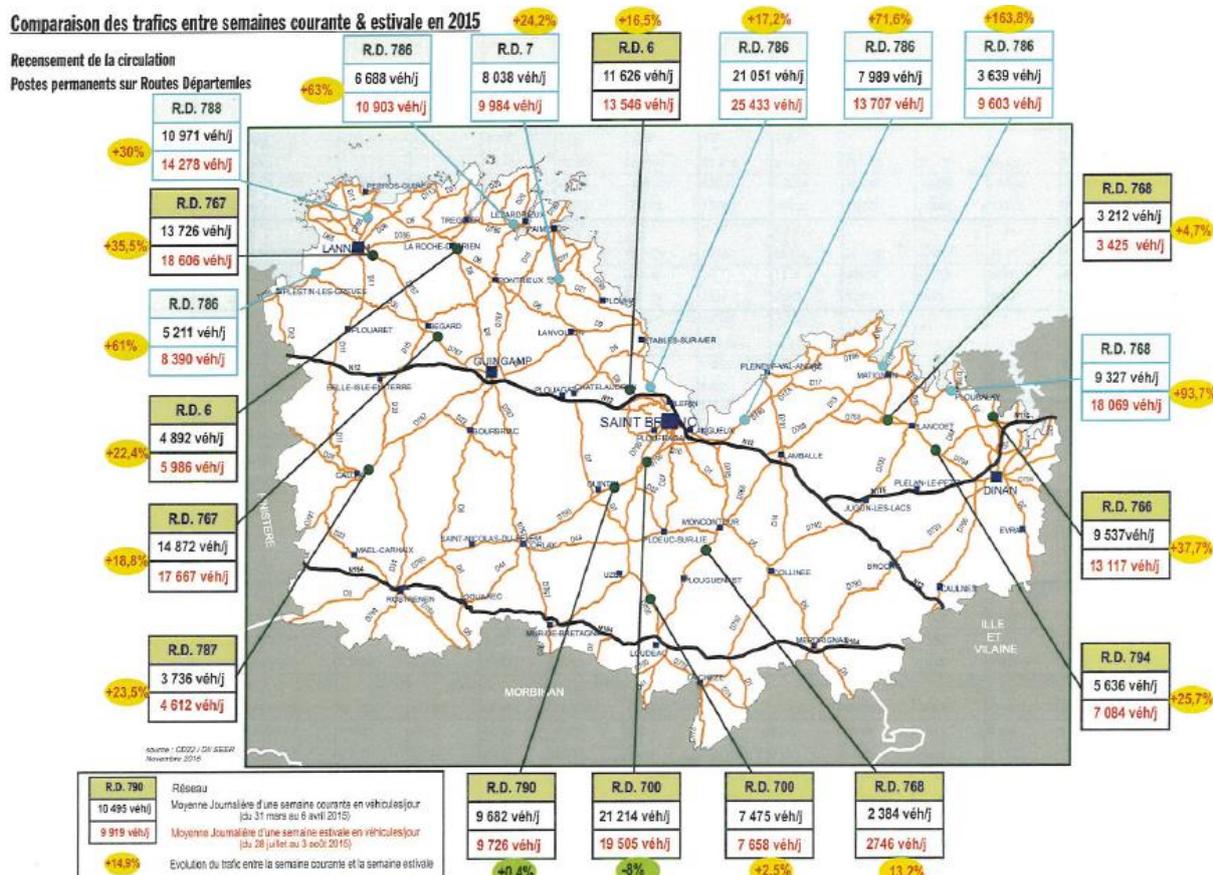


Réseau de voirie autorisant la circulation des convois exceptionnels de plus de 72 et 94 T

Source DDTM22

## 5.4.2 L'intensité du trafic

### A. Les charges de trafic



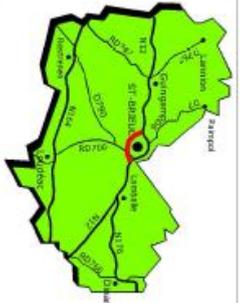
**Comparaison des trafics entre semaines courante et estivale en 2015**

Source Conseil départemental des Côtes d'Armor

Les routes départementales les plus empruntées sont les suivantes : le RD786 entre St-Brieuc et Binic ainsi que la RD700 entre Saint-Brieuc et Plaintel, chacune cumulant plus de 21 000 v/jour. En second rang, la RD6 entre Lanvallon et Saint-Brieuc, et la RD790 entre Saint-Brieuc et Quintin accueillent plus de 11 000v/j pour la première, plus de 9 000 pour la suivante.

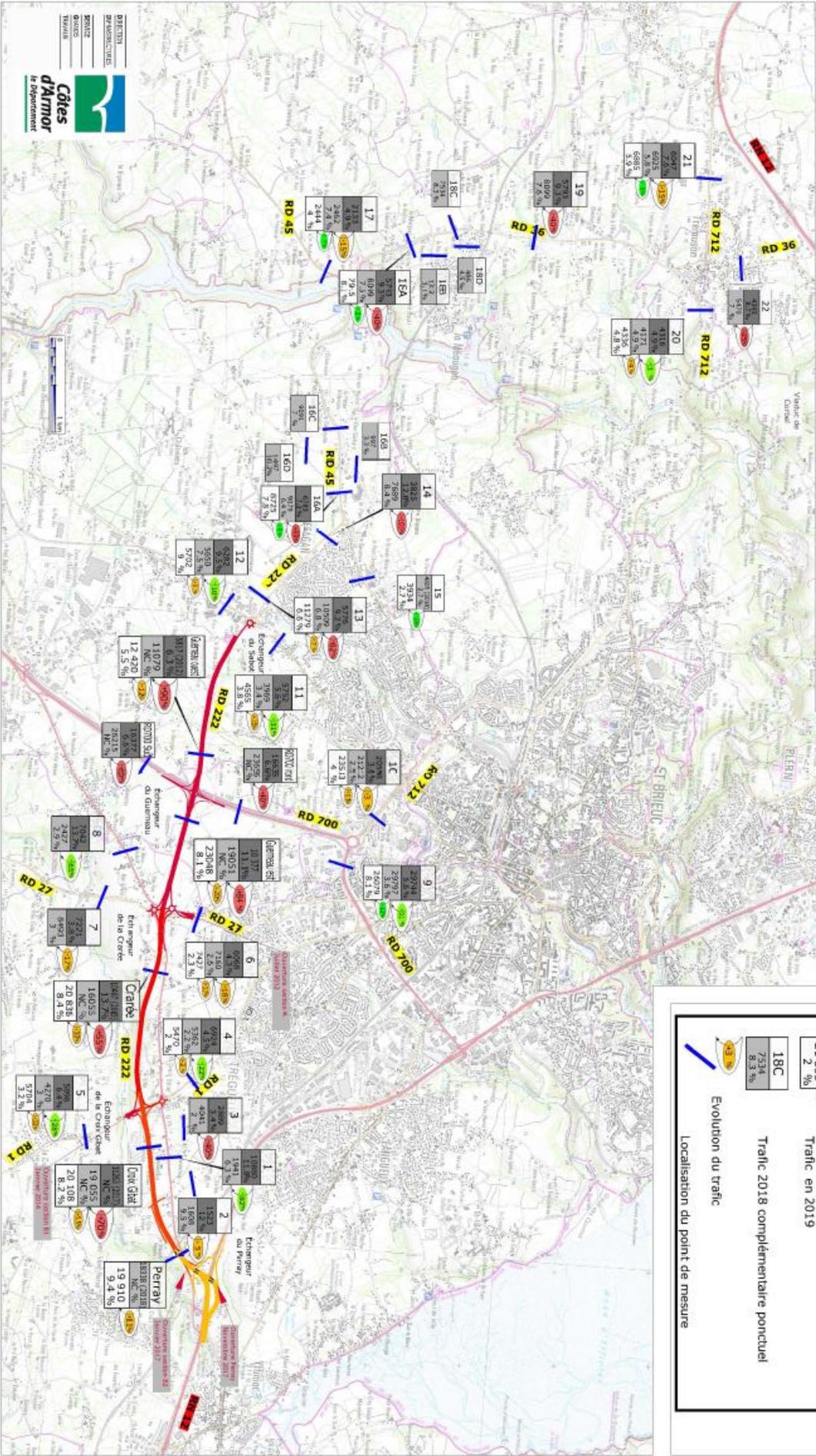
Par ailleurs, les trafics estivaux sont plus élevés de 15 à 25% qu'en hiver sur le littoral. Ce différentiel atteint même 72% au droit de la Côte de Penthièvre (en arrière-pays, les flux sont comparables sur les deux saisons).

La RN12 reçoit quant à elle un trafic de 66 000 v/j au droit de Saint-Brieuc, pour environ 40 000 à l'Est et 30 000 à l'Ouest.



# Etude de trafic

## Evolution 2011-2018 et 2019 liée à l'ouverture du contournement sud



Evolution des trafics moyens journaliers annuels (TMJA)

Légende:

|       |   |
|-------|---|
| 10    | N° du poste de comptage   |
| 20598 | Trafic en 2011 - Avant ouverture de contournement                             |
| 21212 | Trafic en 2018 - Après ouverture de l'échangeur de l'échangeur de l'échangeur |
| 21500 | Trafic en 2019  |
| 1BC   | Trafic 2018 complémentaire ponctuel   |

Evolution du trafic

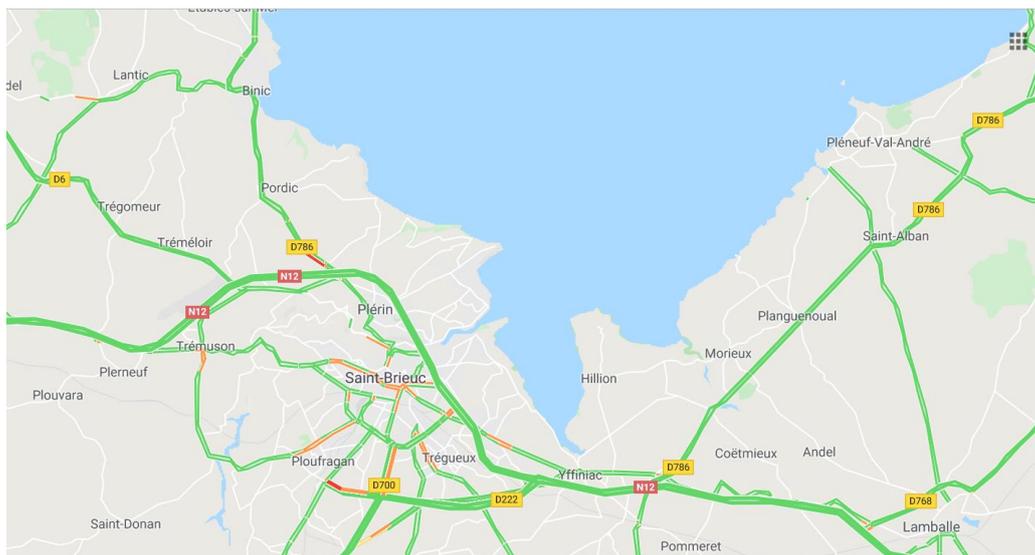
Localisation du point de mesure

Evolution des trafics entre 2011 et 2019 autour de la rocade Sud de Saint-Brieuc (vert : baisse, orange : hausse modérée, rouge : hausse forte)

Source Conseil départemental des Côtes d'Armor

La carte exposée ci-avant permet de constater la forte hausse des flux depuis 2011 sur la rocade Sud. Cette infrastructure a permis de réduire les trafics sur la RD10 et les voies sécantes, excepté la RD27 et la RD700 où la circulation s'accroît en raison du développement périurbain au Sud.

### B. Les conditions de circulation



**Fluidité du trafic en heure de pointe du matin (8h30)**



**Fluidité du trafic en heure de pointe du soir (17h30)**

Source Google Traffic, 2019

Les relevés des conditions de trafic hivernal indiquent une fluidité généralisée sur le territoire, y compris aux heures de pointe, à l'exception de certains secteurs briochins.

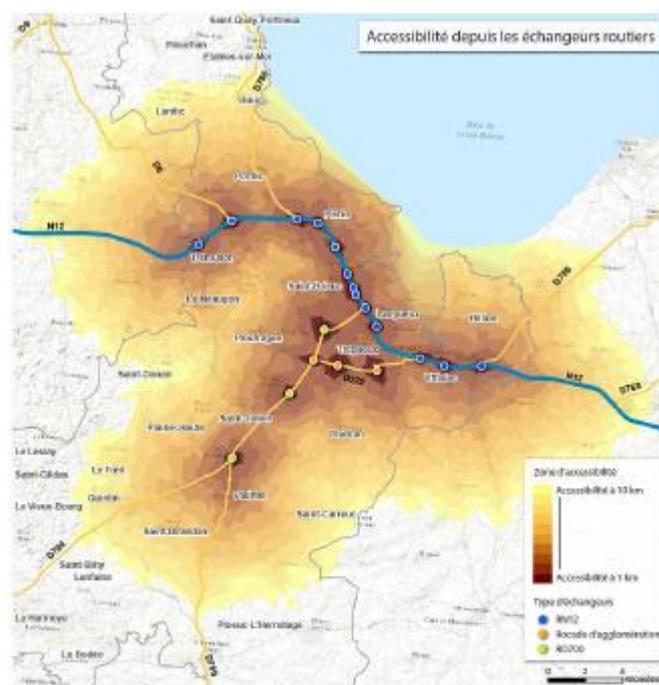
Le matin, la pointe a lieu à 8h30, le soir, elle se produit autour de 17h30. Les axes majeurs de Saint-Brieuc sont alors sujets à ralentissements (cf. les tronçons colorés en orange et en rouge ci-dessus), mais la RN12 demeure assez fluide. De plus, la RD786 sature le matin à l'approche de la RN12 et le soir à l'approche de Binic.

En revanche, la RN12 sature en heure de pointe du vendredi soir, le samedi après-midi, ainsi qu'en début et fin de week-end en période estivale.

### C. Les temps de déplacements

Seule l'agglomération briochine a fait l'objet d'élaboration de statistiques concernant les temps de déplacements. L'EDVM (Enquête Déplacements Villes Moyennes) de 2011 réalisée sur le territoire alors couvert par Saint-Brieuc Agglomération (14 communes) indiquait que le temps de parcours moyen était de 18 minutes, avec une nette différence entre la voiture (16 minutes) et les transports collectifs (32 minutes).

Le PDU de SBAA informe sur les distances d'accès des habitants aux échangeurs de la RN12. 59% des habitants de SBAA résident à moins de 5 km d'un échangeur de la RN12. Ce bon niveau d'accessibilité rend également l'automobile plus attractive au détriment des modes alternatifs.



| Distance de la population aux échangeurs | 1km          | 3km           | 5km            | 8km            |
|--|--------------|---------------|----------------|----------------|
| RN12                                     | 6 196        | 61 078        | 88 835         | 106 148        |
| Rocade d'agglomération                   | 621          | 15 575        | 54 648         | 90 470         |
| RD700                                    | 1 328        | 36 686        | 73 566         | 100 491        |
| <b>GLOBAL (non cumulatif)</b>            | <b>8 145</b> | <b>79 628</b> | <b>107 461</b> | <b>121 386</b> |

**Distance de la population aux échangeurs de la RN12**

Source PDU SBAA

### D. La sécurité routière

Le diagnostic réalisé dans le cadre du PDU de SBAA établit les constats suivants (2009-2015) :

- une concentration des accidents sur Saint-Brieuc et son agglomération, là où se concentrent également les déplacements,
- la moitié des accidents mortels concerne les modes vulnérables (piétons et deux-roues),
- des chiffres à la baisse mais jugés trop élevés, en particulier en zone urbaine où les vitesses réglementaires moindres et des efforts en matière de partage de voirie n'induisent pas un risque « zéro » d'accidentalité.

|                                | Nombre d'accidents | Indemnes    | Tués      | Blessés hospitalisés | Blessés légers |
|--------------------------------|--------------------|-------------|-----------|----------------------|----------------|
| <b>Global</b>                  | <b>1475</b>        | <b>1183</b> | <b>47</b> | <b>481</b>           | <b>1424</b>    |
| <i>dont cycles</i>             | <i>108</i>         | <i>2</i>    | <i>5</i>  | <i>26</i>            | <i>80</i>      |
| <i>dont 2 roues motorisées</i> | <i>539</i>         | <i>52</i>   | <i>11</i> | <i>162</i>           | <i>407</i>     |
| <i>dont piétons</i>            | <i>249</i>         | <i>2</i>    | <i>10</i> | <i>94</i>            | <i>160</i>     |

### Accidentologie 2009 – 2015 sur le territoire de SBAA

Source PDU SBAA

Des enquêtes réalisées dans le cadre du PDU de SBAA auprès des collectivités locales ont fait ressortir les problématiques suivantes :

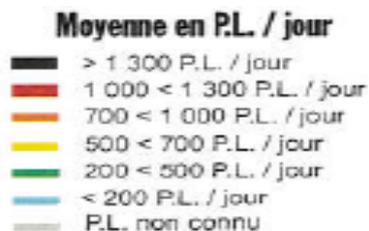
- Des niveaux de trafic très élevés sur la RD786, notamment en été, qui génèrent des conditions accidentogènes et un sous-usage des modes actifs pour cette raison ;
- Certaines intersections accidentogènes : carrefours sous-dimensionnés tel que le rond-point de l'Arrivée, ou insuffisamment visibles ;
- Des vitesses excessives, notamment en zone urbaine, malgré l'adaptation des réglementations ;
- Des bourgs sujet à insécurité ressentie et réelle : Trémuson, Plaintel, La Méaugon, Languieux, Trégueux, Plérin ...

#### 5.4.3 Le transport de marchandises

##### X. Le transport routier et la logistique urbaine

Selon une étude réalisée en 2010 par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Bretagne, la part du fret réalisé par le mode routier à l'échelle nationale atteint 97% du poids total des marchandises transportées.

Par ailleurs, il est estimé que 20 à 30% des véhicules-kilomètres (en UVP - Unité de Véhicules Particuliers) sont occasionnés par les déplacements de marchandises dans une agglomération. D'où, pour ce mode de transport nécessaire à l'économie du Pays, l'importance de consacrer une attention fine à ce volet au regard des nuisances générées (bruit, congestion, émission de polluants ...).





Trafic routier sur le réseau national et départemental en 2015

Source CD22, 2016

Au-delà du réseau structurant sans contact direct avec les riverains, certaines RD supportent un fort trafic poids lourds : RD7, RD786, RD700

Sur l'ensemble du territoire, des dispositions de **circulation des poids lourds** ont été prises par arrêté communal ou départemental, en vue de limiter voire interdire cette circulation en fonction du PTAC des véhicules. Les raisons sont multiples : sécurité routière, gabarit d'ouvrages, gabarit de voies, structure de chaussées, nuisances sonores, etc. A l'exception du réseau national, il est localement reproché un défaut de jalonnement des poids lourds en fonction de leur PTAC (Poids Total Autorisé en Charge), en particulier sur le territoire communal de Saint-Brieuc.

Sur le territoire couvert par le SCoT, seule la Ville de Saint-Brieuc a émis des restrictions d'horaires pour les livraisons en centre-ville. Sur le plateau piétonnier, les livraisons sont autorisées en semaine le matin de 5h50 jusqu'à 10h00, le midi de 13h30 à 14h30 et le soir de 19h00 à minuit.

Plus de la moitié des **livraisons** est effectuée avec des véhicules utilitaires légers (<3,5 t.). En particulier, les commerces de détail et les artisans réalisent de nombreux déplacements avec de petits véhicules, en trace directe avec un trajet au moins à vide. Généralement, le stationnement reste inférieur ou égal à 10 minutes, ce qui permet une bonne rotation. Néanmoins, l'usage des aires de livraisons reste très peu pratiqué en raison de leur éloignement vis-à-vis des lieux de destination finale. Sur le territoire, le PDU de SBAA relève qu'elles sont d'ailleurs peu nombreuses en centre-ville. Toutefois, sur Saint-Brieuc, les difficultés restent très ponctuelles dans le temps et ne sont pas ressenties comme une gêne importante. Sur les autres communes, le fait de privilégier les heures creuses pour les livraisons et le tissu commercial moins dense génèrent peu de dysfonctionnements.

Par ailleurs, il n'existe pas localement d'organisation spécifique de **distribution urbaine des marchandises** mises en œuvre par les collectivités locales, via notamment la massification des flux avec rupture de charge au moyen de CDU - Centres de Distribution Urbaine - ou d'ELU - Etablissements de Logistique Urbaine. Or, ce mode de livraison se développe fortement avec la croissance du e-commerce, qui se confronte à des demandes toujours plus strictes de la part des consommateurs en termes de prix et de temps de livraison. Ces souhaits imposent aux entreprises de transport la recherche d'une très forte flexibilité. Le e-commerce entraîne donc une augmentation des flux de marchandises en centre-ville et donc des problèmes de congestion, et vient complexifier le paysage de la logistique urbaine. Toutefois, à la différence des particuliers, le transport de marchandises commandées sur internet s'effectue en tournée. Contrairement aux flux de marchandises des ménages, le transport est alors optimisé. Cependant, la livraison en tournée implique un nombre important d'arrêts. Mais la livraison des colis en points relais (second mode de livraison des particuliers) réduit fortement le nombre d'arrêts et les émissions des gaz à effet de serre.

Enfin, la circulation des **engins agricoles** sur le réseau routier en limite la fluidité, avec également des difficultés de manœuvrer liée à certains aménagements urbains.

#### *Y. Le transport ferroviaire*

Selon une étude réalisée en 2010 par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Bretagne, la part du fret réalisé par le mode ferroviaire sur le territoire régional n'est que de 1,4% par rapport au tonnage total transporté (2,3 millions de tonnes/an).

Il n'existe plus de fret ferroviaire en lien avec le Pays. Ce type de transport ne fait que transiter sur le territoire via la ligne Paris – Brest. Il ne permet ainsi pas d'alimenter l'industrie alimentaire sur le territoire depuis le port de Brest.

#### *Z. Le transport maritime*

Le Port du Légué, à Saint-Brieuc, représente 4,4% des volumes de marchandises transportées au sein des ports bretons, devancé par Brest, Lorient, Saint-Malo et Roscoff (environ 7,7 millions de tonnes y sont embarquées ou débarquées). Cela représente l'équivalent de 17 000 poids lourds par an, soit 78 par jour du lundi au vendredi. Ce sont certes autant de poids lourds en moins sur le réseau national, mais cela génère un trafic générateur de nuisances dans le secteur urbain Saint-Brieuc – Plérin (insécurité routière, polluants, bruit ...).

*Concernant le port du Légué, cf. également dans le volet économique du diagnostic.*

L'activité portuaire est assez diversifiée :

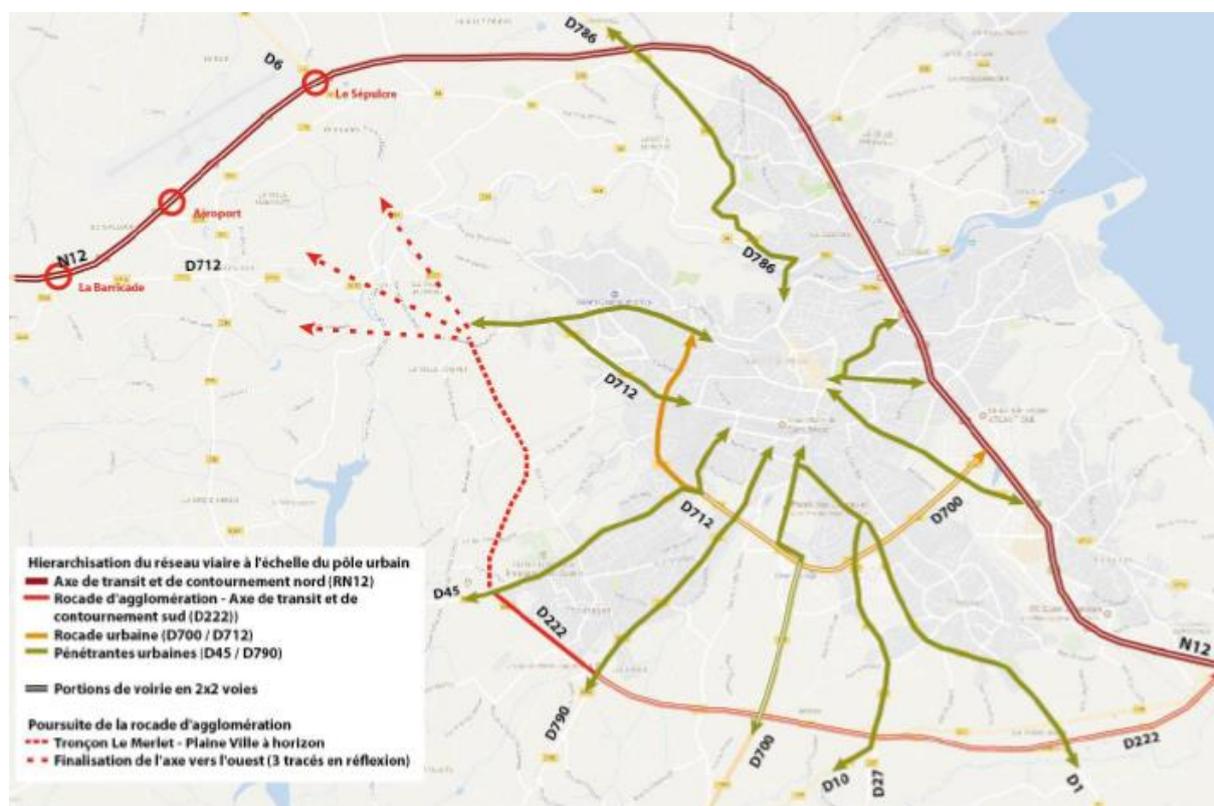
- commerce maritime avec exportation de ferraille, de sables, kaolin et autre produits de carrière, et importation de produits agroalimentaires et de bois de construction en provenance des pays scandinaves,
- pêche côtière et en saison (coquille Saint-Jacques),
- réparation navale,
- yachting avec l'Association nautique et les activités commerciales annexes,
- préservation du patrimoine maritime local via le lougre Le Grand Léjon.

#### 5.4.4 Les projets d'aménagement d'infrastructures routières et portuaires

##### A. Le descriptif des projets

##### Le projet de rocade sud de Saint-Brieuc

Près de 80 % du projet de rocade sud est aujourd'hui aménagé (axe échangeur du Perray à Trégueux-les Plaines-Villes à Ploufragan). L'aménagement du dernier tronçon envisagé entre les Plaines-villes et le Sépulcre est en cours de discussion.



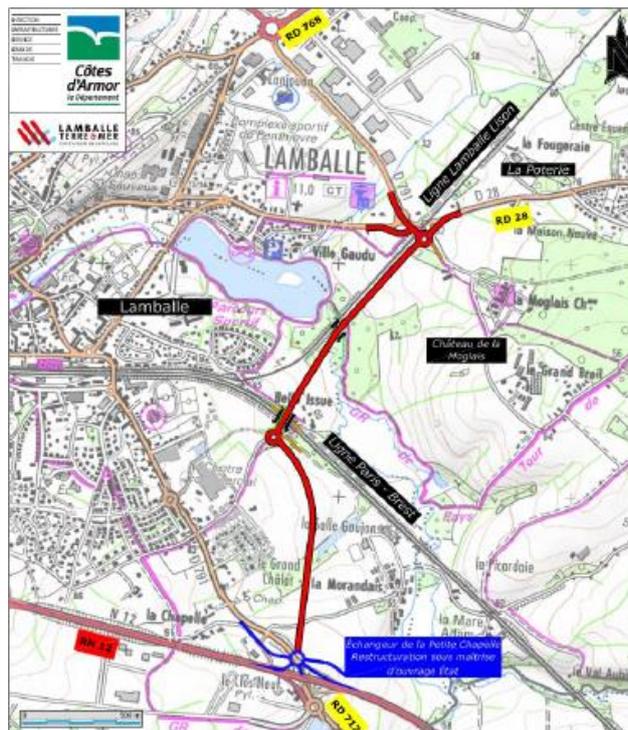
Carte des variantes de raccordement de la rocade de déplacements de Saint-Brieuc envisagées - 2019

Source : PDU SBAA

##### Le projet de déviation Est de Lamballe

Le Conseil Départemental des Côtes d'Armor et Lamballe Terre et Mer ont étudié l'opportunité de la **déviatio**n Est de Lamballe entre la RN12 et la RD28, sur le plan du trafic, en vue d'achever le contournement de l'agglomération. Cette étude a conclu que cette voie était bien opportune, mais plus à des fins de desserte de l'Est de la ville de Lamballe et de réduction du trafic en centre-ville au profit des modes actifs, que pour gérer le grand transit. Ce projet figure au SDAR (Schéma Départemental d'Aménagement Routier) en tant qu'opération prioritaire en études cofinancée avec Lamballe Terre et Mer.

L'objectif premier est d'alléger le trafic de transit dans l'agglomération de Lamballe. Ce projet consiste à aménager 2,5 km de route à 1x2 voies entre l'échangeur de la Petite Chapelle (RN12) et le carrefour RD791 / RD28, avec un ouvrage de franchissement sur la voie SNCF Paris – Brest et un sur la vallée du Guessant, ainsi qu'un giratoire intermédiaire pour distribuer l'Est de Lamballe.



Concernant l'aménagement de l'espace portuaire du Port du Légué, le site a fait l'objet d'une étude concernant la construction d'un quatrième quai et d'un terre-plein. Suite à l'abandon de ce projet, la Région a engagé site a engagé en 2022 l'étude d'un schéma directeur pour l'ensemble du site portuaire.

Cependant, compte tenu de la faible profondeur du port et des sédiments accumulés la gestion de ces sédiments et ces effets environnementaux constituent un enjeu majeur pour l'accès au port, la préservation des plages et la préservation de l'environnement naturel de la baie.

### *B. Perspectives d'évolution des conditions de circulation*

A l'exception du projet relatif au Légué, ces projets auront pour conséquences une baisse du trafic automobile au sein des zones agglomérées de Saint-Brieuc et de Lamballe. Ce trafic sera soit reporté sur leurs extérieurs, soit supprimé grâce aux reports modaux vers les modes de transports alternatifs : transports collectifs, marche à pied et vélo.

## 5.5 Le stationnement

### 5.5.1 L'offre en centres-villes et centres-bourgs

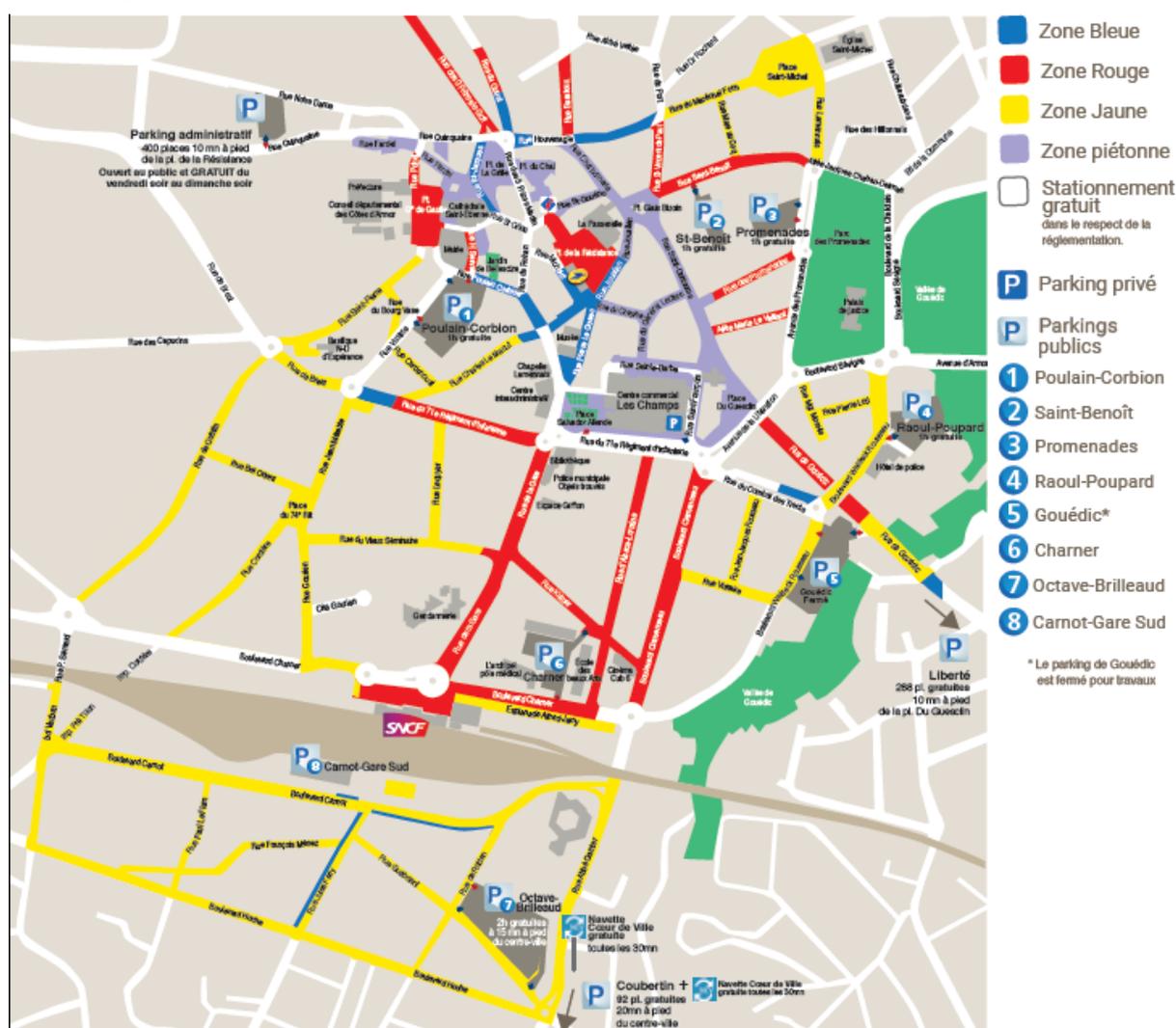


Dans la Ville de Saint-Brieuc, la localisation géographique des parkings est plutôt bien répartie au regard des voies d'accès, à l'exception du Nord-ouest où seul le parking administratif est présent, non ouvert au stationnement tout public en semaine.

Cette accessibilité est d'autant plus facilitée qu'un jalonnement dynamique indique en temps réel le volume de places disponibles dans les parkings.

#### Accès aux parkings de centre-ville de Saint-Brieuc

Source PDU SBAA



Localisation de l'offre de stationnement en centre-ville de Saint-Brieuc

Source Ville de Saint-Brieuc, 2019

Le centre-ville regroupe près de 5 000 places de stationnement dont un peu plus de la moitié en parcs (55%).

11 parkings accueillent résidents, actifs et autres visiteurs (un 12<sup>ème</sup>, Coubertin, est situé plus au Sud et permet le rabattement). 5 de ces parkings proposent la première heure gratuite, Octave-Brilleaud offrant même les deux premières heures. Pour favoriser la rotation, les tarifs varient de 1,60 € à 3,30 € les deux heures en fonction de la localisation et de la fonction du parking. Des formules d'abonnement proposent des tarifs préférentiels, aux résidents et actifs notamment via le système PIAF. A l'exception des Champs, sous-utilisé, le taux de remplissage est satisfaisant, avec près de trois quarts des places occupées en journée. En revanche, pour le parking des Champs (643 places), ce taux varie de 25 à 32%.

Sur voirie, le périmètre du centre-ville se répartit en 3 classes :

- Zone bleue : 1 heure de stationnement gratuit : env. 100 places ;
- Zone rouge : formule zen pour un stationnement de courte durée à proximité des services ; stationnement limité à 2h (post-paiement au-delà) : 720 places ;
- Zone jaune : pour un stationnement de moyenne durée en journée ; stationnement limité à 7h (post-paiement au-delà) : 540 places ;

On compte en outre 900 places non réglementées (soit 18% de l'offre totale).

**A Lamballe**, il existe plus de 18 parkings et 1 000 places dans et aux abords du centre-ville. La zone bleue est soumise à l'apposition du disque tous les jours sauf dimanches et jour fériés, de 9 h à 12 h et 14 h à 18 h. La durée maximale autorisée est de 1h30 (à l'exception de zones ponctuelles limitées à 10 minutes et le parking gare SNCF Est, limité quant à lui à 15 heures).

**Dans les centre-bourgs principaux des communes périphériques**, certaines municipalités ont instauré la zone bleue, tel qu'à Pordic et à Quintin pour favoriser la rotation. A Ploufragan, ce sont en outre des places d'arrêt minutes qui répondent aux besoins de très courte durée aux abords des commerces.

Outre ces offres centrales, les difficultés de stationnement autour des écoles sont récurrentes aux heures de pointe. De même, certaines polarités secondaires sont victimes de tension auprès de leur noyau commercial (Cesson, Place de la Cité et Boulevard de la Tour d'Auvergne à St-Brieuc ...).

Par ailleurs, les **PLU** imposent aux aménageurs et constructeurs la réalisation de places de stationnement pour répondre aux besoins générés. Cette exigence auto-entretient le développement de l'offre, donc la motorisation des ménages et par conséquent l'usage de la voiture plutôt que celui de modes alternatifs plus vertueux. Ce processus mérite d'être réinterrogé dans les documents d'urbanisme, en intégrant également la réflexion sur le stationnement des deux-roues.

Enfin, une charte urbanisme et déplacements a été réalisée à l'échelle de l'agglomération en 2011 - 2012 par SBAA. Elle visait à adapter l'offre de places de stationnement à la desserte en transports collectifs.

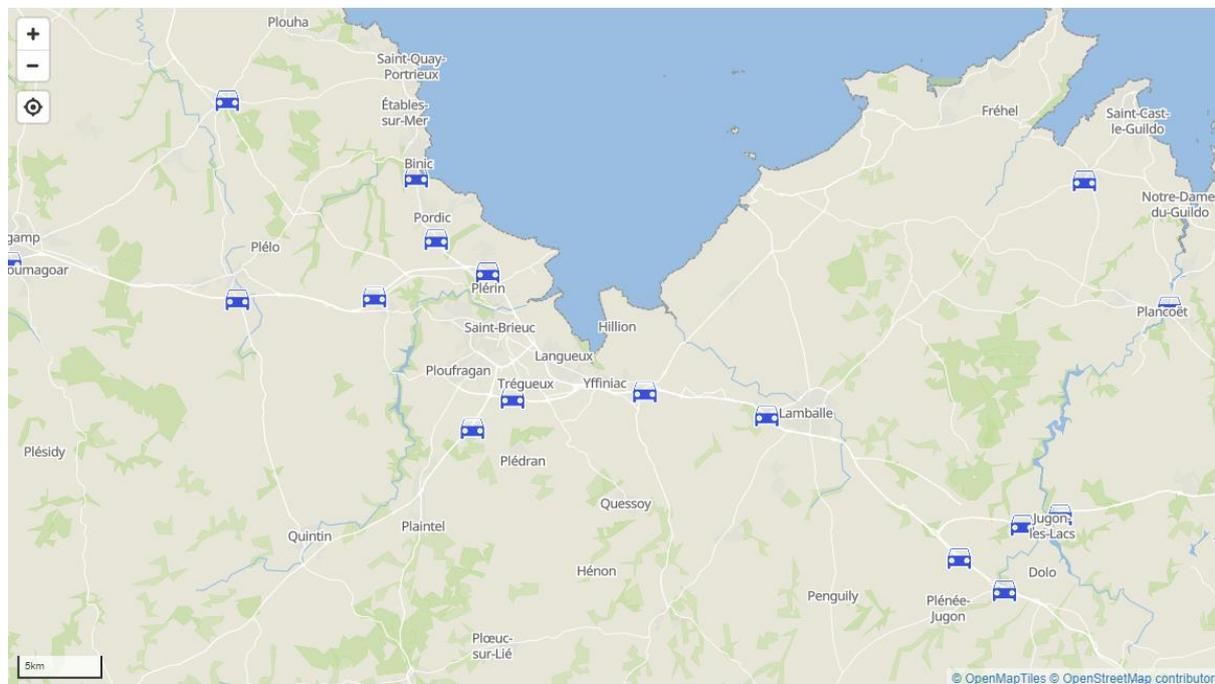
### 5.5.2 L'offre en secteur littoral

La pression de la demande est forte le long du littoral. Sur le littoral Ouest du Pays, il s'agit du stationnement aux abords des plages en milieu naturel ou dans les stations balnéaires comme à Binic - Etables-sur-Mer ou Saint-Quay-Portrieux. Ces deux communes démontrent à la fois leur volonté de mieux canaliser l'offre de stationnement tout en apportant une amélioration notoire de leurs espaces publics. Elles doivent également, au même titre que Saint-Brieuc pour le Port du Légué, répondre aux besoins de stationnement des nombreux plaisanciers (plus de 2 000 anneaux au total). L'impact des parkings et du stationnement linéaire n'est pas neutre sur les espaces publics.

### 5.5.3 L'offre excentrée (covoiturage et parcs relais)

A Saint-Brieuc, les parkings gratuits de la Liberté, Coubertin et du Parc des Expositions offrent une possibilité de rabattement intéressante pour rejoindre ensuite le centre-ville via les transports en commun, voire la marche à pied.

Cette fonction se retrouve également sur les parkings de la Gare de Lamballe et de la gare ferroviaire régionale d'Yffiniac.



#### Localisation des aires de covoiturage

Source : Département 22

Le **covoiturage** est souvent cité parmi les vecteurs potentiels de réduction du trafic automobile.

Au sein du Pays 10 aires de co-voiturage « officielles » sont recensées (espaces aménagés spécialement à cet usage par le Département des Côtes d'Armor). A ce recensement, il faut ajouter quelques parkings de magasin que les automobilistes mobilisent pour cet usage.

Elles sont pour l'essentiel localisées le long des grands axes (RN12 et D786), utilisées pour accéder aux emplois Saint-Brieuc ou de Lamballe, ou pour rejoindre une agglomération extérieure telle Rennes, Morlaix, Guingamp ... Peu ont été créées au Sud du territoire ou sur la côte de Penthièvre.



**Localisation des aires de covoiturage**  
Source PDU SBAA

Le PDU de SBAA en recense, lui, 18, dont certaines mutualisées avec d'autres fonctions, telle l'aire de Langueux située sur le parking du centre commercial.

La forte fréquentation de certaines, en particulier au Sud-est de Saint-Brieuc, démontre un intérêt réel pour le covoiturage de la part d'actifs.

La facilitation du covoiturage passe également par la mise en relation. Pour cela, des collectivités du Grand Ouest - Région Bretagne, CD29, Rennes Métropole, Nantes Métropole, Brest Métropole, CARENE et Etat (DREAL Bretagne), soutenus par l'ADEME - se sont réunies pour mettre en place la plateforme Ouestgo pour du covoiturage régulier, événementiel ou solidaire.

Le Centre hospitalier Y. Le Foll de St-Brieuc figure parmi les destinations les plus demandées sur le territoire départemental

Qu'il s'agisse des zones commerciales des Villages, de Brézillet, de Langueux, de Plérin ou de Lamballe, occupées de manière ponctuelle dans le temps, la présence de vastes zones de stationnement périphériques peut s'envisager comme opportunité pour le développement du covoiturage ou pour la valorisation de P+R.

### 5.5.4 Les bornes de recharge des véhicules électriques

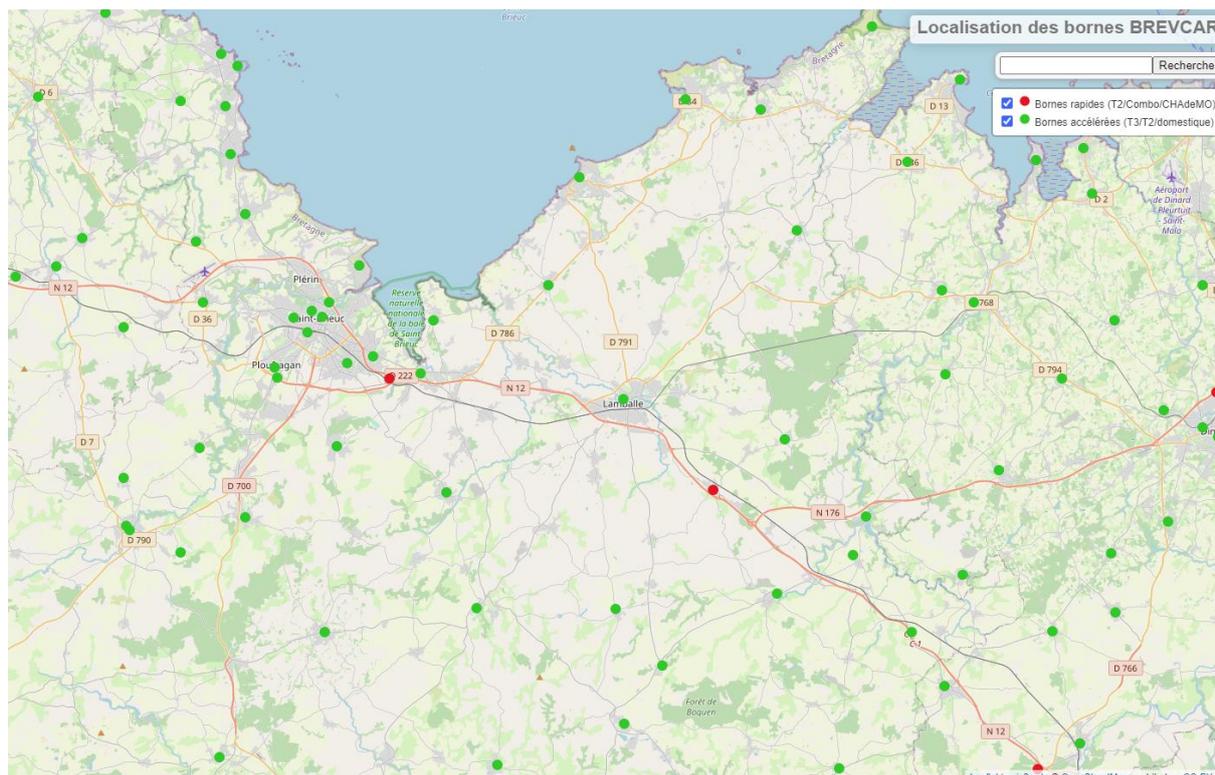
Le Syndicat Départemental d'Énergie (sde22) a déployé le réseau Brev'Car (Bornes de recharge électrique pour véhicules en Côtes-d'Armor). Aujourd'hui, 164 bornes accélérées (22 kW) et 8 bornes rapides (50 kW) sont disponibles sur l'ensemble du département.

Les bornes de recharge accélérée permettent une recharge partielle (environ 20 km d'autonomie en 15 minutes) ; les bornes de recharge rapide permettent une recharge complète de batterie (environ 150 km d'autonomie en moins de 30 minutes).

Ce maillage du territoire costarmoricain permet d'offrir aux détenteurs de véhicules électriques plus d'autonomie dans leurs déplacements.

Les Syndicats d'Énergie des Côtes d'Armor, du Finistère et d'Ille-et-Vilaine ont souhaité mettre en commun leurs réseaux respectifs de bornes de recharge et harmoniser leurs tarifs. Un nouveau service de mobilité vient ainsi de voir le jour dans le Grand Ouest : Ouest Charge.

Près d'une quarantaine de bornes ont été installées sur le territoire, dont 2 rapides.



**Localisation des bornes de recharge de véhicules électriques**

Source : sde22, 2022

### 5.5.5 Projets liés au stationnement

Deux parcs relais seront aménagés le long de TEO sur le territoire de SBAA (cf. la partie relative aux transports collectifs).

## 5.6 Les organisations ou projets déployés en faveur des nouvelles mobilités

### 5.6.1 Plan de Déplacements (ou de Mobilité) d'Établissements

Les Plans de Déplacements ou de Mobilité Entreprises (PDE), Inter-entreprises (PDIE), Administrations (PDA), ou Scolaires (PDES), forment des outils d'amélioration des conditions de déplacements pour les écoliers et salariés à l'échelle d'un établissement ou de plusieurs regroupés.

Sur le territoire de SBAA, 16 PDE sont signés ou en cours d'élaboration (Orange, Crédit Agricole, CPAM, Zone des Châtelets, Centre hospitalier Y. Le Foll, Technopole St-Brieuc Armor, Mairie de Plérin ...). Cela représente un volume d'environ 10 000 salariés, soit plus de 15% de ceux travaillant sur le territoire couvert par SBAA.

L'art. 51 de la Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte dispose que, dans le périmètre d'un PDU, toutes les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site doivent élaborer un plan de mobilité avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Sur le territoire, cela concerne 100 structures privées ou publiques et près de 24 000 salariés.

### 5.6.2 Pédibus

Le Pédibus consiste à organiser un service d'accompagnement des enfants depuis leur domicile (ou un point de rencontre) jusqu'à leur école afin d'une part d'assurer leur sécurité et d'autre part de favoriser ce mode de déplacement vertueux. Sur le territoire couvert par SBAA, une dizaine de communes ont lancé ce type de démarche (ex : Ploufragan, Trégueux). Sur le territoire de Lamballe Terre et Mer, une commune a mis en place un tel dispositif (Saint-Alban).

### 5.6.3 Projets liés aux nouvelles mobilités

La commune de Plœuc-L'Hermitage (Côtes-d'Armor) va bientôt déployer trois véhicules électriques en autopartage. Ce service doit permettre aux habitants qui n'ont pas de voiture de se déplacer plus facilement.

Quant à la location de vélos électriques en libre-service, deux stations expérimentales ont été installées à Saint-Brieuc, au parvis piéton de l'Office de tourisme et à la halle Bélem au Port du Légué.

## 5.7 Les infrastructures ferroviaires

### 5.7.1 Lignes et gares

4 lignes régionales desservent le territoire :

- Saint-Brieuc – Rennes,
- Saint-Brieuc – Dol de Bretagne,
- Saint-Brieuc – Brest,
- Rennes – Saint-Brieuc – Brest.

La ligne ferroviaire Saint-Brieuc - Loudéac est hors service depuis 2009, pour les voyageurs comme pour les marchandises. Elle est proposée dans le PADD du PLUi de SBAA comme axe potentiel à préserver.

Des travaux, d'une durée de 1 an, ont débuté, en juillet 2023, sur la ligne TER Lamballe-Dinan. Ils consistent à :

- Améliorer l'accessibilité des gares situées entre Lamballe et Dinan
- Sécuriser la ligne ferroviaire
- Rétablir la vitesse nominale de la ligne à 100 km/h



**Le réseau de transport du Conseil Régional de Bretagne (extrait)**

Source : Région Bretagne

Ce territoire accueille 2 gares - Lamballe et Saint-Brieuc - et 4 gares ferroviaires régionales - La Méaugon, Yffiniac, Plestan et Plénée-Jugon (Plaintel, Plœuc-l’Hermitage étant des haltes routières du réseau régional).



**Esquisse du projet de PEM gare de Saint-Brieuc**

Source : SBAA

Pour accompagner la mise en service de la LGV, la Gare de Saint-Brieuc a fait l’objet d’un aménagement en Pôle d’Echanges Multimodal, avec une nouvelle passerelle, le transfert du stationnement dans un nouveau parking au Sud, la requalification du parvis. Elle bénéficie de la desserte par la ligne de BHNS TEO. 80 à 90 trains s’y arrêtent quotidiennement en semaine, pour une centaine le samedi et le dimanche.

Le PEM de Saint-Brieuc a modifié la pratique de la ville : des projets de renouvellement urbain qui n’étaient pas forcément attendus ont émergé, une bascule Nord-Sud de la circulation s’est opérée par le transfert du parking côté quartier de Robien. Un certain potentiel de renouvellement urbain persiste, toutefois sans comparaison avec l’évolution passée.

La gare de Lamballe a également fait l'objet de travaux d'aménagement avec la création d'un nouveau parking Est, la rénovation du bâtiment voyageurs et le réaménagement du parvis pour y développer la multimodalité (piétons, cycles, transports en commun, taxis, dépose minute, etc.). La LGV présente également un intérêt pour Lamballe et les communes environnantes. Un certain potentiel de densification existe également autour de la gare de Lamballe (en particulier quelques hectares urbanisables en second rideau de la rue Mouexigné), mais il s'exprime surtout dans la première couronne de la commune qui offre des opportunités significatives.

Quant à la gare d'Yffiniac et à la gare régionale de La Méaugon, une densification du secteur limitrophe est possible.

L'offre proposée par la SNCF est la suivante.

| Liaison                     | Nombre d'A/R par jour et par sens (1) | TGV/TER       | Durée          | Tarif d'un A/R par jour |
|-----------------------------|---------------------------------------|---------------|----------------|-------------------------|
| Saint-Brieuc - Paris        | 11 dont 9 directs                     | 11 TGV        | 2h19 à 2h28(2) | 78 à 110 €              |
| Lamballe - Paris            | 11 dont 2 directs                     | 11 TGV        | 2h18 à 3h18    | 78 à 110 €              |
| Saint-Brieuc - Rennes       | 13                                    | 9 TGV / 4 TER | 0h45 à 0h51    | 30 à 36 €               |
| Lamballe - Rennes           | 6                                     | 2 TGV / 4 TER | 0h37 à 0h39    | 22 à 30 €               |
| Saint-Brieuc - Brest        | 11                                    | 7 TGV / 4 TER | 1h11 à 1h31    | 36 à 39 €               |
| Lamballe - Brest            | 5                                     | 1 TGV / 4 TER | 1h38 à 1h42    | 39 à 56 €               |
| Saint-Brieuc - Yffiniac     | 3                                     | 3 TER         | 0h06           | 5,60 €                  |
| Lamballe - Yffiniac         | 3                                     | 3 TER         | 0h07           | 9,60 à 13,20 €          |
| Saint-Brieuc - Plestan      | 4                                     | 4 TER         | 0h21           | 10 €                    |
| Lamballe - Plestan          | 4                                     | 4 TER         | 0h05           | 4,40 €                  |
| Saint-Brieuc - Plénée-Jugon | 4                                     | 4 TER         | 0h28           | 16 €                    |
| Lamballe - Plénée-Jugon     | 4                                     | 4 TER         | 0h12           | 7,80 €                  |
| Saint-Brieuc - Lamballe     | 9                                     | 2 TGV / 7 TER | 0h10 à 0h15    | 6 €                     |
| Saint-Brieuc - La Méaugon   | 1                                     | 1 TER         | 0h05           | 4,40 €                  |

#### Indicateurs de l'offre de transports ferroviaires de voyageurs

(1) moyenne un mardi (2) il existe aussi un service express de 2h06 le vendredi (sans arrêt à Rennes)

Source : SNCF

Cette offre est qualitative sur les liaisons entre les deux gares principales du Pays et les métropoles de Paris à l'Est, Rennes au Sud et Brest à l'Ouest. A l'exception de la liaison Rennes – Lamballe, plus de 10 A/R sont proposés quotidiennement, le plus souvent en TGV. Les temps de parcours sont attractifs et plus courts que ceux de la voiture pour des déplacements de gare à gare, notamment pour les déplacements avec la capitale depuis la mise en service de la LGV (2h20 contre 4h15).

Enfin, les tarifs présentés ci-dessus sont assez élevés, notamment pour les déplacements depuis les gares régionales vers les polarités majeures (4 à 16 € l'A/R). Cependant, les formules d'abonnement (Uzuël) et la participation employeurs à hauteur de 50% des abonnements permettent d'emprunter le train, avec un coût moins élevé que celui de la voiture (les montants présentés peuvent être divisés par 4 environ). Lannion et Dinan sont moins rapides en train (environ 1h contre moins de 50 minutes en voiture), mais ce mode reste plus économe.

Malgré ces qualités, le train reste très peu utilisé dès lors que le trajet est inférieur à 50 km. Seules Rennes, Morlaix, Brest ... génèrent une part modale élevée pour le train.

Il est aussi opportun de relever que des formules de tarification intégrée permettent aux usagers du train de bénéficier de tarifs privilégiés sur les abonnements aux transports urbains briochins.

### 5.7.2 L'usage des transports ferroviaires

La Gare de Saint-Brieuc accueille quotidiennement 1 200 montées (soit 742 000 montées + descentes par an en 2018, en baisse de 2% par rapport à 2017). Avec 750 montées / jour (soit environ 348 000 voyageurs / an, en hausse de 3%), celle de Lamballe est moins fréquentée, mais le nombre de voyageurs y est plus élevé si on le compare aux poids de population. En effet, cette fréquentation élevée et en constante progression s'explique entre autres par la gratuité du parking (300 places) qui devrait perdurer, contrairement à Saint-Brieuc. 45% des échanges se produisent avec Rennes.

Yffiniac reçoit de son côté 80 montées par jour en moyenne (28 400 M+D par an), Plénée-Jugon un peu moins de 30 (9 600 M+D par an), Plestan un peu moins de 20 (6 400 M+D par an) et La Méaugon seulement une centaine de M+D par an. L'ensemble des gares régionales voit sa fréquentation baisser significativement.

Malgré une offre jugée comme compétitive pour certaines liaisons, les usages restent limités, au regard des données INSEE sur les déplacements domicile-travail (source : PDU SBAA).

Pour les actifs sortants :

- Seulement 3% des actifs qui vont travailler sur Guingamp ou Lamballe utilisent les transports collectifs (dont le train) ;
- Pour autant, la part est plus importante pour les actifs résidant à Saint-Brieuc (8% vers Guingamp ou 11% vers Lamballe) ;
- A noter que vers Rennes, 48% des actifs de SBAA sortants utilisent les transports collectifs.

Pour les actifs entrants :

- 5% des actifs depuis Lamballe et 18% des actifs venant de Guingamp utilisent les TC ;
- Ces constats se retrouvent également en se concentrant sur Saint-Brieuc (ex : 37% depuis Guingamp) et depuis les pôles « lointains » (47 % à 65 % depuis Rennes).

En termes d'échanges tous motifs, les liaisons les plus fréquentées sont les suivantes (2018) : Saint-Brieuc - Rennes (283 000/an), Lamballe – Rennes (174 000), Saint-Brieuc – Lamballe (127 000), Saint-Brieuc – Guingamp (123 000). Aucune autre liaison n'atteint les 40 000 voyageurs.

### 5.7.3 Les projets en lien avec les transports ferroviaires



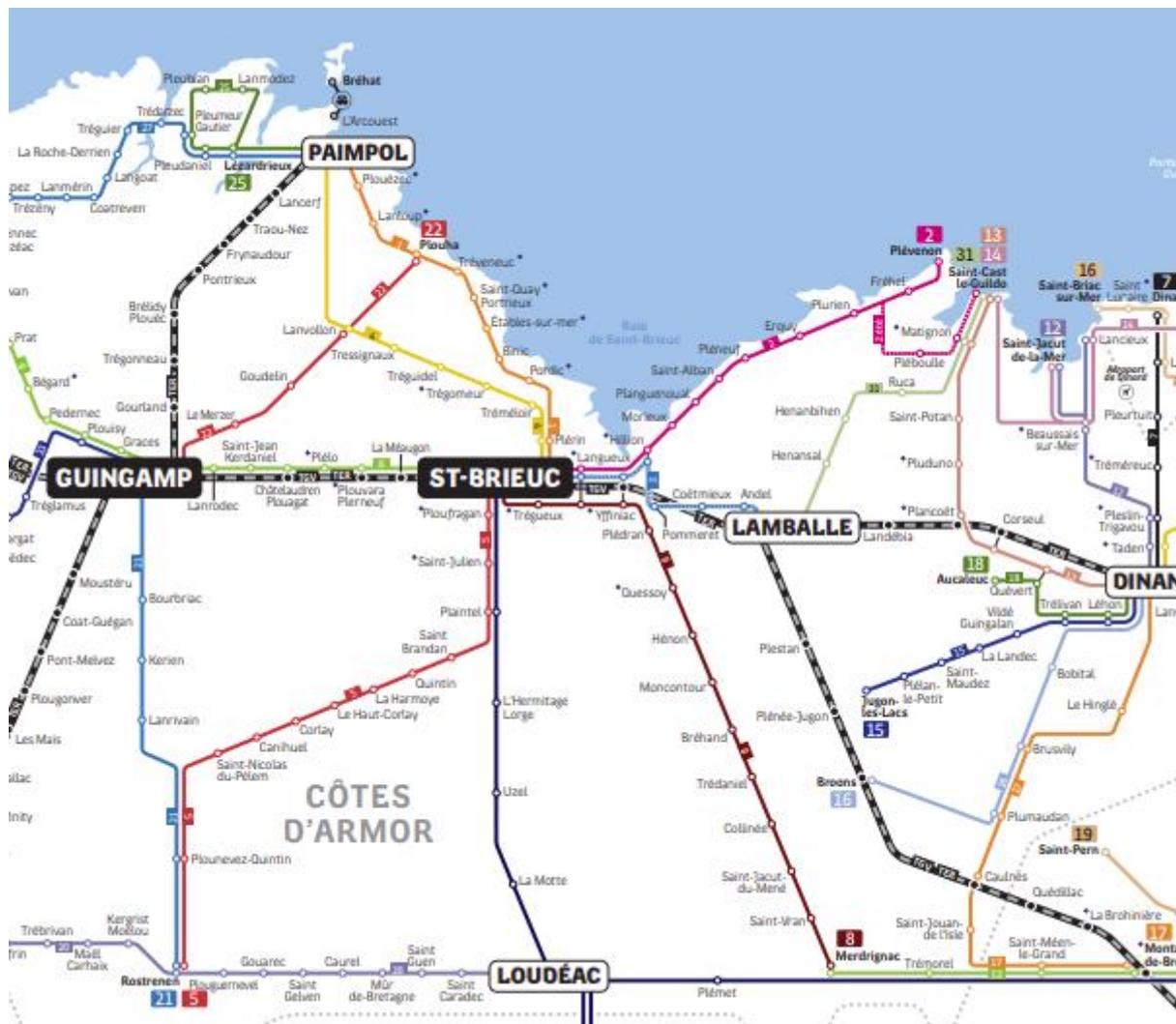
**Futur parvis de la Gare de Lamballe**

*Source : Lamballe Terre et Mer*

Lamballe Terre et Mer a initié voici quelques années le **réaménagement de la gare centrale de Lamballe**. A l'horizon 2021, il reste à réaliser l'installation de contrôles d'accès aux entrées de parkings avec signalétique dynamique ; un parking longue durée verra le jour derrière la gare, à l'emplacement des bâtiments Chaville qui seront rasés. Un quatrième parking, également longue durée, est projeté dans la ZAC du Liffré. Lamballe Terre et Mer assure la maîtrise d'ouvrage. L'enveloppe du projet est évaluée 0,9 million d'euros.

## 5.8 L'offre en transports en commun

### 5.8.1 Lignes régionales



Réseau Breizh Go – source Breizhgo juillet 2023

La Région Bretagne est désormais Autorité Organisatrice de Mobilité pour les transports interurbains de voyageurs.

9 lignes desservent le territoire :

- Les lignes 1, 2, 4, 5, 6 et 8 qui desservent Saint-Brieuc selon une organisation en étoile, en lien avec Paimpol, Fréhel, Rostrenen ... ;
- La lignes 31 qui relie l'Est du territoire à Lamballe-Armor ;
- La ligne 3 qui relie les deux villes-centres.
- La ligne interdépartementale Saint-Brieuc-Loudéac-Lorient

La ligne 1 Saint-Brieuc - Paimpol est celle qui propose la meilleure fréquence avec une large amplitude (6h45 – 20h11) et 13 passages / jour et / sens en semaine + des renforts avec des établissements scolaires. L'offre du week-end est également satisfaisante.

Les autres lignes ont une offre davantage tournée vers les scolaires et proposent au maximum 10 passages / jour (10 sur la ligne 6).

Si les liaisons entre l'agglomération briochine d'une part et le territoire de LTM sont globalement d'assez bonne qualité, il n'en existe pas entre les communes de la moitié Sud du territoire de SBAA et Lamballe.

Sur l'année 2018/2019, les deux lignes les plus empruntées sont la ligne 1 (Saint-Brieuc - Paimpol) avec plus de 400 000 voyages, dont 14% de non-scolaires, et la ligne 6 (Saint-Brieuc - Guingamp - Lannion) avec 386 000 voyages, dont 13% de non-scolaires. Les autres lignes accueillent chacune 120 000 à 150 000 voyageurs, exceptées la 4 et la 32 où la fréquentation atteint près de 55 000 voyageurs / an. A noter, la ligne 2 Saint-Brieuc – Erquy – Plévenon reçoit plus de 20% de non scolaires.

Par ailleurs, la ligne Saint-Brieuc – Vannes – Lorient propose une offre attractive entre les deux façades maritimes bretonnes (160 000 voyageurs / an).

Enfin, en termes de tarification, le coût du voyage est très compétitif vis-à-vis de celui en voiture, avec un ticket unitaire à 2 € (tarif combiné avec les TUB à 2 € également) et une carte mensuelle à 40 €. En revanche, les temps de parcours sont élevés (ex : 1h20 entre Saint-Brieuc et Paimpol sur la 1 pour 40 min. en voiture en heure de pointe du soir).

Par ailleurs, la Région est en cours de réalisation d'une étude de co-construction de solutions par la mobilisation citoyenne dans le cadre de l'AMI Mobilité rurale, sur un territoire couvert par les EPCI de SBAA, LTM et Loudéac Communauté.

## 5.8.2 Politique des transports des agglomérations de Saint-Brieuc et de Lamballe

Saint-Brieuc Armor Agglomération et Lamballe Terre et Mer, Autorités Organisatrices de la Mobilité, disposent d'une offre de transports urbains.

### A. *Saint-Brieuc Armor Agglomération*



Carte du réseau des Transports Urbains Briochins – juillet 2023 – source SBAA

Le réseau TUB de Saint-Brieuc Armor Agglomération s'articule autour de 18 lignes régulières, L'armature du réseau se présente essentiellement en étoile du fait des nombreuses coupures urbaines (vallées, SNCF, RN12).

Au sein de ce réseau, 5 lignes Chronotub numérotées de A à E forment l'armature, desservant la ville centre et sa première couronne.

Elles disposent d'une qualité de service attractive (fréquence, vitesse, régularité, amplitude horaire et journalière), avec :

- Une amplitude large : début de service entre 6h00 et 6h15, fin de service aux alentours de 20h20 (nota : les lignes A, B et C disposent également de services du matin « Bon matin » antérieurs à 6h00 et du soir « Noctub » postérieurs à 20h30).
- Des fréquences cadencées, de l'ordre de 10 minutes pour la ligne A, 15 minutes pour la B, 20 minutes pour la C, D et E (15 minutes en heure de pointe du matin pour la D et la E).
- Un maintien de la qualité de service le samedi et en période scolaire, avec une dégradation faible de l'offre (ligne A : 15 min., lignes B et C : 20 min., ligne D : 30 min. et ligne E : 25 min.).
- L'emprunt de l'itinéraire de TCSP TEO, permettant une vitesse commerciale élevée, en particulier pour les lignes A et E.



Lignes Chronotub

Source : SBAA

En complément, le réseau maille le territoire de SBAA via 13 lignes périurbaines dont :

- 6 proposent une desserte régulière pour l'ensemble de leurs services, à raison de 4 à 29 courses par sens quotidiennes selon les lignes : lignes 7, 10, 20, 30, 70, 80.
- 7 proposent quelques services réguliers et, en dehors de ces horaires pour certains arrêts, la possibilité de les emprunter sous réserve d'avoir préalablement réservé (transport à la demande) : lignes 40, 50, 60, 90, 100, 120 et 130.

Le service « Proxitub » est conçu pour desservir des quartiers moins denses, où la demande ne justifie pas le passage régulier d'une ligne de transport collectif. Il propose donc un transport à la demande en desserte zonale, d'arrêt à arrêt (du lundi au samedi de 6h30 à 20h00).

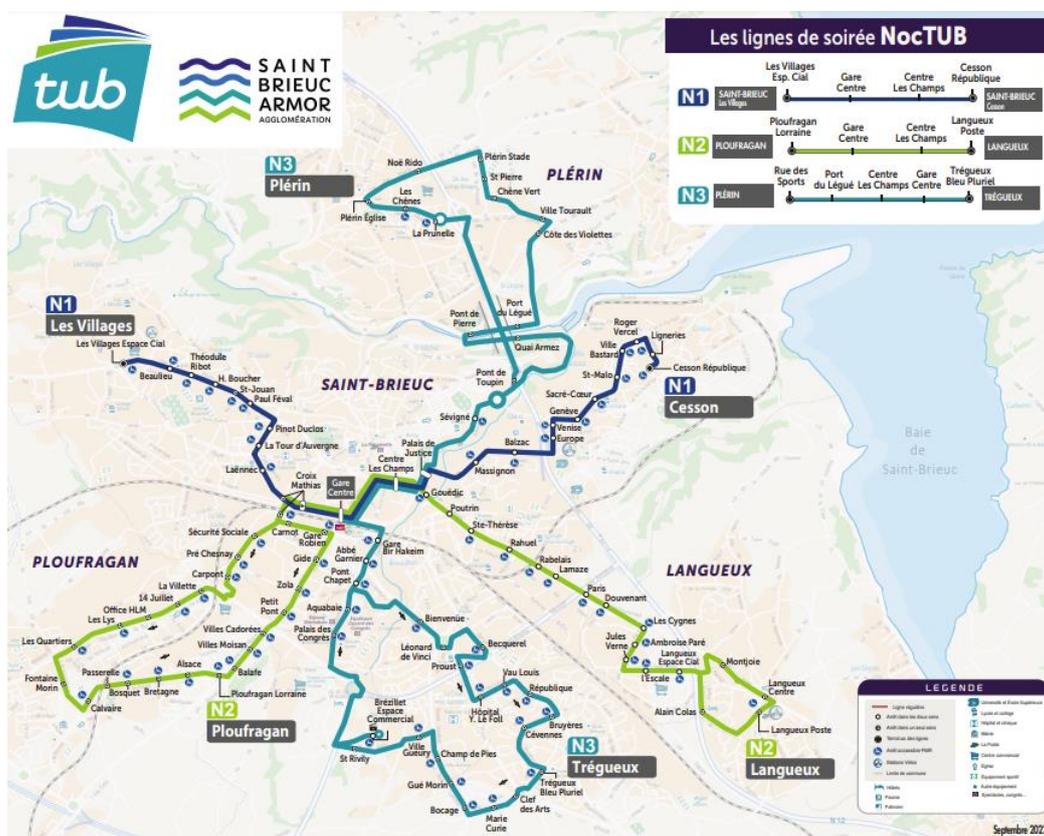
Cette complémentarité de l'offre permet à chacune des communes de SBAA de disposer d'une offre de transport en heures creuses comme en heures pleines, permettant ainsi aux habitants de réaliser quasiment tous types de déplacements (motif travail, loisirs, achats, démarches personnelles, etc.).

Une navette gratuite de desserte du centre-ville relie le centre au quartier Robien via la gare et quelques parkings publics, avec un passage toutes les demi-heures.

En outre, des lignes particulières complètent ce dispositif :

- 20 lignes express,
- 37 lignes scolaires,
- 11 lignes mixtes.

Le service « Noctub » propose une desserte de nuit sur 3 lignes de bus.



La Navette Centre-Ville (NCV) est un service relevant des lignes régulières du réseau de bus. Il s'agit d'un véhicule, d'une capacité de 22 places, circulant uniquement en centre-ville de Saint Brieuc, destiné à acheminer les habitants des quartiers et usagers des parkings situés à proximité de l'hypercentre vers le centre historique de la ville.



Source : TUB – juillet 2023

Enfin, Mobitub, service de transport collectif pour personnes en situation de handicap, assure le transport des personnes résidant sur le territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération ne pouvant accéder aux bus des lignes régulières du réseau des Transports Urbains Briochins (TUB). Ce service fonctionne, sur réservation, du lundi au samedi

Le service Domitub a été mis en place pour améliorer la desserte du Sud du territoire en septembre 2019. Il s'agit d'un service complémentaire de transport à la demande destiné aux seniors (porte à porte), à titre expérimental. En cas de succès, son extension pourrait être envisagée.

Au total, 4 400 000 km ont été réalisés sur le réseau en 2017, niveau assez stable.

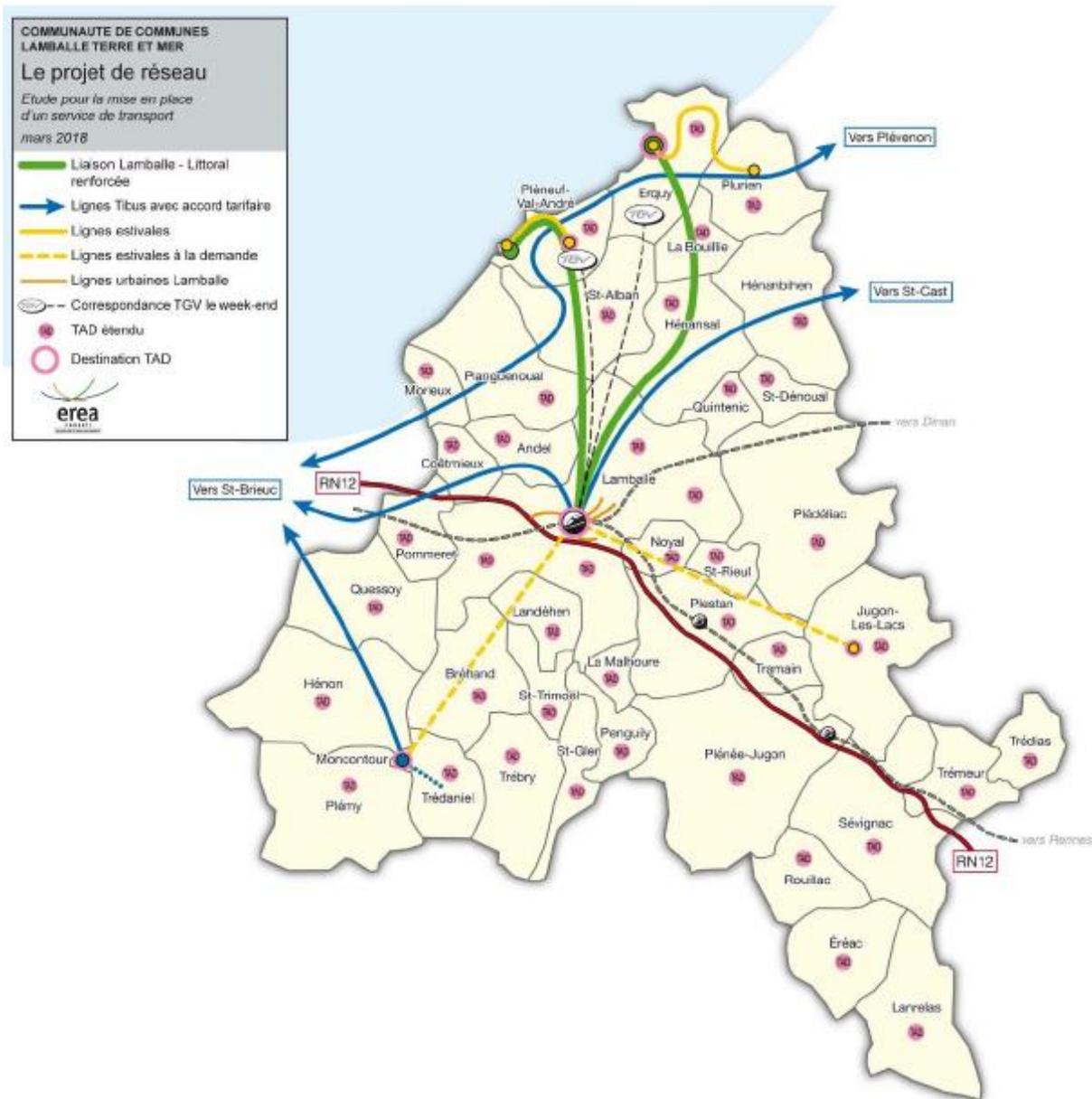
La tarification est de 1,5 € le ticket et 28 € la carte mensuelle (sans décompte de la prime transport employeur). La tarification TUB s'applique sur les lignes régionales au sein du périmètre de SBAA.

L'analyse de la fréquentation jusqu'en 2017 (dernières statistiques connues) indique que le réseau TUB - hors Proxitub et Mobitub - transporte annuellement près de 6,050 Millions de voyageurs. Ce total croît régulièrement, à un rythme modéré.

Le ratio demande / offre est en hausse et atteint 1,66 voy./ km en 2017, pour 1,61 en 2015. Cependant, le nombre moyen de voyages par habitant est en forte baisse, avec 39,5 voy. / habitant en 2017, pour 48,2 en 2015. Cela s'explique par l'extension de la desserte sur des communes rurales récemment rattachées à SBAA, où les densités à desservir et la qualité de service sont plus faibles.

### B. Lamballe Terre et Mer

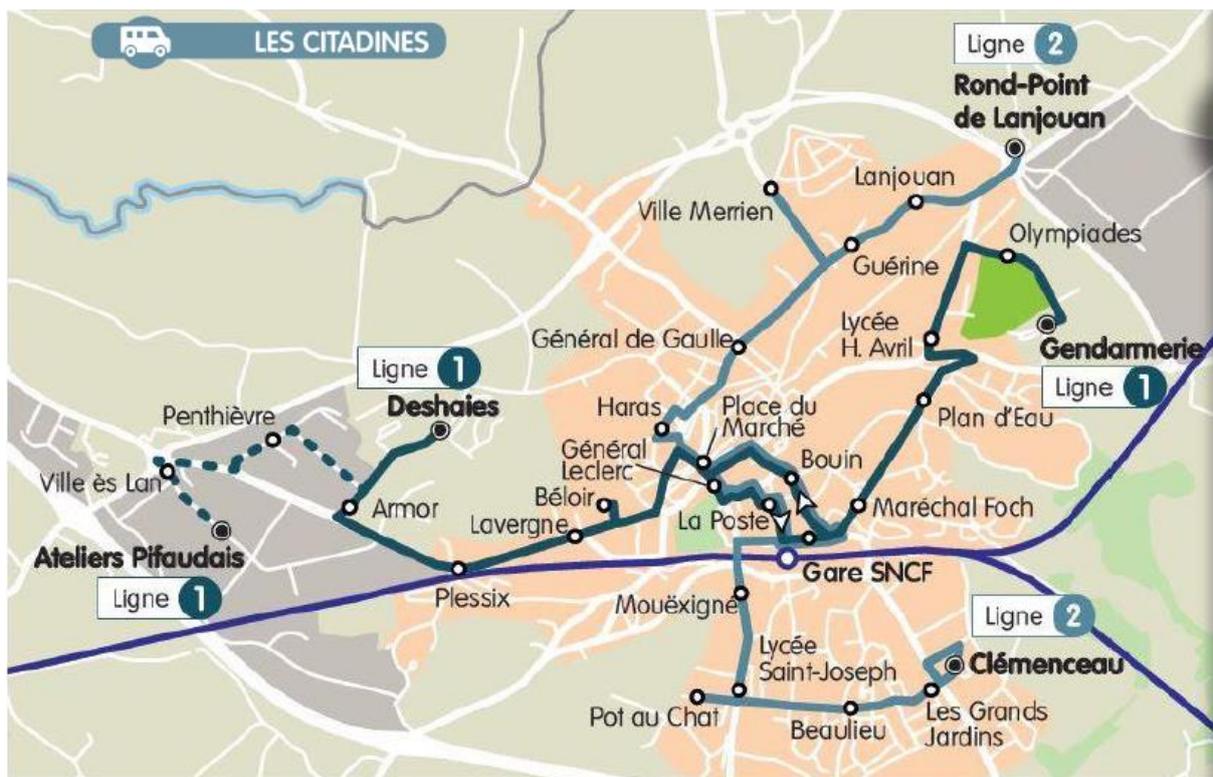
Lamballe-Armor est desservie par le réseau Distribus, élargi aux 37 communes de l'EPCI depuis le 6 janvier 2020 avec désormais un rabattement possible vers les pôles de proximité. Les tarifs sont de 1,50 euros le ticket et de 30 € l'abonnement mensuel (deux fois moins cher sur les seules lignes Citadines). Les lignes estivales vers Erquy et Pléneuf Val-André sont gratuites.



**Réseau de bus de Lamballe Terre et Mer**

Source : Lamballe Terre et Mer

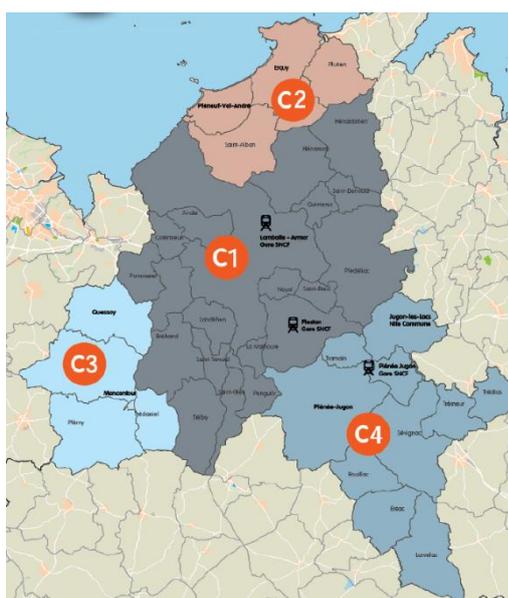
Il propose 2 lignes Citadines, urbaines et régulières : n°1 et 2. La première s'étend sur un axe Est - Ouest, la seconde sur un axe Nord - Sud. Elles sont circonscrites à la zone agglomérée de la ville-centre et s'y croisent en centre-ville. Du lundi au samedi, elles proposent toutes deux une fréquence de passage de l'ordre de l'heure, de 7h00 à 19h00 environ. L'ancien système de boucles, peu lisible a été abandonné et le premier service anticipé facilite l'accès à l'emploi.



### Les 2 lignes Citadines

Source : Lamballe Terre et Mer

2 lignes « Terre et Mer », de type interurbaines et régulières, relient la ville centre aux deux autres communes les plus peuplées de Lamballe Terre et Mer : Erquy et Pléneuf – Val-André, desservant au passage les communes intermédiaires de Saint-Alban et de la Bouillie. Ces lignes 3 et 4 remplacent l'ex-ligne régionale 32 et proposent 5 passages par sens du lundi au samedi. Les horaires permettent de passer la journée (domicile - travail) ou seulement quelques heures (loisirs, visites, démarches personnelles ...) sur le littoral ou à Lamballe. En complément, 3 services par sens sont proposés le dimanche.



Le territoire est également entièrement desservi par un transport à la demande en porte-à-porte nommé « Chrono périurbain ». Il est découpé en 4 secteurs. Une desserte (C1 à C4) est proposée à heure fixe du lundi au samedi, à raison d'environ 5 passages par sens et par jour. Les utilisateurs peuvent demander à rejoindre un centre-bourg ou les gares SNCF de Lamballe-Armor, Plestan ou Plénée-Jugon. Ils doivent réserver en indiquant le lieu de domicile. A l'image des lignes Terre et Mer, les horaires permettent de se rendre au travail ou à une fonction de plus courte durée.

Le C5 propose une desserte entre la gare de Lamballe et les communes littorales de Pléneuf – Val-André, Erquy et Plurien (arrivées le vendredi soir et départs le dimanche après-midi et soir).

En été et les week-ends de mai, des liaisons Express « Chrono Weekend » en TAD (C6 et C7) sont également proposées toute la semaine pour les déplacements entre Lamballe et Jugon -les-Lacs, ainsi que Moncontour.

### 5.8.3 Projets en matière de transports collectifs

La mise en service de l'ensemble de la ligne TEO est espérée en septembre 2025.

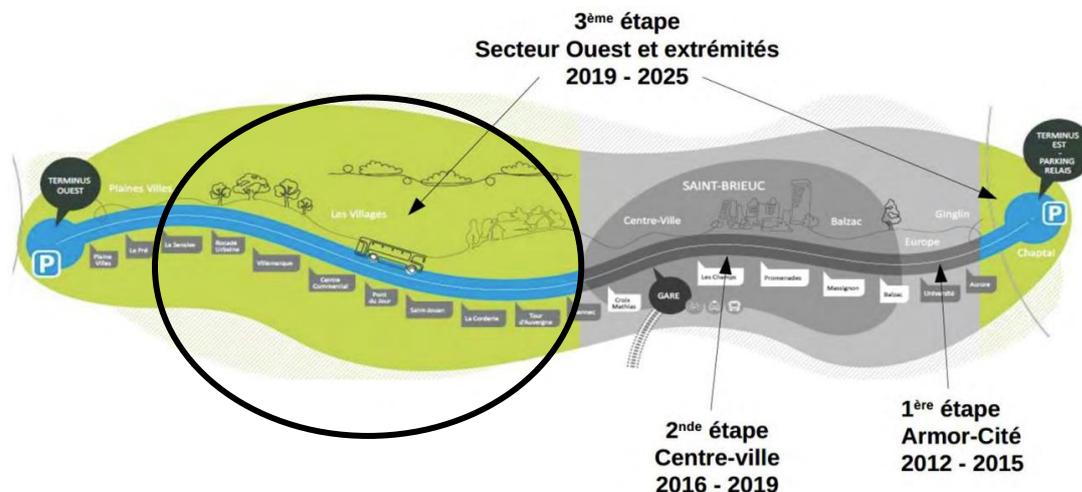


Figure 1 : Secteur Ouest « Plaines Villes - Croix Mathias » et « Cité Avenir » à l'Est dans le projet d'ensemble TEO

#### Tracé de la ligne TEO de SBAA

Source : SBAA

**TEO – Transport Est - Ouest – de l'agglomération briochine** est un itinéraire de bus aménagé en site propre sur 8 km, avec 21 stations. Il relie aujourd'hui Chaptal, à l'Est, au centre-ville. En phase 3 est prévu l'aménagement de la section Ouest, entre Croix-Mathias et Plaines Villes à Ploufragan, desservant la CAF, la CCI, Pôle emploi ... Pour cette partie du tracé, à l'horizon de mise en service 2024, des carrefours seront à réaménager et des couloirs d'approche à créer, mais il n'est pas prévu d'aménager un site propre sur les 4 kilomètres. En complément, 2 parkings de 200 places en P+R, desservis par TEO, sont prévus à Chaptal et à Plaines-Villes.

### 5.9 L'aéroport de Saint-Brieuc Armor

L'aéroport de Saint-Brieuc Armor se situe sur la commune de Trémuson, à 12 km à l'ouest de Saint-Brieuc. Il est ouvert au trafic commercial régulier ou non et aux avions privés. Outre l'agglomération briochine, il dessert également les sites touristiques de la Côte d'Émeraude et de la Côte de granit rose (bien qu'elles disposent déjà d'un aéroport à Lannion et à Dinard).

L'aéroport a accueilli 3 388 passagers en 2016. Cette même année, 15 189 mouvements d'avions ont animé l'aéroport.

Il ne propose plus de lignes régulières commerciales à destination nationale ou internationale. Ses activités ont été recentrées sur les types de vols suivants : vols charters, aviation privée (80% des vols d'aviation d'affaire sont liés à l'équipe de football d'En Avant Guingamp), fret, aviation loisir, training.

Il se trouve en déficit depuis plusieurs années, parvenant seulement à couvrir les frais de fonctionnement. Il est financé par des subventions d'État.

## 5.10 Les modes actifs

### 5.10.1 Atouts et freins du territoire

#### A. Atouts

A l'échelle du territoire couvert par le SCoT, la topographie des parties Est et Sud est peu accidentée. Seule la faille de la Fresnaye entre Fréhel et Lamballe, ainsi que les abords du Quiloury et de l'Arguenon au Sud-Est, proposent un relief quelque peu marqué. Les rivières à l'origine de coupures et donc d'allongement des distances sont peu présentes et étroites, exception faite de l'Arguenon au droit de Jugon-Les Lacs et du Gouët au droit de La Méaugon. En revanche, la qualité des paysages est un facteur favorable à la pratique cyclable.

Les effets de coupure créés par les infrastructures ferroviaires et routières restent également relativement mesurés sur le territoire. Cependant, moins d'un tiers des traversées de la RN12 sont sécurisées pour les modes doux.

En termes de distances, la zone urbaine de Saint-Brieuc est théoriquement accessible à vélo depuis les communes de première couronne, les bourgs voisins de Plérin, Ploufragan, Tréguieux et Languoux s'inscrivant dans l'unité urbaine de la ville-centre, sans discontinuité d'urbanisation. Avec un vélo à assistance électrique (VAE), Yffiniac, Plédran, La Méaugon, Trémuson ou Pordic sont également à portée de l'unité urbaine. Si pour cette dernière, la vallée du Gouët est difficilement franchissable, des aménagements ont été réalisés sur le viaduc de la RN12 pour sécuriser la traversée des cyclistes. Autour de Lamballe, quelques bourgs sont également suffisamment proches pour recourir au vélo, mais le potentiel est beaucoup moins élevé au regard des poids de population en présence.

À l'intérieur de cette unité urbaine, la densité de la forme urbaine permet de réaliser des déplacements de courte distance. Plus généralement, sur une large diagonale entre Jugon-les-Lacs et Binic, la densité des équipements publics et commerciaux permet de réaliser des déplacements de courte distance et donc de recourir à un mode doux.

Concernant les emplois, le constat est assez proche, avec une concentration sur l'axe Lamballe – Pordic Sud.

Un exercice réalisé dans le cadre du diagnostic du PDU de SBAA enseigne que près de 40 000 habitants habitent à moins de 10 minutes à vélo d'une des 4 gares de ce territoire et plus de 80 000 à moins de 5 km, ce qui présente un potentiel intéressant pour ce mode. A l'échelle piétonne, ce sont environ 3 000 habitants qui résident à moins de 10 minutes d'une gare.

#### B. Freins

Selon une enquête réalisée dans le cadre du PDU de SBAA, le relief et les conditions climatiques sont les deux principaux freins à la pratique du vélo. Saint-Brieuc s'illustre par la présence de vallées profondes franchissables par des viaducs. Ces vallées (du Gouët, du Gouëdic, du Douvenant et, plus au Sud, de l'Urne) constituent certes des points d'attraction majeurs pour la pratique des sports nature, dont la randonnée pédestre ou cyclable, mais elles opèrent également des coupures. En effet, les franchissements sont peu nombreux et souvent très routiers, donc peu engageants pour les modes actifs. A proximité, la pente des coteaux n'incite également guère à la pratique de la bicyclette.

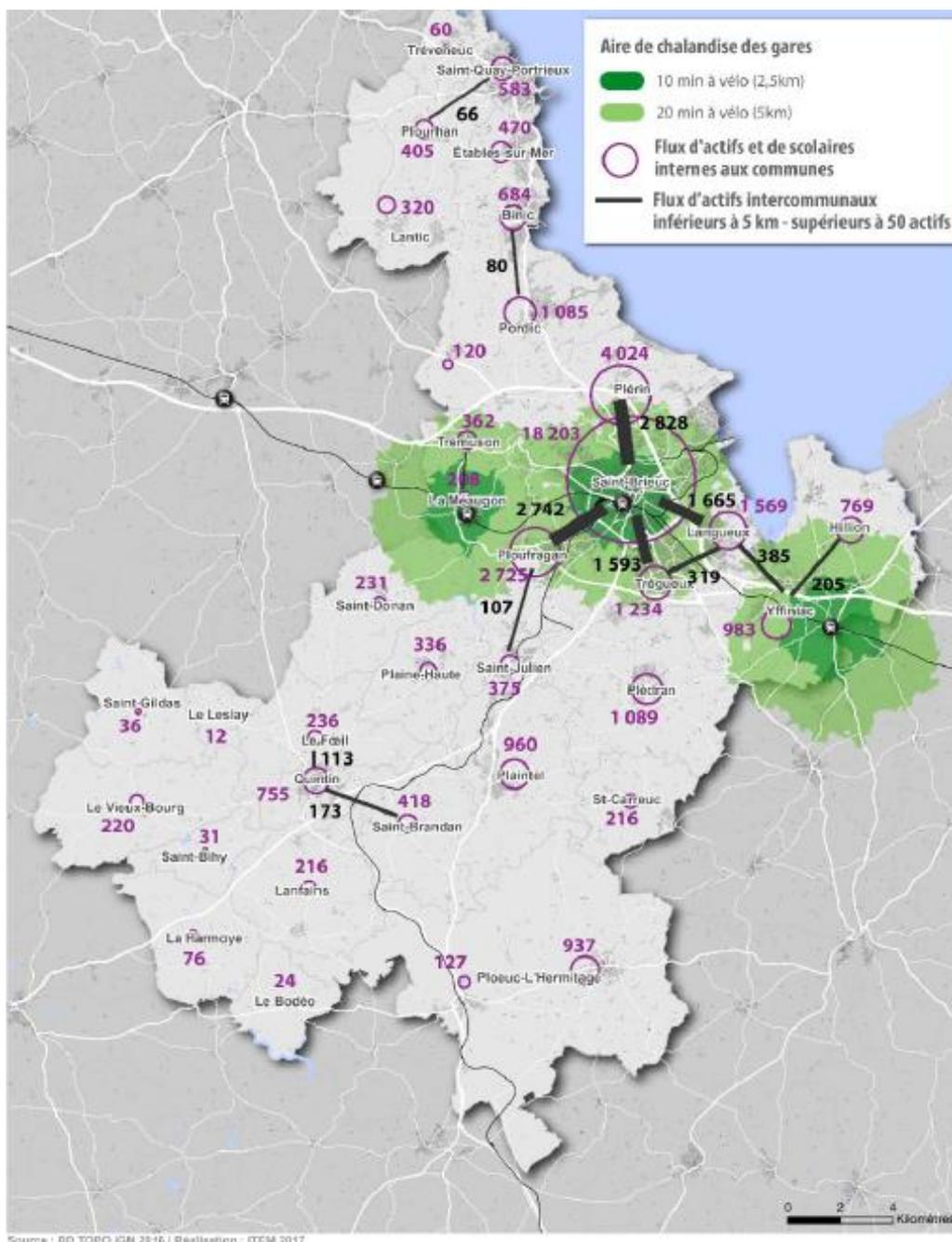
Autre caractéristique du territoire, la présence de nombreux poids lourds sur les axes majeurs et dans le secteur du Légué dévalorise la pratique des modes actifs pour les déplacements de proximité.

Le facteur culturel est aussi un frein majeur à la pratique du vélo. En effet, celui-ci n'est de manière générale pas particulièrement considéré localement, notamment pour les déplacements à vocation fonctionnelle. Cependant, on observe une évolution positive des comportements à ce sujet. En

témoignent les statistiques de l'INSEE sur le territoire couvert par SBAA : seuls 5% des déplacements domicile – travail intra-communaux sont réalisés en vélo ou deux-roues motorisés (6,3% pour les seuls actifs briochins), alors que ce taux atteint 6 à 10% dans les principales agglomérations bretonnes.

Sur ce même territoire de SBAA, la part modale du vélo n'atteint que 2% de l'ensemble des déplacements tous modes et tous motifs confondus (EDVM 2011). Toutefois, la réalisation de comptages réguliers en centre-ville de Saint-Brieuc indique une hausse des déplacements à vélo.

L'étalement urbain opéré durant les dernières décennies a généré un allongement des distances préjudiciable à l'utilisation des modes actifs, en particulier de la marche à pied.



Développement de la pratique cyclable sur de courtes distances Source : PDU SBAA

### 5.10.2 Zones de circulation apaisée

Dans les centralités (centre-bourgs, centres-villes, concentrations de commerces, équipements attractifs, etc.), les pouvoirs publics ont depuis une vingtaine d'années fortement contribué à développer les zones de circulation apaisée : aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30. Ces réglementations, souvent accompagnées de dispositifs techniques restreignant les vitesses, ont permis non seulement d'améliorer les conditions de sécurité routière, mais également de favoriser davantage d'urbanité dans ces secteurs sensibles.

Les communes les plus denses sont aussi celles qui offrent les plus grandes surfaces de zones apaisées - Saint-Brieuc, Plérin, Lamballe, etc. - mais, aujourd'hui, ces dispositifs se sont multipliés sur tout le territoire, y compris dans des bourgs peu peuplés (zones 30).

En revanche, un recensement opéré sur le territoire de SBAA informe que seuls 11% des établissements scolaires bénéficient d'une zone de circulation apaisée au droit de leur accès.

### 5.10.3 Les aménagements et équipements cyclables

#### A. Les liaisons cyclables



Bande cyclable à Ploufragan



Chaussée à Voie Centrale Banalisée à Trégueux

Source : PDU SBAA

Le dernier état des lieux sur le réseau cyclable existant sur le territoire de SBAA (2016) fait état de 87 km d'aménagements sous forme de piste, de bande, de chaussée à voie centrale banalisée, de véloroute ou de mixité avec les bus.

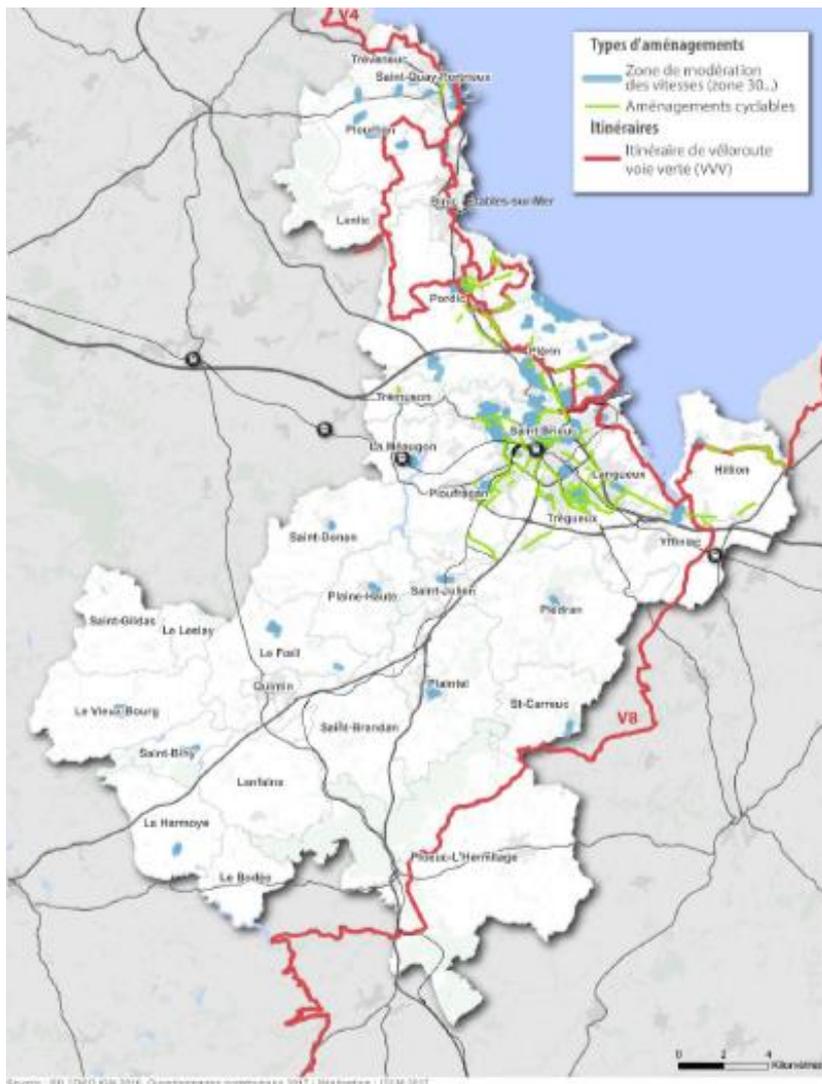
Il est probable qu'en 2020 ce total atteigne 100 km. Comme l'indique la carte de la page suivante, ces aménagements sont concentrés sur et autour de Saint-Brieuc et sur le littoral, via le développement d'itinéraires de loisirs. Les trois quarts Sud du territoire ne proposent pas ce type de liaison, y compris sur les liaisons les plus dangereuses ou au sein des centralités les plus intéressantes.

Ce recensement n'est pas disponible à l'échelle du territoire couvert par LTM. Néanmoins, quelques aménagements ont pu être recensés via le site Géovélo, en particulier des pistes et bandes cyclables à l'Ouest, dans les secteurs de Quesnoy et de Pommeret. De plus, la véloroute (en partie voie verte) Hillion – Fréhel longe le littoral sur 40 km (7 communes). Le lancement d'une étude de Schéma directeur par la Ville de Lamballe pourra permettre de quantifier les aménagements sur la ville-centre.

De nombreux circuits de loisirs complémentaires sont également proposés sur le territoire.

En milieu rural, la concurrence de la voiture sur la voirie est encore trop forte et l'offre cyclable est insuffisante pour modifier les habitudes de déplacement. La voiture exploite un maximum d'espace disponible sur la voirie, ce qui rend l'usage du vélo moins sûr et moins agréable que dans les villes où le phénomène inverse a joué.

Le sentiment d'insécurité est compréhensible, avec près de 110 accidents sur le territoire de SBAA impliquant un cycle (et 250 impliquant un piéton). L'existence de trottoirs mixtes piétons – vélos génère également des conflits potentiels entre les deux modes.



## Aménagements en faveur des modes actifs

Source : PDU SBAA

Les collectivités programment le développement de leurs liaisons douces via des Schémas Directeurs cyclables. SBAA a réalisé son dernier schéma des liaisons utiles et son schéma de randonnées - promenades en 2009 : le schéma Rando Baie intégrant le schéma Baie Grandeur Nature. Le premier est en cours de révision, le second fait l'objet d'aménagements au fil de l'eau, couplant bien les aménagements avec la trame verte et bleue et la présence de nombreux équipements complémentaires.



**Schéma Rando Baie de SBAA**

Source : SBAA

En parallèle, la Ville de Lamballe a également initié l'élaboration de son plan vélo. Le projet prévoit l'aménagement de 46 km d'itinéraires cyclables permettant de relier entre elles les zones agglomérées (entre le centre-ville de Lamballe et les centres-bourgs des communes déléguées, et entre les communes déléguées entre-elles) et de stationnements vélo.

En complément, pour favoriser l'attraction touristique, le Schéma Régional et Interdépartemental des vélo-routes et voies vertes de Bretagne identifie l'Euro-vélo 4 ou « La Littorale » qui relie Roscoff au Mont Saint-Michel, à vocation nationale voire européenne, ainsi que la vélo-route V8 reliant Saint-Brieuc à Lorient et la Côte Atlantique, à vocation régionale. A noter que cette dernière traverse chacun des deux EPCI et en relie les communes, s'affranchissant des limites administratives.

### B. Le stationnement, les services, le jalonnement, la communication et la promotion

Dans les communes et quartiers, râteliers et arceaux permettent le stationnement de proximité.

De plus, le Schéma directeur cyclable de SBAA a également mis l'accent sur le stationnement des vélos, développant 14 stations vélos sur le territoire. Elles permettent soit de stationner son vélo au droit de sa destination, soit d'opérer un déplacement intermodal en lien avec le train ou le bus.

Des campagnes d'informations sont régulièrement proposées sur les nouveaux types d'aménagements spécifiques.

Depuis janvier 2020, la Maison du vélo abrite Rou'Libre, le service de location de vélos de l'Agglo. Outre les enseignes classiques privées, SBAA a développé ce service de location de vélos depuis 2012. Il permet de louer des vélos à la journée, à la semaine, au mois ou au trimestre, et sur une durée maximum de 9 mois. Cette location de courte durée est ouverte à tous. La location longue durée est réservée aux habitants des communes de l'agglomération. Des vélos à assistance électrique, vélos classiques, vélos

enfants et un tandem destiné aux personnes mal voyantes ainsi qu'une remorque pour enfants sont disponibles à la location.

Le jalonnement est principalement lié aux véloroutes et voies vertes présentes sur le territoire.

SBAA a activement développé les outils de communication numériques à l'attention des usagers du vélo loisirs : site internet, applis smartphone, fiches papier des 18 circuits de randonnée.

### C. Les piétons

Selon l'EDVM de SBAA de 2011, 22% des déplacements étaient intégralement réalisés à pied. Cette part plus élevée que la moyenne des agglomérations bretonnes de cette taille peut paraître satisfaisante ; néanmoins, le caractère alors très urbain du périmètre de Saint-Brieuc Agglomération contribuait à renforcer cette part modale.

Le soin apporté aux aménagements piétons est assez lié à la localisation plus ou moins centrale des quartiers et des pôles générateurs. Ainsi, sont favorisés les cœurs de ville, les abords des écoles, les zones littorales. En complément, le jalonnement piéton permet une meilleure reconnaissance des lieux et peut inciter à recourir à ce mode (ex : centre-ville de Saint-Brieuc). A contrario, les secteurs anciens où la voiture reste autorisée peuvent présenter un caractère peu amène pour les piétons, avec d'étroits trottoirs, voire du stationnement sur ces derniers. De même, les services communaux rapportent qu'un grand nombre de cheminements et venelles manquent d'entretien et mériteraient d'être réaménagés afin de renforcer la pratique de la marche. La perméabilité urbaine figure comme l'une des clés du succès de la réhabilitation de la marche à pied.

Le sentier de grande randonnée 34 (GR34) est un sentier littoral qui relie le Mont-Saint-Michel (Manche) à Saint-Nazaire (Loire-Atlantique). Il longe quasiment l'intégralité de la côte de la Région Bretagne à partir du Mont Saint-Michel et, au-delà de la limite entre le Morbihan et la Loire-Atlantique, va jusqu'à l'embouchure de la Loire. Il s'étend sur 1 700 km. Il reprend en grande partie les anciens chemins de douaniers. A l'échelle du Pays de Saint-Brieuc, il traverse 13 communes. En 2018, le sentier est emprunté par 9 millions d'usagers, répartis à 40% de locaux et 60% de touristes. Les retombées économiques locales sont estimées à environ 200 millions d'euros.

*Nota : l'usage de la marche pour les loisirs et la randonnée, hors GR34, est abordé dans le volet relatif au vélo.*

### D. Les PMR

Dans le cadre de la Loi de février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, l'ensemble des communes a dû réaliser un Plan d'Accessibilité des Voiries et de l'Espace public (PAVE) afin de définir un programme de mise en accessibilité des rues et trottoirs des zones agglomérées. Les points majeurs sont alors la largeur de trottoir, les pentes et dévers, les obstacles liés notamment au mobilier urbain. Cependant, toutes les communes ou intercommunalités n'ont pas réalisé leur PAVE, ou n'ont pas mis en application le programme d'aménagement approuvé. Faute de source disponible, il n'est pas possible de qualifier la situation locale.

Outre l'espace public, l'accessibilité pour tous s'entend sur l'ensemble d'une chaîne de déplacement intégrant notamment les transports publics. A ce titre, SBAA a approuvé en septembre 2015 son Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'accessibilité Programmée de son réseau de transport. Ce document planifie la mise aux normes PMR du matériel roulant et des points d'arrêts du réseau et prévoit les modalités d'organisation du service de substitution.

## 5.11 Synthèse des enjeux (AFOM)

### 5.11.1 Atouts – Faiblesses – Opportunités - Menaces (AFOM)

#### Concernant la mobilité de manière générale

| Constats    | Atouts  | Faiblesses  |
|-------------|---|---|
|             | Polarité briochine favorable à la massification des flux  | Part modale de la voiture élevée  |
| Perspective | Opportunités  | Menaces   |
|             | « Culture transports » briochine diffusable auprès des communes rurales<br>Évolutions réglementaires favorables aux modes alternatifs à la voiture<br>Développement de nouvelles technologies permettant de limiter la pratique autosoliste | Coût du foncier plus attractif en dehors des zones denses / néo-rurales parfois exigeants en termes de services<br>« Routines » d'usage de la voiture cependant difficiles à « casser » dans les agglomérations de taille moyenne |

#### Concernant la circulation des automobiles et des poids lourds

| Constats    | Atouts   | Faiblesses   |
|-------------|--|--|
|             | Réseau viaire hiérarchisé<br>Port du Légué / transport maritime<br>Livraisons réglementées en centre-ville de Saint-Brieuc   | Conditions de circulation globalement fluides donc favorable à l'usage de la voiture<br>Saturation de la RN12 qui peut générer du transit sur le réseau secondaire, sans véritable gestion du dernier kilomètre<br>Accidentologie (7 tués / an), avec des intersections accidentogènes<br>Traffics PL sur les RD7, RD786, RD700<br>Gestion de la logistique urbaine limitée à l'aspect réglementaire   |
| Perspective | Opportunités   | Menaces  |
|             | Rocade Sud de Saint-Brieuc en cours ; cette rocade augmente l'accessibilité des communes Ouest et Sud<br>Réflexion en cours sur déviation Est de Lamballe<br>Pratiques générales de covoiturage en hausse avec potentiel avéré en milieu rural | Risques de reports sur les voies secondaires en cas de renforcement de la saturation de la RN12<br>Croissance des flux de poids lourds générés par le projet du Port du Légué (4 <sup>ème</sup> quai)<br>Augmentation de la pression urbaine sur les secteurs desservis (rocade, déviation), d'autant plus préjudiciable s'il s'agit d'activités en concurrence avec celles du centre-ville<br>Tendance à la hausse du prix du carburant depuis 2016, qui risque de générer une perte de mobilité en l'absence de mode alternatif disponible |

**Concernant le stationnement des modes motorisés**

| Constats    | Atouts  | Faiblesses   |
|-------------|---|--|
|             | <p>Maillage de parkings sur Saint-Brieuc et Lamballe</p> <p>Densité de parkings de covoiturage autour de Saint-Brieuc</p> <p>Tarifcation du stationnement à Saint-Brieuc et zone bleue à Lamballe permettent de réduire le tout voiture et de favoriser les rotations en centre-ville</p> | <p>Saturation du stationnement littoral durant l'été</p>   |
| Perspective | Opportunités  | Menaces  |
|             | <p>Reports possibles de la demande sur les parcs relais de TEO</p>  | <p>Développement de la voiture porté par l'exigence de réalisation de places de stationnement dans les documents d'urbanisme (à noter toutefois des exigences parfois en baisse)</p> |

**Concernant le transport ferroviaire**

| Constats    | Atouts   | Faiblesses  |
|-------------|--|---|
|             | <p>Pôle d'échanges multimodal de Saint-Brieuc</p> <p>Qualité de l'offre de service intéressante depuis Saint-Brieuc ou Lamballe vers les grandes métropoles (temps de parcours, fréquences, tarifs), en partie grâce à la LGV</p> <p>Stationnement gratuit en gare de Lamballe</p> | <p>Utilisation assez faible du train pour les trajets domicile - travail sur de petites distances</p> <p>Desserte des gares régionales assez faible et onéreuse pour des trajets irréguliers</p> <p>Temps de parcours élevés sur les liaisons avec Dinan et Lannion</p> |
| Perspective | Opportunités   | Menaces   |
|             | <p>Mise en service récente du PEM de la gare de Saint-Brieuc</p> <p>Aménagement de la gare de Lamballe</p>   | <p>Potentiel de renouvellement urbain désormais limité autour des gares de Saint-Brieuc et de Lamballe</p>  |

**Concernant les transports collectifs routiers**

| Constats    | Atouts   | Faiblesses  |
|-------------|--|---|
|             | <p>Offre régionale permettant les liaisons interurbaines, avec quelques lignes fortes (1 et 6)</p> <p>Réseaux urbains de Saint-Brieuc et Lamballe-Armor récemment restructurés, avec l'identification de lignes fortes à bonne qualité de service</p> <p>Chaque commune a accès au transport, pour l'ensemble des motifs de déplacements</p> <p>Attention particulière pour la desserte estivale du littoral</p> | <p>Fréquentation de l'offre régionale surtout scolaire</p> <p>Temps de parcours élevés en interurbain</p> |
| Perspective | Opportunités   | Menaces   |
|             | <p>Une tarification régionale comme urbaine très compétitive par rapport à la voiture</p> <p>Transports urbains compétitifs à la voiture</p> <p>Extension de TEO à Saint-Brieuc</p>  | <p>Hausse du coût / voyage liés à la desserte de zones moins denses</p>                                   |

**Concernant les modes actifs**

| Constats    | Atouts   | Faiblesses  |
|-------------|--|---|
|             | <p>Relief peu accidenté sur la majeure partie du territoire</p> <p>Densité de l'unité urbaine de Saint-Brieuc sur 5 communes contiguës</p> <p>Niveau d'équipements publics et commerciaux de proximité sur la diagonale Jugon-les-Lacs – Binic</p> <p>Part modale de la marche assez élevée (22% sur SBAA)</p> <p>Développement des zones de circulation apaisée</p> <p>Présence d'itinéraires cyclables touristiques</p> <p>Maison du vélo à Saint-Brieuc et développement de l'information numérique</p> | <p>Conditions climatiques</p> <p>Relief, notamment sur Saint-Brieuc</p> <p>Coupures anthropiques (infrastructures, bâti) ou naturelles (cours d'eau)</p> <p>Faibles densités urbaines en milieu rural</p> <p>Présence de poids lourds sur les axes majeurs et autour du Légué</p> <p>Réseau cyclable quasi absent de l'essentiel du territoire</p> <p>Faible part modale du vélo (2% sur SBAA)</p> <p>Inaccessibilités PMR de sites pourtant fréquentés par cette catégorie de population</p> |
| Perspective | Opportunités   | Menaces   |
|             | <p>Fortes densités de population autour des gares (80 000 hab. à moins de 5 km à vélo sur SBAA)</p>  | <p>Etalement urbain</p> <p>Disparition de commerces et d'équipements de proximité en milieu rural</p>   |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | Paysage de vallées et de la baie attractifs pour la randonnée<br>Modification de la perception du vélo (voire de la trottinette)<br>Lancement des études de schémas directeurs cyclables | Fermeture de commerces et d'équipements de proximité en basse saison sur le littoral<br>Etablissements scolaires bénéficiant rarement de zones apaisées à leur entrée |
|--|--|---|

### 5.11.2 Synthèse des perspectives d'évolutions et des besoins

#### *La définition de la place de la voiture dans un projet de transition énergétique et sociétale*

Quelle est la juste place pour la voiture ? Si ce mode de locomotion a permis d'accompagner le développement social et économique du Pays au cours du 20<sup>ème</sup> siècle, sa perception a évolué au tournant du millénaire au regard des dysfonctionnements générés : épuisement des richesses fossiles, pollution, réchauffement climatique, dépendance énergétique, déséquilibre des territoires, accidentologie, dépendance croissante au regard de l'allongement des distances, sur-présence en milieu urbain au détriment des paysages, des espaces publics, et de l'urbanité, etc.

A l'échelle des agglomérations de taille moyenne, la voiture reste cependant un moyen de déplacement parfois indispensable pour les résidents. Néanmoins, son usage peut être modéré, en essayant d'abord de « casser les routines » tant que faire se peut : inciter à l'usage du vélo, ouvrir les transports collectifs, éviter l'usage de la 2<sup>ème</sup> voiture ... en montrant que c'est possible, puis en faisant tester puis en emportant l'adoption. Il ne s'agit donc pas ici de diaboliser la voiture, mais de faire en sorte que son usage ne soit plus un réflexe.

#### *L'optimisation du réseau routier pour favoriser les modes alternatifs à la voiture dans les agglomérations*

Ainsi, la « recherche de performance » pour la RN12 ne saurait donc être un objectif. Conformément aux objectifs du SCoT 2015, reconfirmés par le projet de PADD du PLUi de SBAA, le projet de finalisation de la rocade Sud ne doit pas générer l'implantation de nouveaux équipements commerciaux, car cela se produirait au détriment des zones déjà constituées, en particulier du commerce de centre-ville. L'objectif est donc uniquement de terminer ce projet de liaison Est - Ouest, en cohérence avec le paysage et l'environnement. Sa finalisation sera l'occasion de restructurer le réseau existant et de reclasser certains axes en faveur des modes alternatifs.

Concernant le contournement Est de Lamballe, le projet devrait permettre de soulager le trafic motorisé dans le centre-ville et donner plus de confort aux autres usagers de l'espace public.

La prise en considération de la desserte du site du Cap d'Erquy - Cap Fréhel récemment labellisé Grand Site de France s'avère également nécessaire.

#### *La consolidation de l'offre de transports au-delà des limites administratives en faveur du report modal*

Classiquement, l'objectif de report modal s'inscrit plus aisément au sein des unités urbaines, là où les transports collectifs (performants sur SBAA, en développement sur LTM) et les modes actifs peuvent offrir des solutions alternatives parfois intéressantes en termes financiers et de temps de parcours. Avec le développement des nouvelles technologies et les évolutions de la gouvernance des transports non urbains, des solutions complémentaires sont désormais plus accessibles pour les déplacements en lien avec le milieu rural : covoiturage dynamique ou anticipé, covoiturage solidaire, télétravail et coworking, intermodalité, TER, services aux voyageurs, car longue distance, etc.

En complément du mode routier, le transport collectif s'appuie sur le mode ferroviaire. Celui-ci présente des contrastes en termes de qualité de desserte, assez pertinent sur les grandes liaisons mais moins attractif sur les déplacements courts. Les infrastructures participent également de cette qualité : LGV,

PEM de Saint-Brieuc, réaménagement de la Gare de Lamballe. De manière complémentaire, la Région permet des échanges interurbains entre les principales communes du Pays et les agglomérations voisines, ainsi que certaines communes rurales hors Pays (dans ce cas, les déplacements sont plutôt centripètes). De plus, chacun des deux EPCI dispose d'un réseau de transports urbains récemment restructuré ou adapté. La totalité des communes sont couvertes et chacune est reliée à sa ville centre de telle façon que le bus peut être emprunté pour aller au travail, à l'école comme pour un déplacement de plus court en journée (visite, achat, etc.). Dans la zone urbaine de Saint-Brieuc, la qualité de service rend le bus compétitif vis-à-vis de la voiture sur les critères de coût, voire de vitesse, tout en proposant une fréquence et une amplitude pouvant satisfaire la plupart des habitants.

Du point de vue organisationnel, les PDU, Plans de mobilités issus de la Loi LOM, PLUi et SRADDET sont autant d'outils permettant de structurer ces ambitions aux côtés du SCoT qui, lui doit édicter les grandes orientations à l'échelle du Pays. La question de l'articulation entre urbanisation et transports est notamment prégnante sur les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronnes périurbaines. Il est enfin souhaitable qu'il n'y ait pas de concurrence, de dualité entre les deux EPCI du Pays dans cette approche des mobilités. L'homogénéité des orientations participera de cette volonté.

#### *La prise en compte de la logistique urbaine et le jalonnement pour apaiser la circulation*

L'organisation de la logistique urbaine, notamment dans les pôles urbains, constitue un nouvel enjeu pour l'apaisement et l'aménagement urbain. Sa mise en œuvre fait appel autant aux acteurs publics que privés, et à des concepts nouveaux et parfois encore expérimentaux.

Le Port du Légué présente une problématique particulière : le transport maritime permet certes de limiter la présence de poids lourds sur les réseaux de voirie, mais il génère localement un flux provoquant des nuisances en milieu urbain (insécurité routière, polluants, bruit ...).

Par ailleurs, la problématique de la circulation des engins agricoles doit être prise en compte, car d'une part leur présence sur le réseau routier limite sa fluidité, d'autre part les aménagements urbains peuvent entraver leurs déplacements.