

LOUDÉAC

ÉTUDE URBAINE ET PRÉ-OPÉRATIONNELLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER DE LA GARE

RESTITUTION DU PUBLIC — COTECH — 10.11.2022



0

PRÉAMBULE

DÉROULÉ DE L'ÉTUDE
RAPPEL DES ENJEUX

0 — PRÉAMBULE

UN PROJET DE RENOUVEAU POUR LOUDÉAC

La reconquête de la friche du quartier de gare s'inscrit dans un projet de recomposition urbaine à l'ouest de la ville de Loudéac. La situation entre centre-ville et vallon de l'Oust est idéale pour amorcer le renouvellement de la relation ville-paysage, et engager ainsi un premier volet en continuité avec les stratégies territoriales imaginées dans le cadre des différents projets de redynamisation de la commune.

Un Tiers Paysage entre grand paysage et ville

La situation d'interface entre le vallon et le tissu pavillonnaire interroge sur la possibilité de tirer parti de cette opposition entre ces deux entités afin que celles-ci dialoguent et s'interpénètrent afin de créer un nouveau paysage urbain laissant toute sa place à la biodiversité.

Désenclaver l'est de la ville en créant une nouvelle centralité

Le second en jeu de cette étude est de conforter une fonction de centralité autour de l'ancienne gare ainsi que son patrimoine industriel, qui participera de l'identité du futur quartier. Situé en limite de ville, la friche doit passer de la rupture dans le territoire à la porte d'entrée du renouvellement de la ville de Loudéac.

Pour répondre aux questions de desserte et de désenclavement, le site favorisera les déplacements doux tout en permettant un accueil logistique fluide pour les véhicules des entreprises et des résidents.

Un nouveau exemplaire au centre de la Bretagne

Les premières réalisations contribueront, de manière significative, à l'expression du projet d'ensemble et illustreront ses ambitions urbaines, paysagères, architecturales et environnementales du renouvellement de Loudéac.

Il s'agit de concevoir un quartier productif et résilient, où les fonctions «habiter», «travailler» et «fabriquer» s'articulent et se complètent.



UNE VILLE AU CARREFOUR DE LA BRETAGNE

La commune de Loudéac (et sa communauté de commune Loudéac Communauté-Bretagne Centre) se situent au centre des grandes routes de la Bretagne, Cette position stratégique octroie à la commune une posture pivot sur le grand territoire. Si la situation de carrefour est favorable pour la logistique, Loudéac n'en reste pas moins une ville de passage.

Comment en faire en lieu de destination ?



Loudéac en quelques chiffres :

- 9 600 habitants
- 80 Km²
- 120 hab./Km²

Loudéac Communauté

- 51 000 habitants
- 1 168 Km²
- 44 hab./Km²

0 — PRÉAMBULE

DÉROULÉ DE L'ÉTUDE

DURÉE TOTALE : 9 MOIS

PHASE 1 DIAGNOSTIC + ÉTUDE PRÉ-PROGRAMME

2 mois (+1 mois période estival)

- # 00 Réunion de lancement
- # 01 COTECH : mutualisé avec la Concertation élargie auprès de l'ensemble des forces vives du territoire
- # 02 COPIL
Restitution du diagnostic et échange intermédiaire sur les premières intentions pour le quartier de gare.

Livrables

- **Un rapport écrit et graphique**, synthétisant les atouts et contraintes des deux sites à partir d'un diagnostic multi-thématique illustré ; et un bilan de concertation.
- **Un rapport de synthèse** sous forme de cartographie des atouts et points à améliorer
- **Une liste des enjeux** identifiés à court, moyen et long terme ; les objectifs du projet
- **Supports de concertation** : cartes du territoire (de type photos aériennes) imprimées en grand format
- **Des bilans de la concertation et/ou co-conception** seront fournis à l'issue de chaque phase.

PHASE 2 PROGRAMMATION + SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

3 mois

- # 03 COPIL : choix du scénario
- # 04 COTECH : réunion de pré-rendu du plan guide
- # 05 COPIL : restitution du diagnostic et du plan guide

Livrables

- **Des documents graphiques conformément au cahier des charges** : plan masse en A0 au 1/1000e du schéma d'aménagement + Coupes + Esquisse, des schémas explicatifs du principe d'aménagement (grands axes stratégiques), une prospective sur les fonciers mutables, un principe de phasage urbain et programmatique
- **Zoom sur certains secteurs du projet** tiers-lieu, requalification de l'îlot de la friche Eureden...
- **Synthèse et support de communication** pour la restitution avec les habitants

PHASE 3 ACCOMPAGNEMENT SUR LE LANCEMENT DE PROJET + OUTILS PRÉ-OPÉRATIONNELS

3 mois

- # 06 COTECH : réunion technique
- # 07 COPIL réunion de restitution de l'étude

Livrables

- **Un plan de référence** illustrant le projet final d'aménagement urbain sur le périmètre restreint prioritaire, au 1/500ème, accompagné de schémas, plans, coupes, simulation 3D et croquis d'ambiance
- **Une notice de présentation générale** du projet (outils opérationnels et juridiques, approfondissement du programme envisagé, études ou contraintes réglementaires à anticiper...)
- **Une estimation financière** prévisionnelle + MOA envisagées des projets + identification du porteur de projet, des partenaires et financeurs à mobiliser
- **Un phasage** global du projet
- **Les éléments clés pour lancer les consultations nécessaires**

RAPPEL DES ENJEUX

UNE APPROCHE MULTI-SCALAIRE : LES ORIENTATIONS POUR LE SITE DE LA GARE DOIVENT RÉSONNER À L'ÉCHELLE D'UN TERRITOIRE ÉLARGI

Le plan guide devra répondre à 4 enjeux :

Enjeux morphologiques

Transformer l'enclave de la friche ferroviaire en interface entre centre-ville et quartiers périphériques

Enjeux Métaboliques

Réinscrire le site de la gare dans des cycles naturels et dans des flux circulaires de matières et d'énergies

Enjeux Programmatiques

Reconquérir les friches pour créer de nouveaux espaces habités, productifs, vivants, conviviaux, résilients

Enjeux Temporels

Amorcer un processus progressif de transformation et d'appropriation du paysage ferroviaire

Le plan guide devra répondre à 4 défis :

› un défi d'identité :

Quelle image pour le futur quartier ? Comment ancrer le quartier dans le paysage loudécien ?

› un défi d'attractivité :

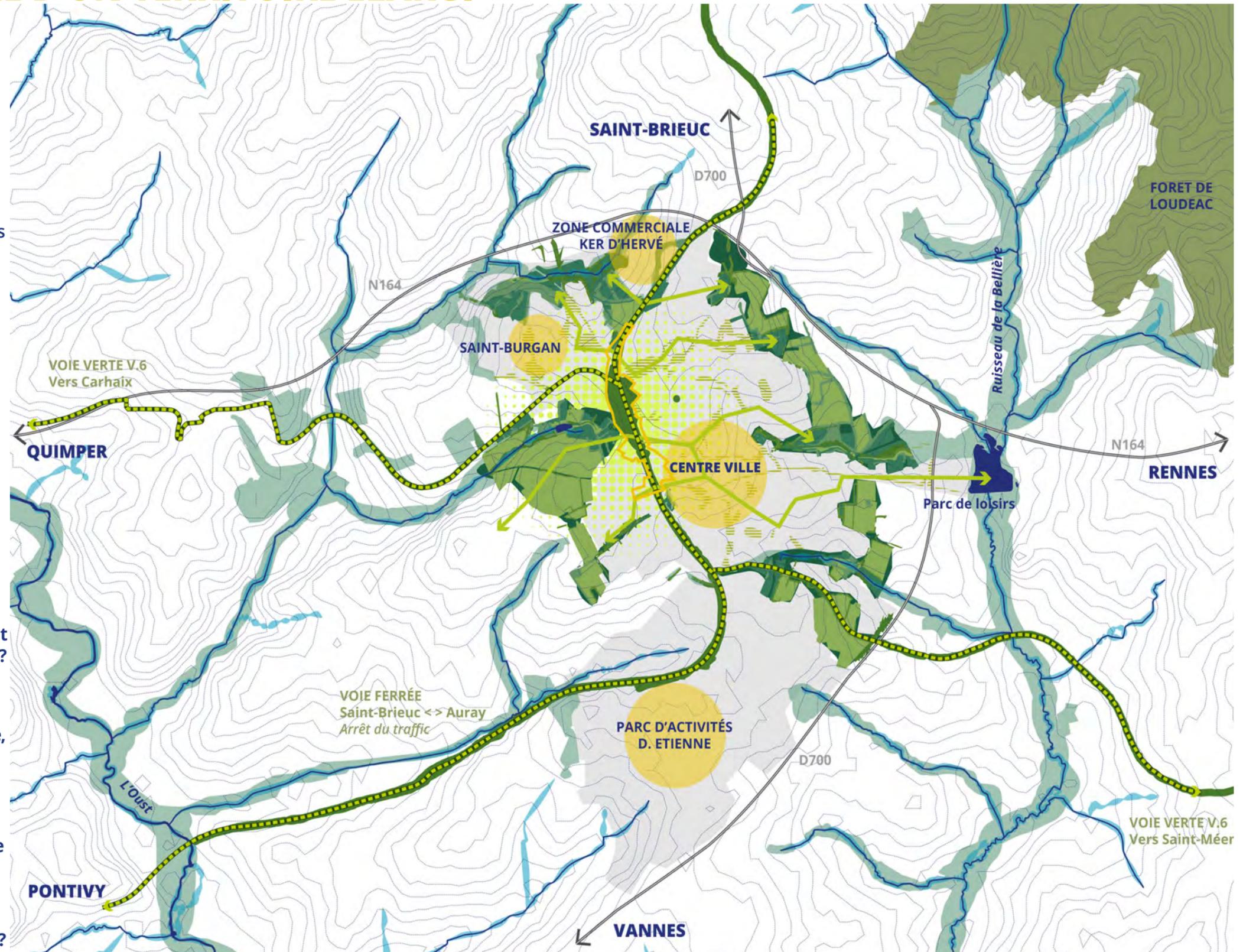
Comment donner envie d'habiter, d'entreprendre, de se détendre dans le quartier de la gare ?

› un défi d'exemplarité :

Comment devenir référent en termes d'écologie territoriale et de qualité du cadre de vie en Centre Bretagne ?

› un défi de solidarité :

Comment vivre et faire ensemble à Loudéac ?



1

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

ÉNTITÉS PAYSAGÈRES ET GÉOLOGIQUES

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

UNE VILLE RADIOCONCENTRIQUE QUI SE TOURNE VERS L'EST

DIAGNOSTIC MOBILITÉ

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

ENTITÉS PAYSAGÈRES ET SÉQUENCES

TRAME VERTE ET BLEUE

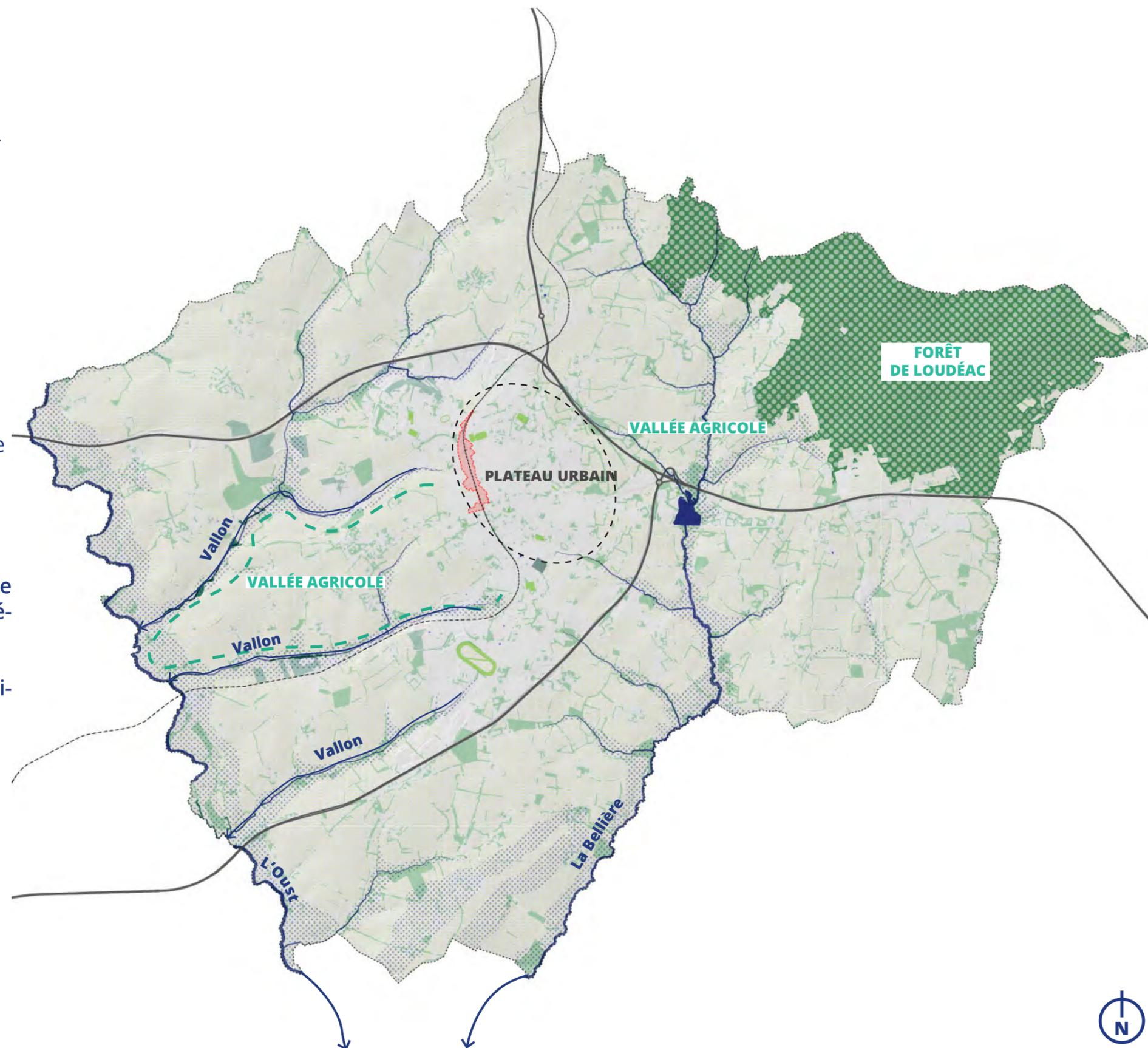
Mis en comparaison avec le système viaire, le paysage de Loudéac dessine comme des « poupées russes » d'ouest en est, avec le quartier de la gare appartenant à cette première ceinture. Celle-ci enveloppe et dirige le territoire en bombant la ville vers sa forêt. Ensuite, ce sont les boulevards urbains puis la nationale qui viennent créer des ceintures secondaires.

Il en résulte la création de plusieurs séquences paysagères et urbaines plus ou moins qualitatives qui sont marquées par ces contours historiques et infrastructurels.

Le périmètre d'étude et l'un des seuils de ces séquences, et est positionné sur une ligne stratégique de continuité à renforcer.

ENJEUX

- Mettre en scène le périmètre d'étude pour en faire une interface plutôt qu'une fracture entre les séquences
- Proposer des continuités ouest-est afin de multiplier les liens à l'échelle du grand territoire



Légendes :

- Zone humide
- Bois
- EBC
- Zone agricole

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

GÉOLOGIE : UN SOCLE HOMOGENÈME AVEC PLISSEMENTS EST-OUEST ARMORICAIN

UN SOCLE GÉOMORPHOLOGIQUE DIRIGÉ EN PLIS

Le grand territoire est globalement homogène ; des plissements et affleurements rocheux d'altérites viennent donner une direction est-ouest à ce système relativement plat. Celui-ci est entrecoupé par des vallons et infrastructures humaines qui séquentent ainsi la commune en quatre entités.

ENJEUX

- › Quelles conséquences géologiques sur les unités paysagères
- › Mettre en valeur ces noeuds géologiques et topographiques
- › La création d'un Tiers Paysage sur la friche ferroviaire



Altérites affleurantes

Légendes :

- Altération tertiaire des formations géologiques cadomiennes et varisques
- Schistes briovériens : alternances silto-gréseuses à grès dominants
- Filons de dolérites à grain fin à moyen voire grossier
- Filons de quartz, localement brèches de quartz silicifiées.
- Altérites remaniées, solifluées
- Colluvions de tête, de versants et de fond de vallon
- Alluvions fluviales récentes
- Dépôts de versants et de pied de pente périglaciaires
- ↔ Continuités structurelles affleurantes
- - - Ruptures topographiques, hydrologiques et infrastructurelles



1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

MACRO PAYSAGES / MICRO PAYSAGES

LE MACRO PAYSAGE



La Roche au Cerfs, forêt de Loudéac



La base de loisir Aquarev



Vue depuis la route sud parallèle au vallon



La V6 à Saint-Bugan

LE MICRO PAYSAGE



Entrée du jardin des Tysserands



Le boulevard des Priteaux / rue des Chesnaies



Les rue des Blinfaux et P. Langevin



Cité des Noëlles

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL • CLIMAT, MICROCLIMAT

ZONAGE CLIMATIQUE ET FICHER MÉTÉO

Dans un premier temps, le diagnostic climatique vise à comprendre dans quel climat, à une échelle assez large, s'inscrit le site de la gare de Loudéac.

La commune elle-même, par sa position sur la péninsule bretonne, subit **un climat océanique caractérisé par des températures douces**, des amplitudes thermiques modérées par la proximité de l'océan et **une pluviométrie relativement abondante**.

Mais cette première analyse peut être affinée à l'échelle infra-régionale. Le découpage climatique réalisé par l'Observatoire de l'environnement en Bretagne, sur la base des données de Météo France, situe Loudéac dans la zone climatique de l'intérieur de la Bretagne, caractérisée par un climat médian à dominante océanique. Cette zone se distingue de celle des Monts d'Arrée à l'Ouest (hivers plus froids et forte pluviométrie) et du « Littoral doux » à l'Est et sur la côte Sud de la Bretagne (plus venté, étés cléments).

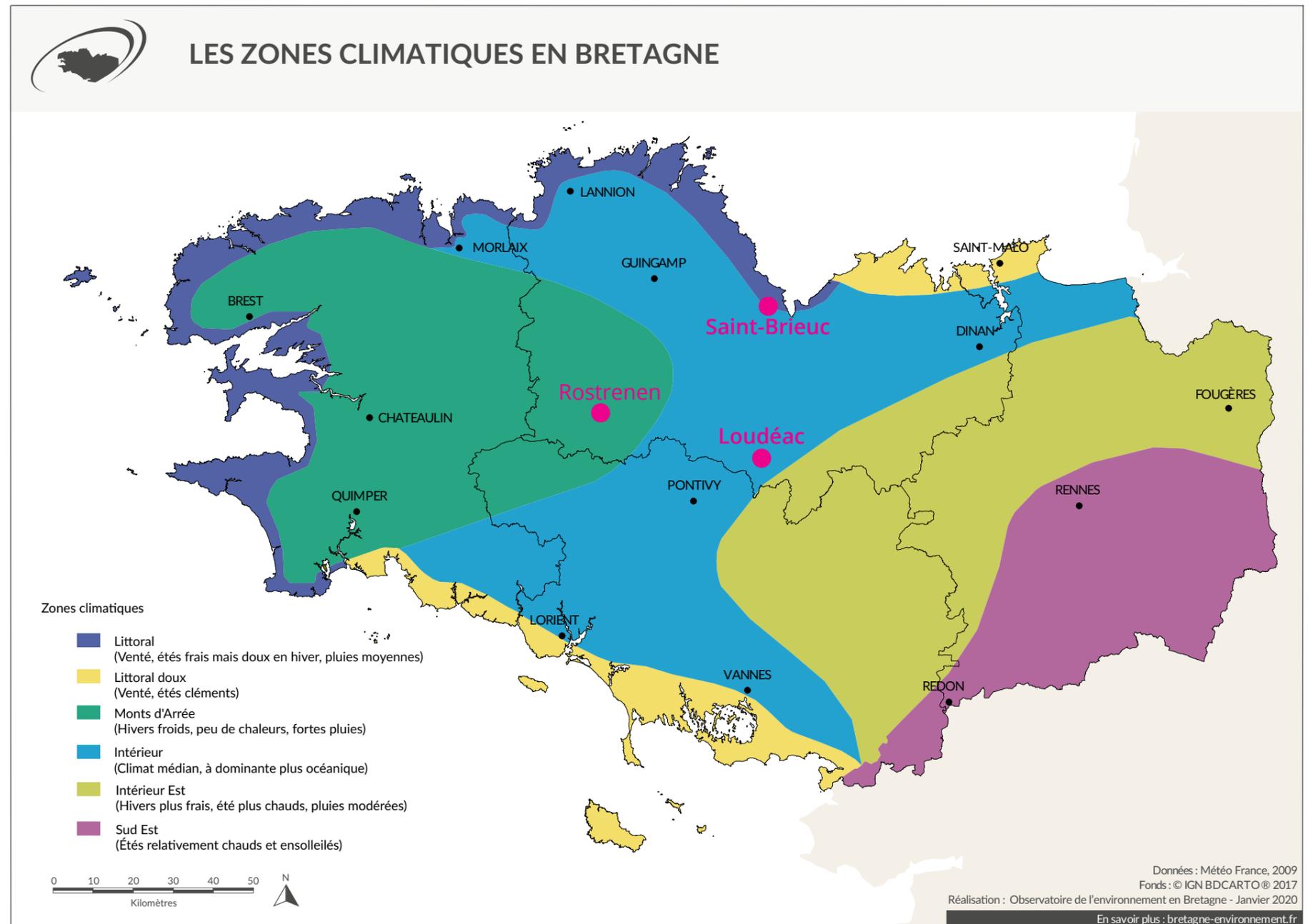
Ainsi on ne saurait parler d'un « climat du centre-Bretagne » : les relevés météo, même proches de Loudéac, doivent être analysés avec recul. Pour y voir plus clair, **nous croiserons plusieurs sources de données météorologiques** :

- des **données mensuelles moyennées** sur la période 1991-2020, issues de mesures de Météo France à **Loudéac**,
- **des données au pas horaire** (qui permettent d'avoir une approche dynamique) mesurées sur des stations voisines : **Rostrenen et St-Brieuc**. Ces données, à prendre avec recul, complètent les moyennes de Météo France sur plusieurs variables climatiques.

Les pages suivantes présentent une analyse des principales variables climatiques et les enseignements à tirer pour la conception du projet.

ENJEUX

- › Situer Loudéac dans un climat infra-régional, à distinguer des Monts d'Arrée ou du littoral
- › Croiser les sources de données à disposition



Zones climatiques en Bretagne - Source : Observatoire de l'environnement en Bretagne, 2020

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL • CLIMAT, MICROCLIMAT

MICROCLIMAT DU SITE

Morphologies & Matérialité

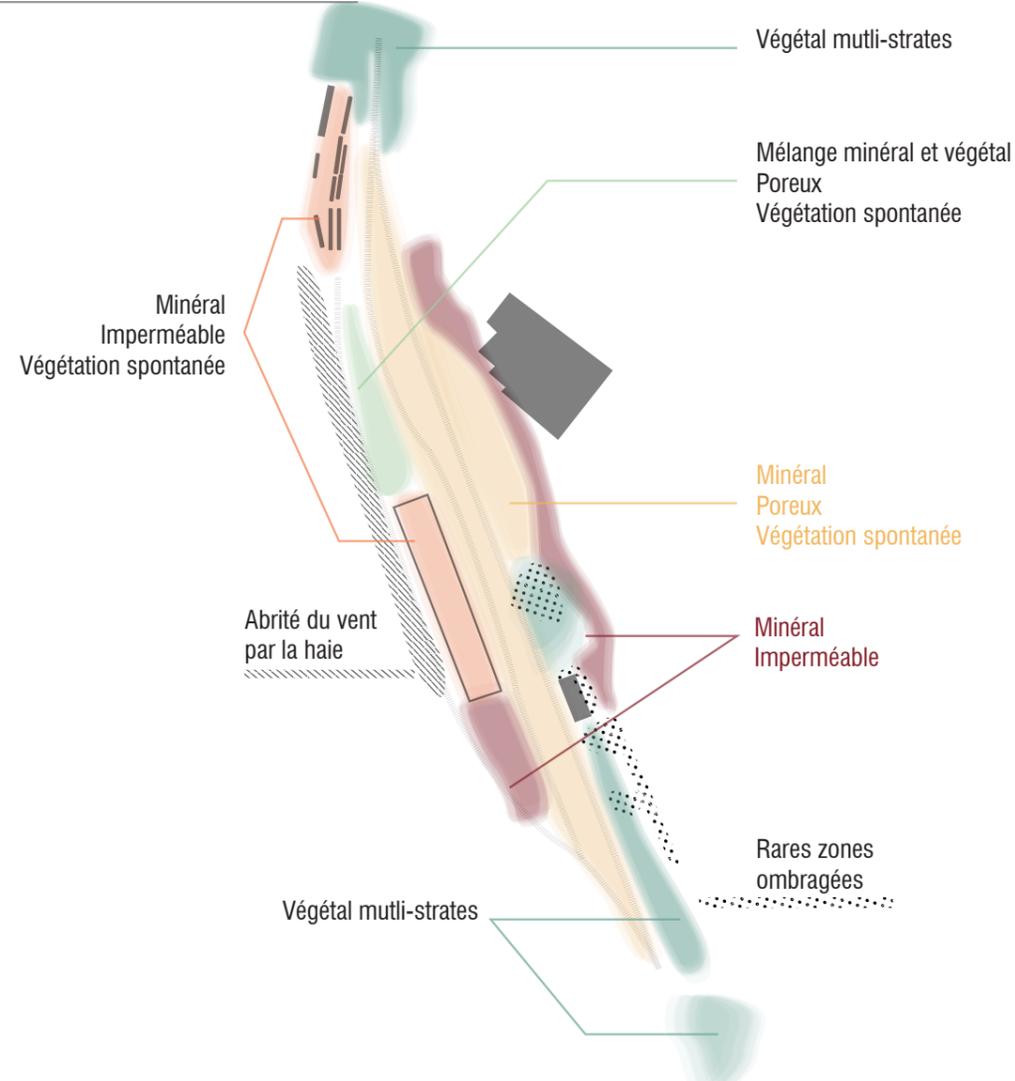


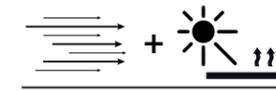
Schéma simplifié des configurations microclimatiques du site - Source : FBC



Revêtements de sols photographiés lors de la visite de site : plateformes de gare et ballast accueillant une végétation spontanée (gauche) et revêtements minéraux poreux (droite) - Source : FBC

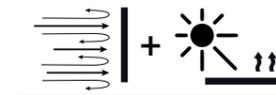
Enjeux

1



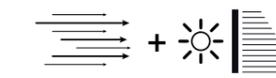
Exposé au vent et au soleil
Configuration sur-représentée sur le site initial

2



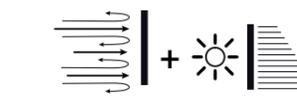
Protégé vent et au soleil
Configuration à créer pour la période froide et l'intersaison
Vents à bloquer en priorité : quadrant Sud-Ouest

3



Exposé au vent et à l'ombre
Configuration à créer pour la période chaude
Vents auxquels s'ouvrir en priorité : quadrant N-E

4



Protégé des vents et à l'ombre
Configuration utile quand les vents d'été sont trop forts et constituent une gêne en soi

Quatre configurations microclimatiques possibles (vent x soleil) et enjeux pour le site de la gare - Source : FBC

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL • RISQUES ET NUISANCES

IMPLANTATION AUTOUR DES VOIES FERRÉES

Consécutivement à l'arrêt du train à Loudéac, le site n'est pas concerné par des nuisances générées par le trafic ferroviaire. Cependant, **dans la perspective d'un éventuel retour du train à Loudéac, il convient de s'interroger sur l'impact réglementaire du passage des trains, notamment sur les possibilités d'implantation des bâtiments.**

Depuis la loi du 15 juillet 1845 relative à la police des chemins de fer, un recul de 2m par rapport aux voies ferrées était imposé à toute construction. Cette législation a récemment évolué avec le décret n° 2021-1772 du 22 décembre 2021 relatif à la protection du domaine public ferroviaire. Celui-ci, entré en vigueur au 1er janvier 2022, remplace la bande inconstructible de 2m par un seuil défini en conseil d'Etat. Le seuil varie selon la situation entre 2m en situation ordinaire, 3m pour les ouvrages d'arts souterrains et 6m pour les ouvrages d'arts aériens.

A Loudéac, c'est donc un recul de 2m qui s'imposera par rapport à l'emprise de la voie ferrée dans le cas d'un retour du train. Or, il est à noter que le départ de cette bande (la limite d'emprise de la voie ferrée) se mesure différemment selon les types de talus de la voie (cf. ci-contre).

L'article L2231-3 du Code des Transports interdit en outre la plantation de végétaux à proximité des voies ferrées - sans préciser la largeur de la bande de recul, mais celle-ci peut à ce stade être estimée identique à celle s'appliquant aux constructions.

Selon le type de voie ferrée qui accueillerait le retour du train (présence d'un talus), **c'est potentiellement une bande de 4.2m qui deviendrait inconstructible et non-plantable de part et d'autres des rails.** Cette contrainte oriente fortement le futur plan masse et plan paysager du projet.

ENJEUX

► **Prévoir dans le plan masse une bande non-construite et non-plantée** de sujets arborés de part et d'autres de la voie ferrée qui serait conservée.

EXTRAIT DU DÉCRET N° 2021-1772 DU 22 DÉCEMBRE 2021 RELATIF À LA PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE, ART. R. 2231-2 :

L'emprise de la voie ferrée est définie, selon le cas, à partir :

- « 1° De l'arête supérieure du talus de déblai, ou du nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;
- « 2° De l'arête inférieure du talus du remblai, ou du nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;
- « 3° Du bord extérieur des fossés ;
- « 4° Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien ;
- « 5° Du bord extérieur du quai ;
- « 6° De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain ;
- « 7° De la clôture de la sous-station électrique ;
- « 8° Du mur du poste d'aiguillage ;
- « 9° De la clôture de l'installation radio ;
- « 10° Ou, **à défaut, d'une ligne tracée, soit à deux mètres et vingt centimètres pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/h, soit à trois mètres pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160km/h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée.**

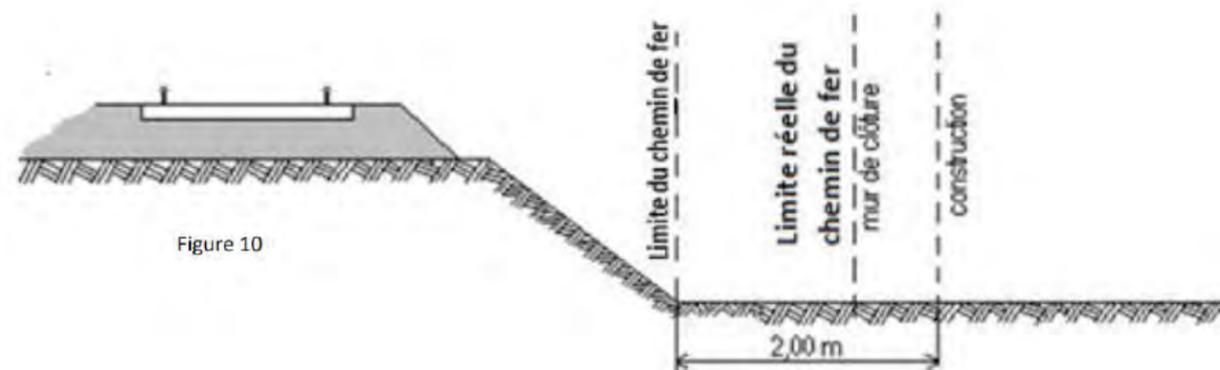


Figure 10

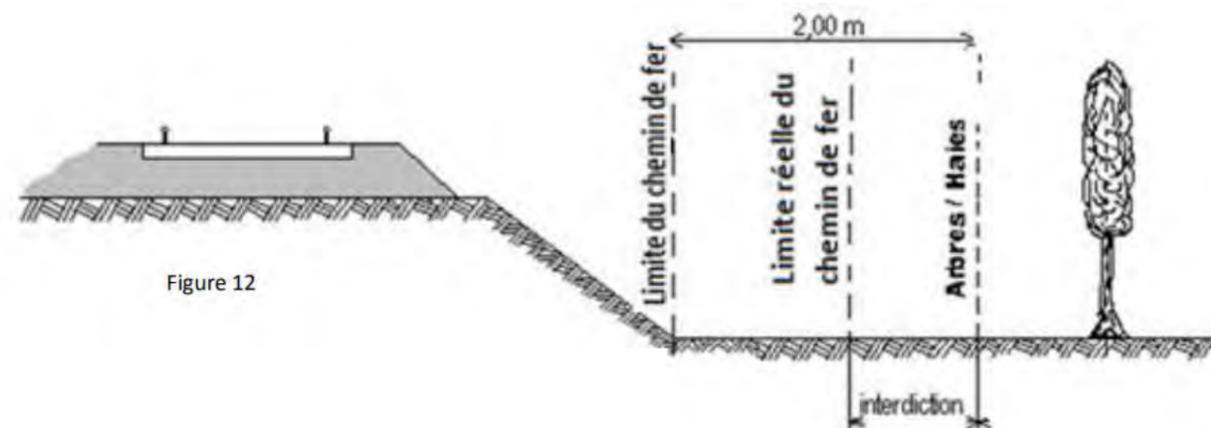


Figure 12

Exemples de mesures de la distance à la limite de voie ferrée - Source : SNCF

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL • ÉNERGIE / CARBONE

MÉTHODOLOGIE

Les phases pré-opérationnelles des projets urbains sont favorables à l'élaboration de stratégies d'approvisionnement énergétique : en prévoyant à l'échelle quartier la mise à disposition de gisements d'énergies renouvelables, on aide les bâtiments à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et à respecter les seuils de la réglementation thermique.

La définition d'une stratégie d'approvisionnement énergétique se fait au croisement de deux champs de données :

- **les besoins en énergie des programmes construits** (ou existants). Les besoins concernent 3 types d'énergie : la chaleur, le froid et l'électricité. Ils s'expriment en volumes de besoins (exprimés en kWh, c'est à dire la quantité d'énergie consommée) et en puissances (exprimées en kW), c'est à dire le «débit» maximal d'énergie nécessaire lors des pics de besoins.
- **les gisements énergétiques** disponibles ou envisageables sur le site de projet. L'évaluation et la comparaison des gisements s'apprécie au regard de plusieurs critères (environnementaux, réglementaires et économiques).

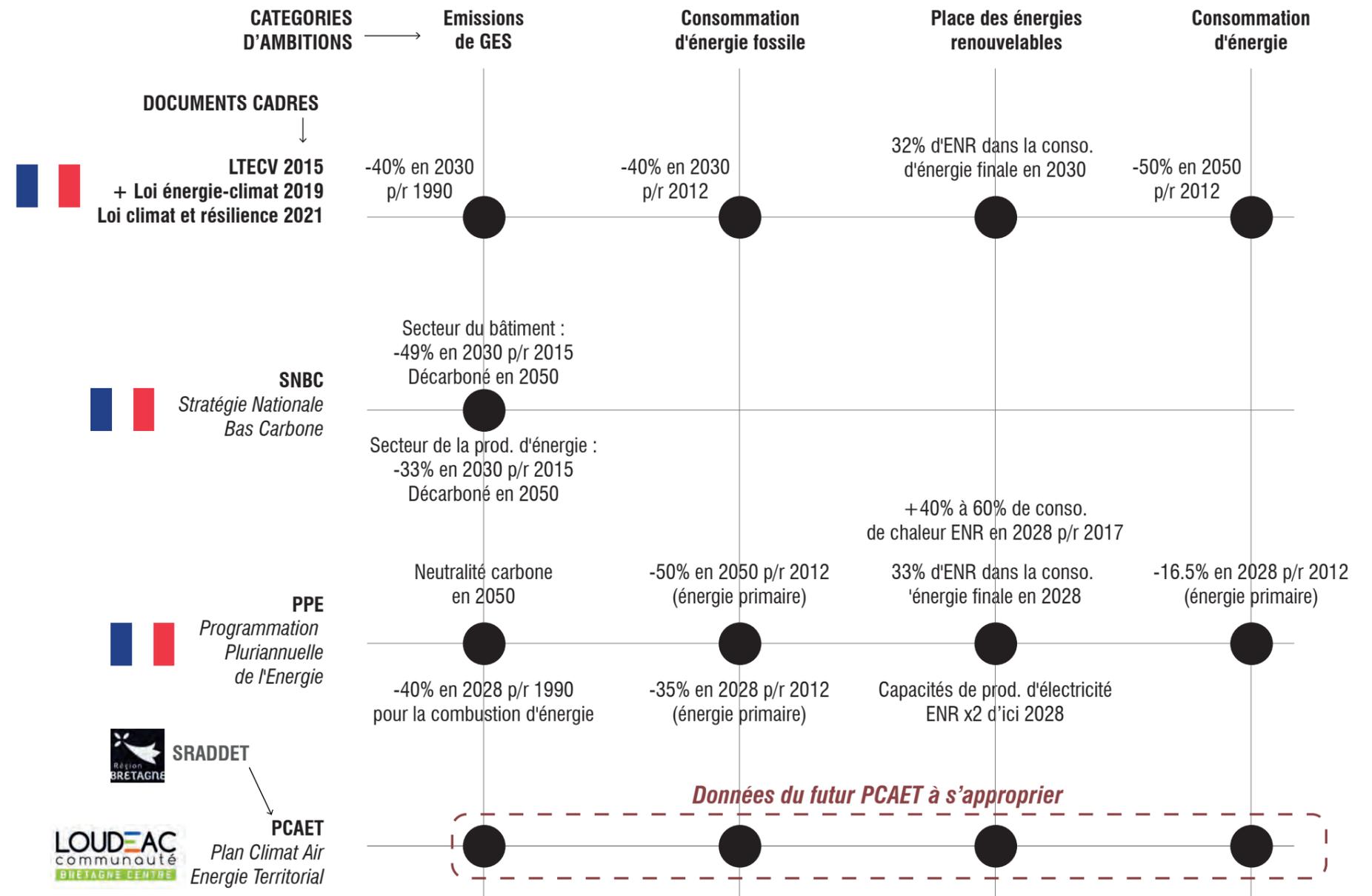
A ce stade du diagnostic, ne connaissant pas encore la programmation envisagée pour le projet, il n'est pas possible d'estimer les besoins énergétiques. En revanche, il est possible

- de **faire l'inventaire des objectifs, orientations et réglementations** relatives à la production et à la consommation d'énergie.
- de **passer en revue les gisements d'EnR&R** potentiellement mobilisables sur le projet.

OBJECTIFS ÉNERGIE-CARBONE HÉRITÉS

Objectifs et orientations

Tout nouveau projet urbain, en tant que créateur de postes de consommations d'énergie, doit s'inscrire dans la trajectoire de sobriété énergétique, de réduction des énergies fossiles et de décarbonation de la France. Ainsi, **le projet de réaménagement du quartier de la gare doit prendre en compte plusieurs objectifs, orientations et directives hérités** des documents de planification d'échelle nationale, régionale ou supra-communale (cf. schéma ci-contre).

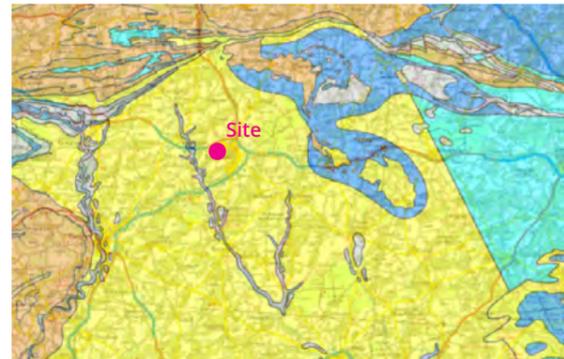


Synthèse des objectifs et orientations stratégiques «énergie-carbone» nationaux- Source : FBC

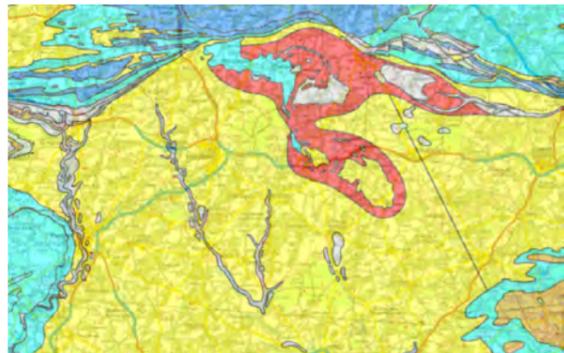
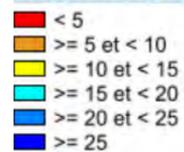
1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL • ÉNERGIE / CARBONE

GISEMENT GÉOTHERMIQUE



Débit instantané du milieu fissure utile (m³/h)



Épaisseur du milieu fissure utile (m)



Cartes de débits de l'horizon fissuré utile (gauche) et de l'épaisseur du milieu fissuré utile (droite) en Bretagne et aux environs de Loudéac (zoom) - Source : sigesbre.brgm.fr, à partir de : projet SILURES Bretagne

ENJEUX

La géothermie de surface / sur sondes est un gisement intéressant pour les futurs programmes

GISEMENT SOLAIRE

Photovoltaïque



Référence d'installations de panneaux solaires photovoltaïques sur



Photographie de la centrale solaire Loudia

en quelques chiffres :

- Production équivalente à la consommation de 2400 habitants
- 6 hectares
- 12 656 panneaux photovoltaïques
- 5 270 MWh/an



Surface de centrale solaire pour produire l'équivalent de la consommation d'électricité de 100 hab.

BOIS-ÉNERGIE



Chaufferie biomasse du RCU de Loudéac - Source : Courrier Indépendant

La chaufferie biomasse du RCU de Loudéac se situe à environ 1km à vol d'oiseau du site de la gare



Visualisation de la superficie approximativement nécessaire à l'implantation d'une chaufferie biomasse sur le site

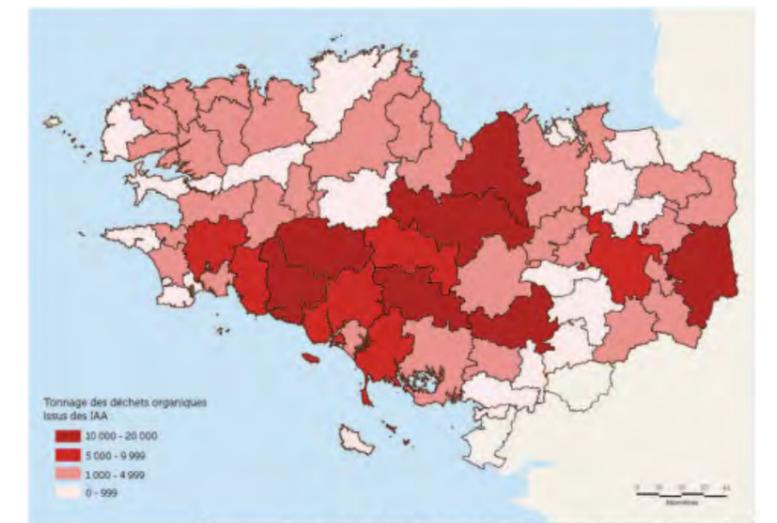
MÉTHANISATION ET BIOGAZ



Photographie du digesteur de la centrale Biodéac - Source : Courrier Indépendant



Exemple d'unité de méthanisation



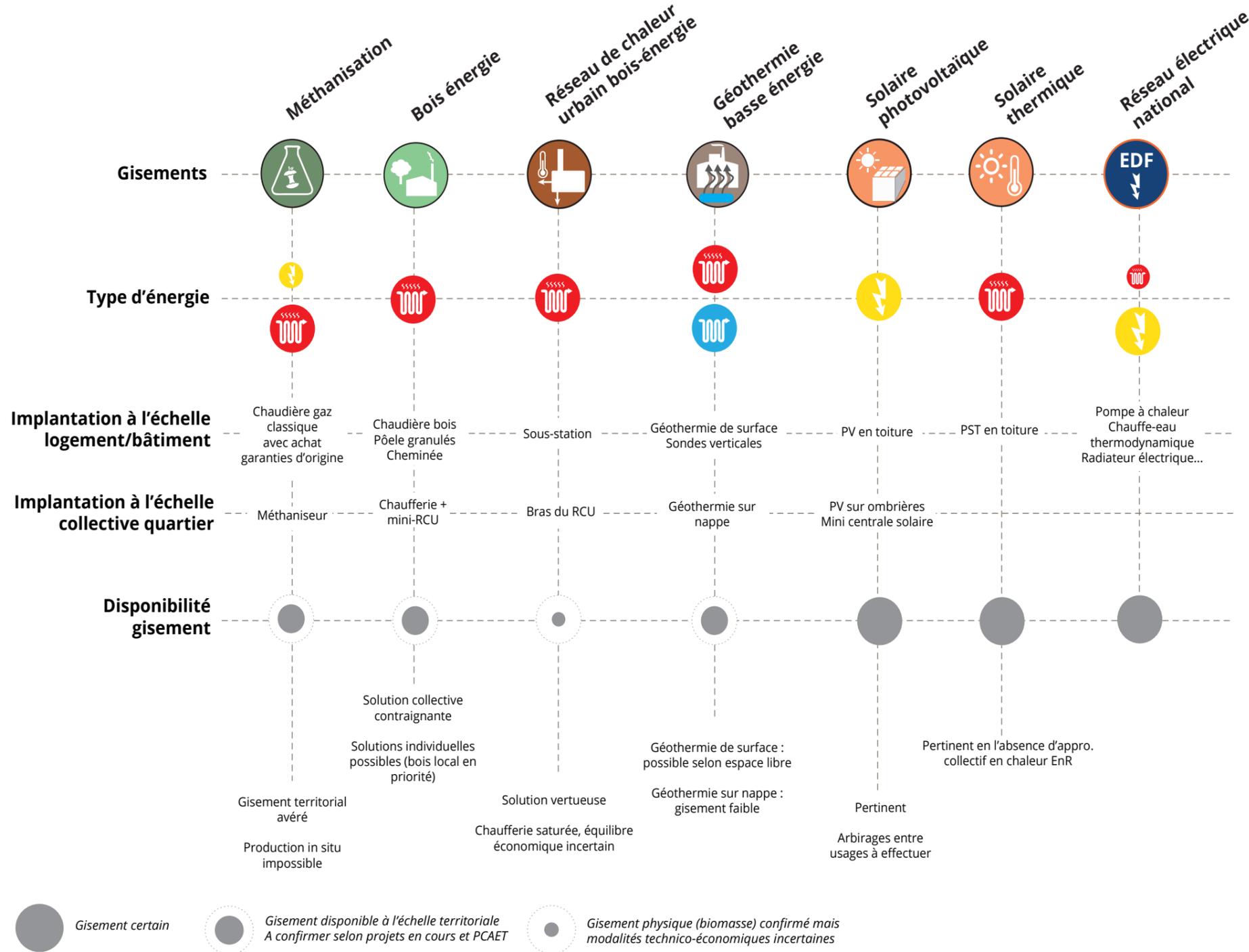
Gisement annuel de biodéchets des industries agro-alimentaires (hors sous-produits animaux) par EPCI en 2016

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL • ÉNERGIE / CARBONE

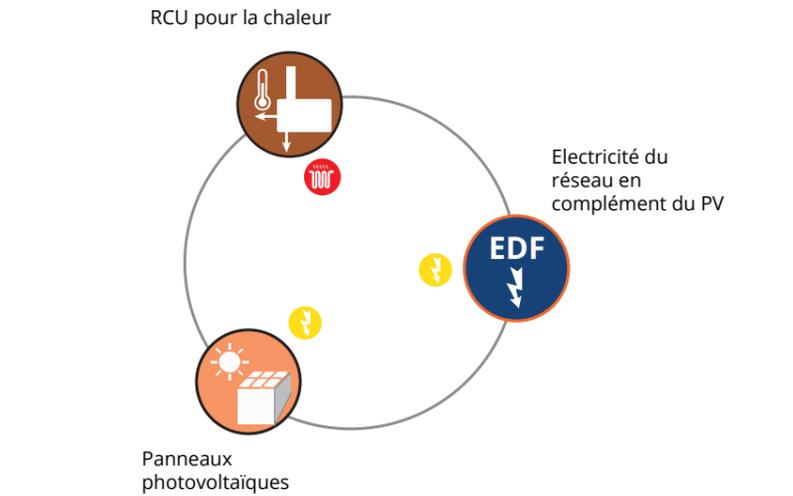
CONCLUSION DE L'ANALYSE DES GISEMENTS

La matrice ci-dessous récapitule pour chaque gisement exploré : le type d'énergie exploitable, les modalités d'implantation à l'échelle bâtie ou quartier, et les principales contraintes associées au gisement.

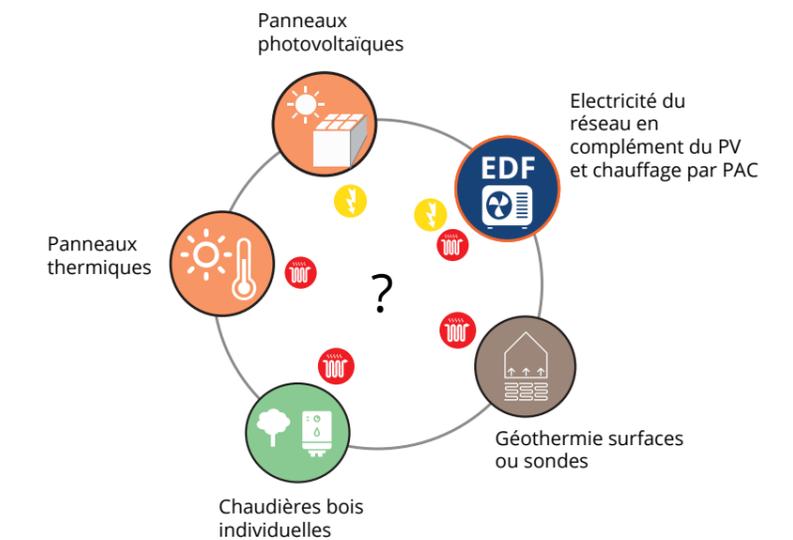


SCÉNARIIS ÉNERGÉTIQUES ENVISAGEABLES

Il est encore trop tôt à ce stade (absence de programme arrêté) pour définir un scénario d'approvisionnement énergétique final et complet. En revanche sur la base de ces premières explorations nous pouvons identifier **deux configurations possibles** (parmi d'autres) :



Mix énergétique avec extension du RCU



Mix énergétique sans extension du RCU

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL • ÉNERGIE / CARBONE

MATÉRIAUX BAS CARBONE ET BIOSOURCÉS, RÉEMPLOI

En parallèle de l'énergie, l'empreinte carbone du projet comprend également la matière. **Pour réduire l'empreinte carbone des flux de matériaux** mis en oeuvre, les actions suivantes doivent être entreprises :

- **Valoriser les matériaux existants** sur le site, via :

1. Le recyclage, où les déchets sont retraités en tant que substance et matière pour des usages éventuellement différents

2. Le réemploi, c'est à dire l'utilisation du produit ou du matériau pour un usage identique à celui d'origine

3. La réutilisation, c'est à dire l'utilisation d'un matériau passé au statut de déchet en le détournant de son usage initial

- **Réduire le volume de matériaux neufs** mobilisés pour les travaux de viabilisation, d'espaces publics et de bâtiments neufs. Cette réduction se fait d'une part avec la **sobriété en matériaux** (aménagements légers et partiels, optimisation des structures bâties) et d'autre part avec **l'utilisation de matériaux réutilisés ou issus du réemploi (cf. supra)**.

- Parmi les matériaux neufs, recourir à des **matériaux à faible contenu carbone** : matériaux biosourcés et géosourcés, béton bas carbone.

Valorisation des matériaux existants :

Les gisements de valorisation identifiés à ce stade sont les suivants :

- Recyclage de l'acier des rails (en lien avec la SNCF)
- Recyclage des déchets de déconstruction d'ouvrages en béton des bâtiments EUREDEN, en granulats de béton neuf ou en sous-couches routières
- Réutilisation du ballast pour la réalisation de sous-couches routières
- Réutilisation des traverses en bois et des rails pour du mobilier urbain
- Réutilisation de certains bâtiments d'EUREDEN (silo notamment) pour le stockage de matériaux (biomasse ?) ou d'autres usages

L'analyse du gisement peut également s'étendre au-delà du site : la démolition de deux barres de logement dans le quartier de Saint-Bugan constitue un potentiel gisement de matériaux. Ces deux barres pourraient faire l'objet d'un diagnostic réemploi avec les futurs programmes de site de la gare en ligne de mire.



Les voies ferrées (ballast, rails, traverses) constituent un gisement intéressant pour les travaux de VRD et le mobilier urbain du projet



Certaines parties du complexe EUREDEN pourraient constituer un gisement en matériaux réutilisables / de réemploi, voir être réutilisées elles-mêmes (stockage de biomasse...)



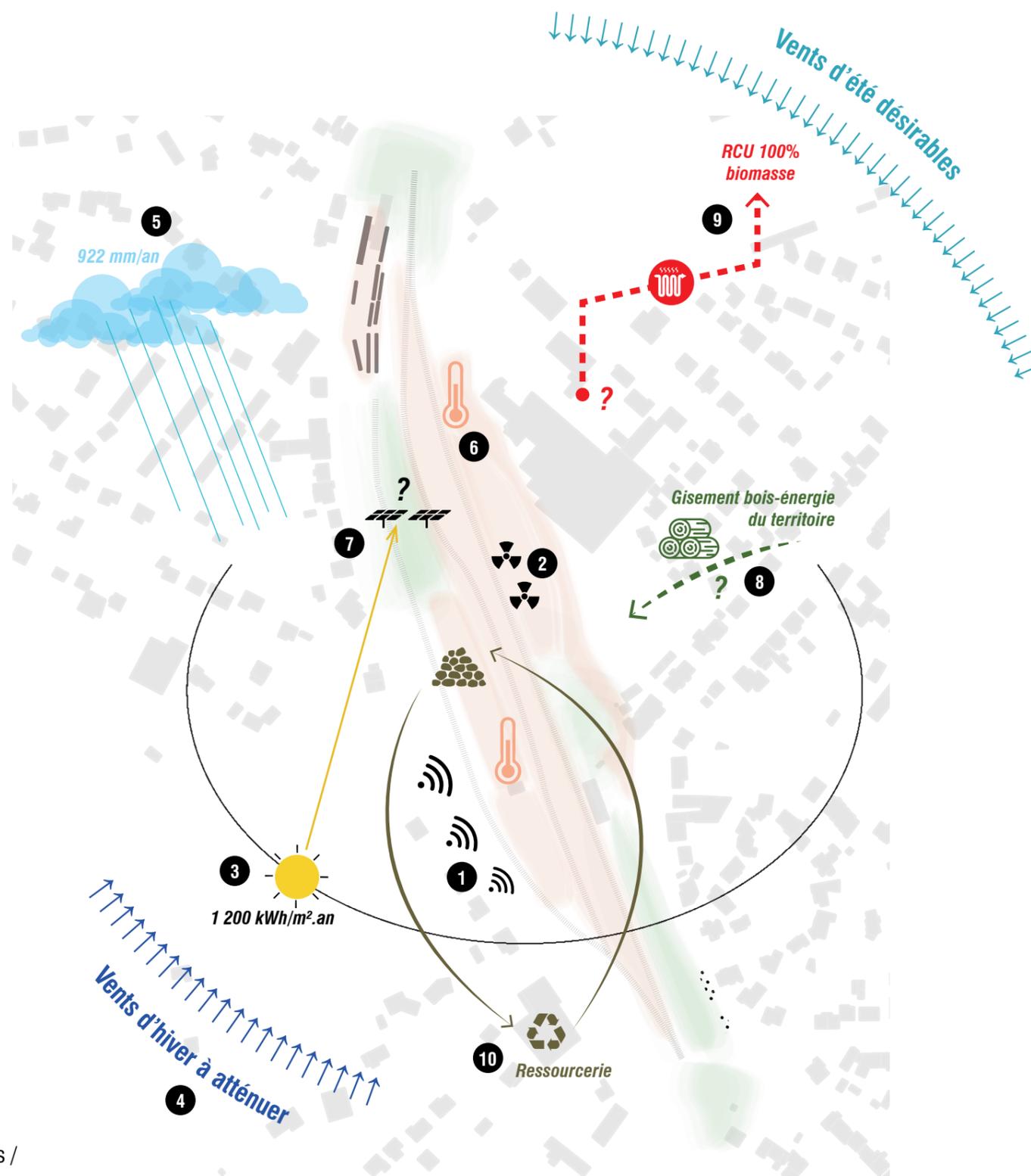
La carte ci-dessus représente l'annuaire des professionnels du bâtiment basés en Bretagne qui travaillent avec les matériaux suivants : algues, bois, chanvre, lin, paille, roseau, ouate de cellulose, textile recyclé et terre crue. Loudéac et ses environs ne semble pas être un territoire où les filières bio/géosourcées sont actives. Le projet et le tiers lieu

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL • SYNTHÈSE

La carte ci-dessous récapitule les principaux enjeux environnementaux du projet, qui serviront de guides à la conception du schéma d'aménagement.

- 1 Légères nuisances sonores**
A prendre en compte si usages extérieurs statiques
- 2 Pollution des sols**
Mesures de dépollution nécessaires
Incompatibilité avec usage «potager»
- 3 Ensoleillement moyen**
Ressource à conserver en partie pour le confort extérieur
- 4 Vents puissants à dominance S-O et N-E**
Vers une approche saisonnalisée été-hiver
- 5 Pluviométrie relativement abondante**
Ressource à valoriser
- 6 Microclimat défavorable et contrasté**
Site très exposé et fortement minéral, pluralité de matérialités à traiter au cas par cas
- 7 Irradiation solaire**
Gisement énergétique à valoriser en toiture / sur ombrières / en centrale ?
- 8 Gisement biomasse**
Potentiel gisement de chaleur EnR ?
- 9 Réseau de chaleur urbain biomasse**
Possibilité d'extension et alimentation du parc résidentiel privé ?
- 10 Réemploi / matériaux bas carbone**
Utiliser le nouveau tiers lieu comme plateforme de stockage / mise à disposition de matériaux réemployés / bas carbone



1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

UNE VILLE RADIOCONCENTRIQUE QUI SE TOURNE VERS L'EST

LOUDÉAC, UNE VILLE COMPACTE TOURNÉE VERS RENNES

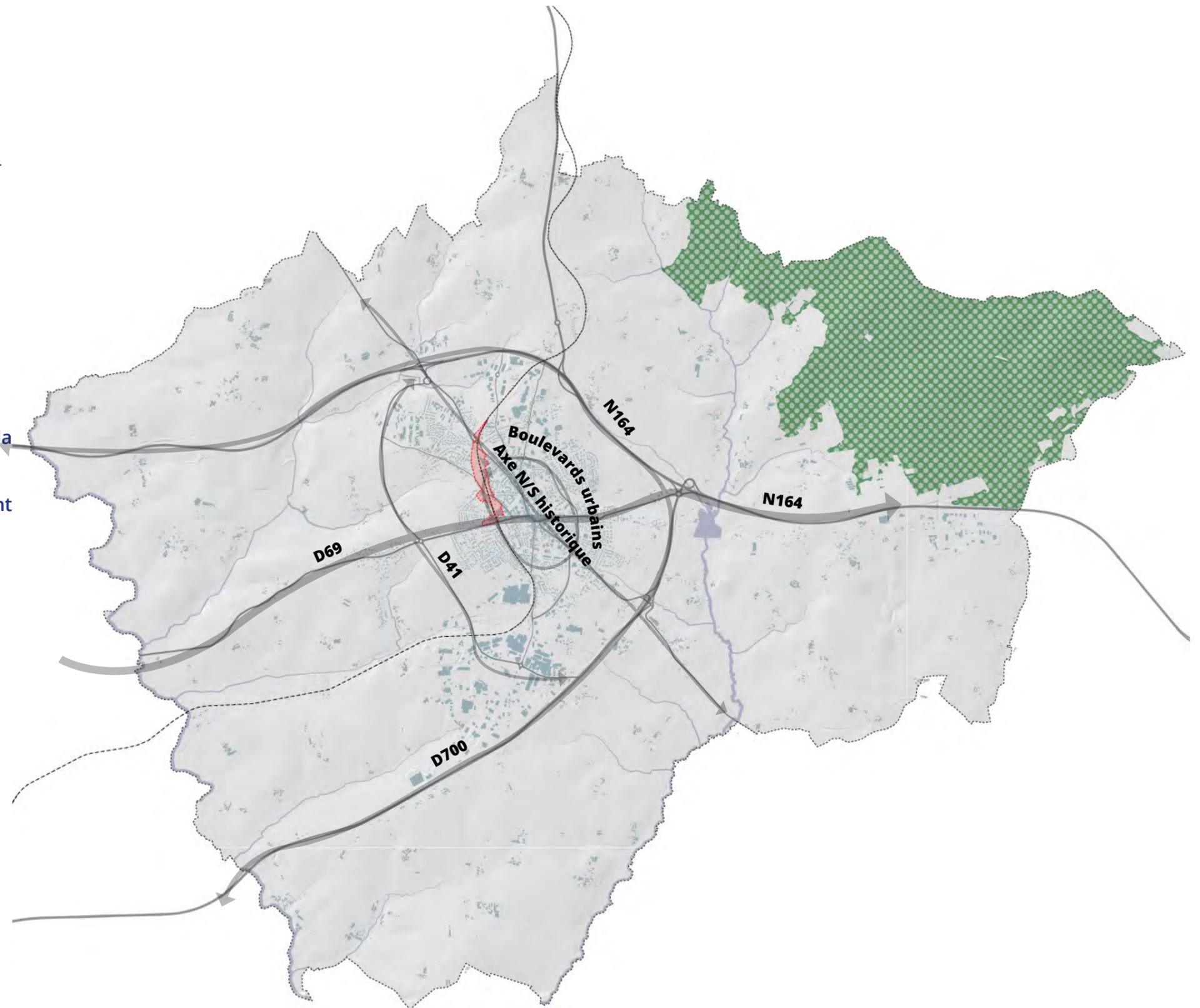
A la lecture du réseau viaire, on observe une structuration de la ville de manière radio-concentrique avec ainsi un centre et deux contours périphériques avec leur dimensionnement spécifique.

Pour autant, le système autoroutier vient quasiment dessiner une rocade autour de la ville pour finalement la contourner à son est, en direction de Rennes. Cela a pour conséquence de favoriser les entreprises logistiques et industrielles sur les portes nord et sud de la ville.

A l'inverse, l'est de la ville qui était autrefois équilibré par la gare de fret est aujourd'hui en partie détaché du système urbain.

ENJEUX

- › Rééquilibrer le poids de la ville à l'ouest par le quartier de la gare et son ouverture vers le vallon et l'Oust
- › Effacer l'effet frontière pour fabriquer un seuil marquant entre les quartiers est et le centre-ville de Loudéac



1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE DES VOIRIES FRONTIÈRES SUR LE TERRITOIRE DE LOUDÉAC

LA VOIE RAPIDE EST



Enchaînement de viaducs routiers et ferroviaires au dessus de la N164

LES BOULEVARDS URBAINS À L'EST



Les boulevards urbains fabriquent de la distance par leurs largeurs sous investies

AXE NORD-SUD HISTORIQUE



La rue de Moncontour draine et marque l'entrée vers le centre-ville ancien



La N164, une frontière en décaissée



Les boulevards urbains interrompent la continuité



Au nord de la place C. de Gaulle, les rues sont plus lâches

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC MOBILITÉ

Morphologie générale

Les axes aux alentours de la gare ont un caractère routier très prononcé :

- des voies de circulation automobile généralement larges ;
- des limitations de vitesses à 30 km/h ponctuelles ;
- aucun aménagement cyclable matérialisé ;
- des discontinuités et des non conformités en matière de cheminement piétons.

Le site se divise en deux parties :

- La partie est, côté gare routière, avec un environnement urbain constitué de boulevards dotés de trottoirs ;
- La partie située à l'ouest de la voie ferrée qui présente un caractère plus routier et incitant moins à la marche à pied.

Enjeux :

Redonner un caractère urbain à l'ensemble des espaces pour favoriser les déplacements alternatifs à l'automobile.

Estomper la fracture constituée par la voie ferrée en favorisant les liaisons est - ouest pour les cyclistes et les piétons.



Automobile

Sur les axes longeant la zone d'étude, les aménagements font la part belle à l'automobile :

- La gare dispose d'un nombre important de stationnement automobile sous forme de plusieurs grands parkings ① ;
- Du stationnement longitudinal est aménagé également le long de plusieurs axes, facilitant ainsi le stationnement ;
- L'aménagement de certains trottoirs, avec des bordures basses permet également aux riverains de stationner de manière détournée à cheval sur les trottoirs (gênant ainsi le cheminement des piétons) ②.

En termes de circulation, les voies sont généralement larges et confortables pour les automobilistes ③ et ④, ce qui n'incite pas à la réduction des vitesses et un partage de la voirie avec les autres utilisateurs notamment les cyclistes.

Enjeux :

Favoriser l'apaisement des circulations :

- Mettre en place des dispositifs réducteurs de vitesse (compatibles avec la circulation de véhicules de grand gabarit - cars, engins agricoles) pour favoriser le développement des modes de déplacement alternatifs à l'automobile ;
- Généraliser la zone 30 et appliquer un système de gestion de priorités plus adapté à l'apaisement des vitesses (priorité à droite systématique).

Réduire les flux de circulation en direction du centre-ville

Pour favoriser les mobilités alternatives à l'automobile, compliquer la circulation en direction du centre-ville (sens de circulation, fermetures temporaires de rues, piétonnalisations...) pour diminuer les flux et inciter à stationner en périphérie.



1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC MOBILITÉ

Mobilité piétonne

Un site en marge du centre-ville :

- Le site de la gare est situé entre 5 et 10 minutes de marche du centre-ville de Loudéac ;
- Le relief est peu marqué ce qui peut favoriser la marche à pied dans les déplacements utilitaires.

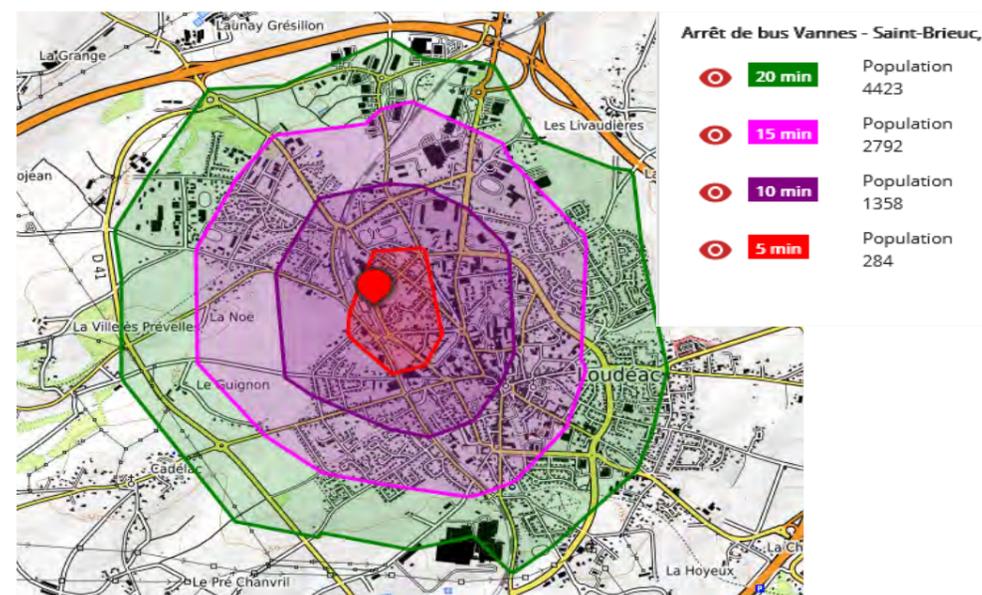
Des aménagements peu incitatifs pour la marche à pied :

Si les voies aux alentours du site sont constituées de rues ou d'avenues, elles présentent un certain nombre de non-conformité ou d'éléments n'incitant pas à l'utilisation de la marche à pied :

Enjeux :

Favoriser les déplacements piétons :

- Mettre en conformité les aménagements piétons par rapport aux normes d'accessibilité PMR ;
- Favoriser le piéton par rapport aux autres modes de déplacements en assurant une continuité piétonne confortable.



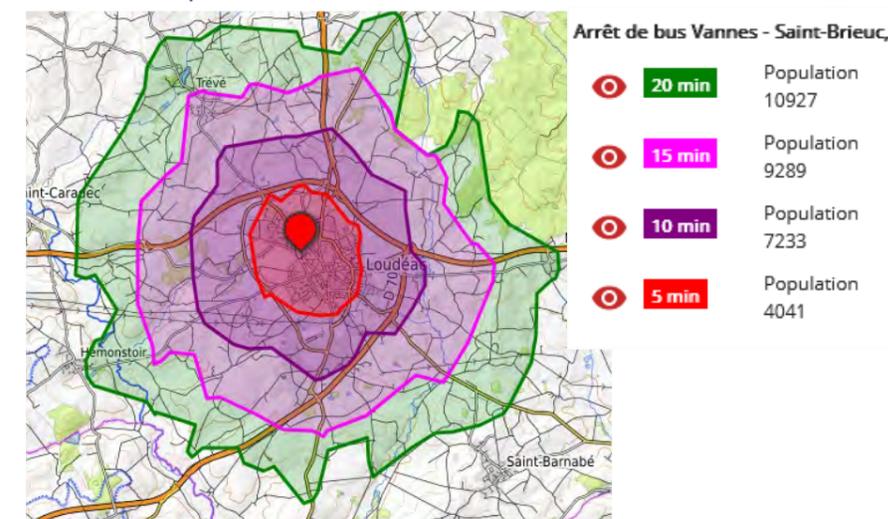
Isochrones piéton de 5 minutes depuis la Gare.



Mobilité cyclable

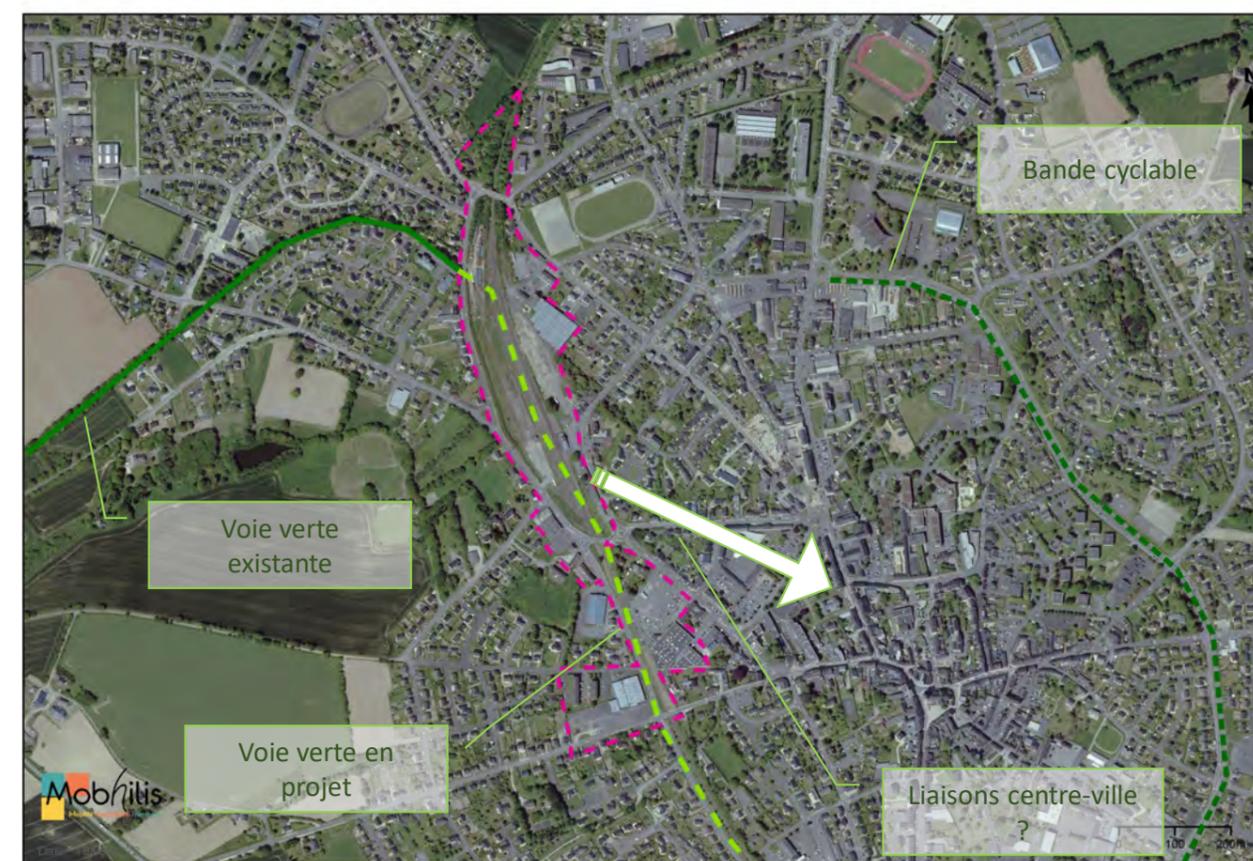
Enjeux :

Sécuriser la pratique du vélo au quotidien à destination des utilitaires en matérialisant mieux les aménagements cyclables (figurine vélo sur chaussée, bande cyclable là où les flux sont importants...).



Débouché de la voie verte V6

Isochrones cyclables de 5 minutes



Cartographie des aménagements cyclables

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC MOBILITÉ

Transport en commun

Service régional

La gare routière de Loudéac constitue un pôle important en matière de transport en commun avec la présence de 3 lignes :

- La ligne 20 reliant Loudéac à Carhaix Plouguer ;
- La ligne Interdépartementale Loudéac Rennes ;
- La ligne Saint-Brieuc – Pontivy – Vannes – Lorient.

La desserte a été renforcée en 2022, avec 18 liaisons quotidiennes vers Rennes et Pontivy en semaine et un renfort le samedi (passage de 8 à 11 liaisons et de 4 à 8 le dimanche).

Les arrêts disposent d'aubettes, mais ne comportent pas de quais ce qui est problématique en matière d'accessibilité PMR (même si les cars sont équipés de hayon élévateurs permettant l'accès directement au niveau du sol). L'accès aux aubettes n'est pas possible.

Service communautaire

La communauté de communes propose un service de transport à la demande disponible du lundi au samedi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 18h.

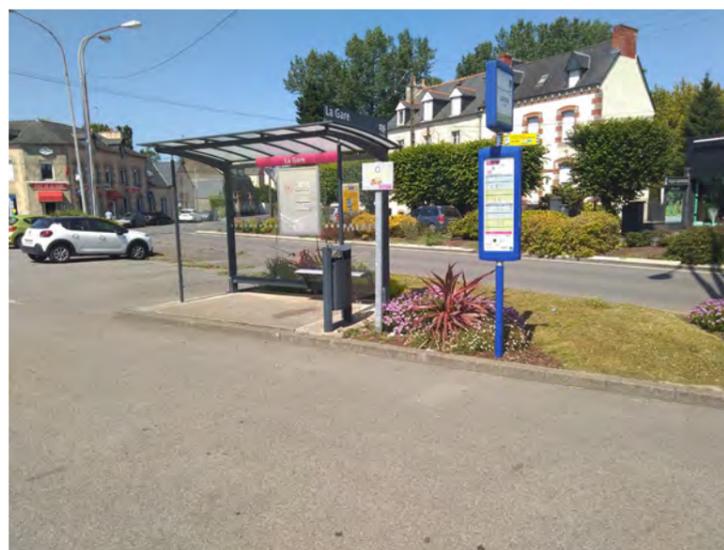
Ce service ouvert à tous fonctionne sur réservation au plus tard la veille du trajet avant midi par téléphone. Le service fonctionne sur l'ensemble des communes de Loudéac Communauté. Dans la ville de Loudéac, 9 points d'arrêts sont desservis. Le service coûte 3€ par trajet.

Enjeux :

Améliorer les conditions d'utilisation des TC à destination des salariés :

- Une meilleure connexion de la gare et des lieux d'activité à pied ;
- Une amélioration de l'intermodalité notamment entre les TC et le vélo avec du stationnement cyclable abrité et sécurisé en gare.

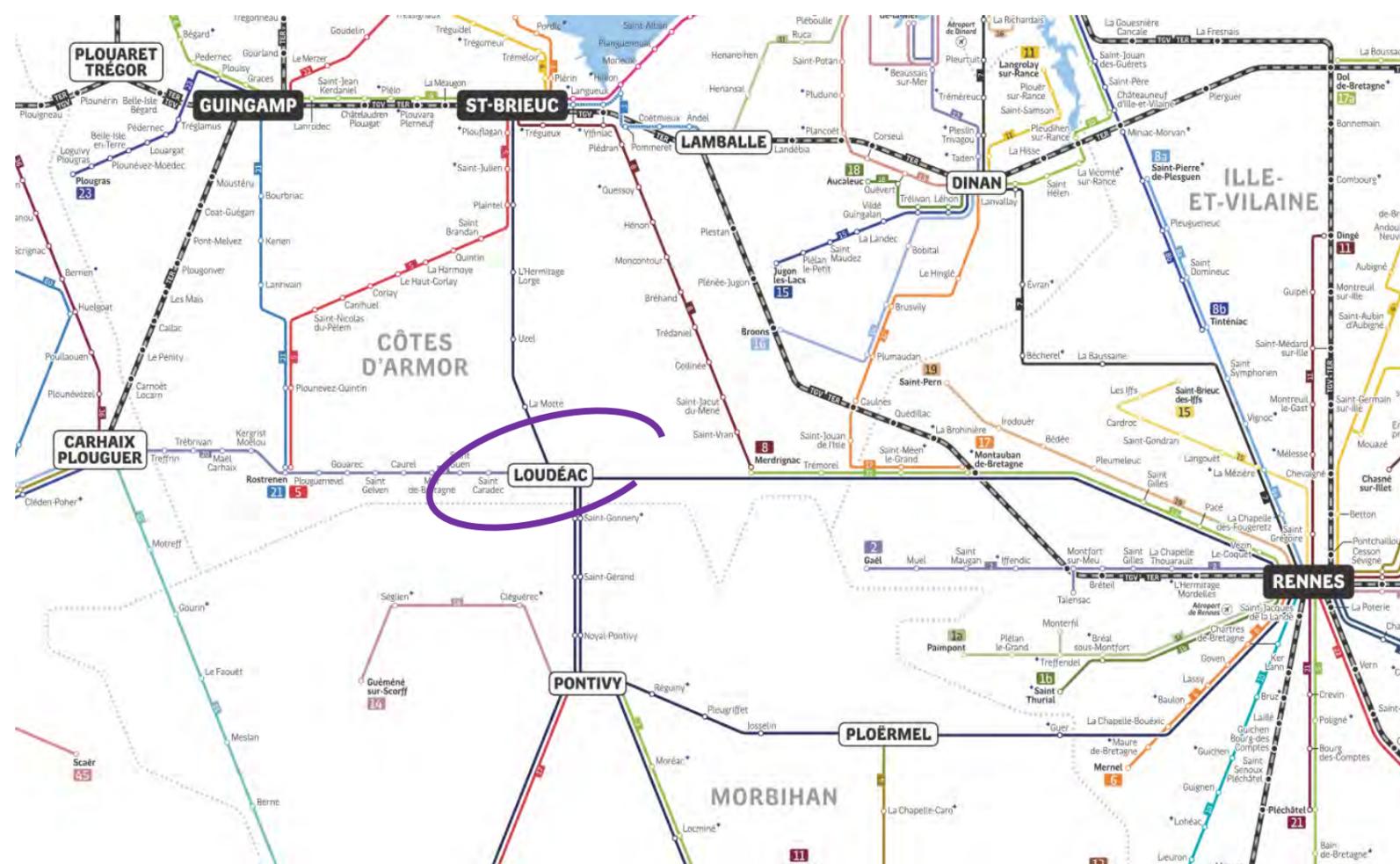
Un renforcement de la desserte en TC pour accompagner une utilisation par des voyageurs commerciaux dans le cadre des déplacements domicile-travail.



Point d'arrêt Gare



Plaquette du service de TAD



Extrait de la carte du réseau Breizhgo

1 — DIAGNOSTIC À GRANDE ÉCHELLE

DIAGNOSTIC MOBILITÉ

Synthèse mobilité

Quelques grands principes issus du diagnostic

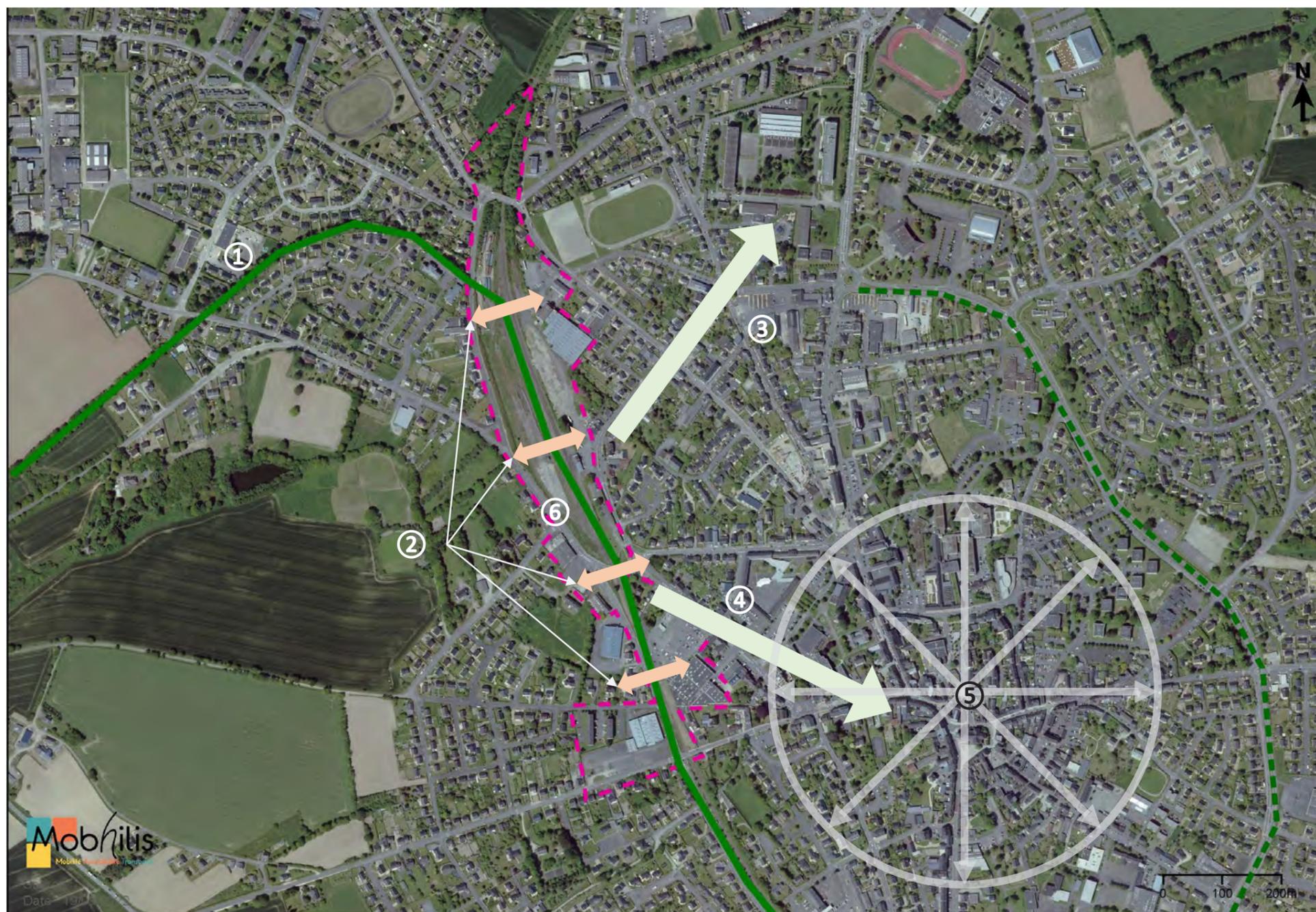
- ① Créer une voie verte pour relier l'existant (V6 au reste de la ville à destination des déplacements touristiques et de loisirs);
- ② Favoriser des transversalités est-ouest à différents niveaux pour gommer l'effet frontière de la voie ferrée;
- ③ Créer une avenue des Sports et des Savoirs reliant la gare routière aux établissements scolaires et sportifs avec des aménagements sécurisés et ludiques;
- ④ Apaiser les circulations vers le centre-ville en favorisant les cyclistes et les piétons (mise en accessibilité des cheminements, aménagements cyclables, zone 30 et zone de rencontre...);
- ⑤ Créer un centre-ville apaisé et moins circulaire en automobile (limitation des vitesses, mise en place d'un sens de circulation, généralisation de la priorité à droite...);
- ⑥ Créer un « boulevard urbain » permettant l'écoulement des flux et une bonne accessibilité au centre-ville tout en permettant des déplacements piétons et cyclables sécurisés.

Enjeux :

Connecter les parties est-ouest de la ville ;

Favoriser les déplacements alternatifs à l'automobile tout en maintenant une accessibilité routière correcte et en offrant une alternative aux déplacements automobiles ;

Sécuriser les déplacements piétons et cyclables en centre-ville.



Carte de synthèse mobilité



CONCERTATION

48 H DE RÉSIDENCE À LOUDÉAC
ENTRETIEN AVEC LES ÉLUS
ENTRETIEN AVEC LES ASSOCIATIONS
MICRO-TROTTOIRS
DIAGNOSTIC EN MARCHANT
BILAN DE LA CONCERTATION

2 — CONCERTATION 48H DE RÉSIDENCE À LOUDÉAC



2 — CONCERTATION

48H DE RÉSIDENCE À LOUDÉAC

Vendredi				
	MOA	MOE 1 - AIC	MOE 2 - AIC	MOE 3 - EMBASE
08:00	<i>introduction</i>	Arrivée à Loudéac		
09:00				
10:00				
11:00				
12:00				
13:00				
14:00		Entretiens élus	Entretiens élus	Entretiens élus
16:30		Micro-trottoir école		
17:00				
18:30	<i>introduction</i>			
19:00		Diagnostic en marchant		
20:00				

Samedi				
	MOA	MOE 1 - AIC	MOE 2 - AIC	MOE 3 - EMBASE
08:00	<i>introduction</i>	Micro-trottoir commerçants	Micro-trottoir marché	Micro-trottoir marché + commerçants
09:00				
10:00		Rencontre Associations	Rencontre Associations	Rencontre Acteurs économiques
11:00				
12:00				
13:00				
14:00		Départ de Loudéac		
16:30				
17:00				
18:30	<i>introduction</i>			
19:00				
20:00				

2 — CONCERTATION ENTRETIEN AVEC LES ÉLUS

Mairie de Loudéac, le vendredi 16 septembre

• MOBILITÉ

> Constat :

- Il y a beaucoup de voyageurs à vélo à Loudéac.
- Rupture entre les voies vertes (au nord ouest, vers Carhaix, et à l'est, vers Merdrignac).
- Pas de piste cyclable.

> Enjeux :

- Créer des **continuités** entre les **voies vertes**.

- Renforcer la **multimodalité** (usages touristiques notamment).

- Repenser les **connexions** entre le site de la friche, l'intermarché, la médiathèque, les venelles piétonnes du centre-ville, le Champs de Foire.

- Nécessité de relier **Saint-Bugan** au **centre-ville**. Penser les liaisons et relations entre les quartiers.

- Les élus ont évoqué la création d'un box à vélos et d'un vélorail.

- **Valoriser** les **infrastructures existantes**, les **renforcer** (projet de couture entre les sites).

« Le quartier de la gare, c'est la croisée des chemins, la croix des mobilités. »

• ÉQUIPEMENTS

> Constat :

- Au sein de Loudéac, il y a une **offre/plateforme sportive riche** (piscine, vélodrome : espace polyvalent qui peut accueillir de l'évènementiel, terrains de foot).
- Plusieurs équipements de santé sur un secteur (au nord du centre-ville, près de l'ancien hôpital)
- Un **pôle associatif** riche

> Enjeux :

- Faire de la **friche** un espace de **connexion** entre les quartiers, entre le **tissu urbain** et les **espaces naturels**, notamment à travers la continuité de la voie verte, et la création d'un **cadre végétal** au cœur de la ville.

- Développer rapidement de l'**activité** au sein du quartier de la gare afin de le **redynamiser** (penser le **phasage** du projet/réversibilité des usages).

Vers une **réhabilitation** du bâtiment de l'ancienne gare :

- Implanter un **pôle jeunesse** (urgence) qui puisse accueillir les enfants/ados de la Maison Des Jeunes existante, mais également les jeunes dans l'attente de leur car.
- Implanter un commerce de bouche/restaurant/brasserie

- Penser le projet au **court et au long terme**.

- Imaginer des solutions d'aménagement en s'adaptant aux situations d'urgence.

« Le bâtiment de la gare doit devenir un pôle jeunesse ! »

« Il faut initier la redynamisation du quartier par l'implantation de commerces ! »

• LOGEMENT

Besoin / objectif :

- Il existe un **manque** notable de **logements locatifs**.

> Enjeux :

- Favoriser la construction de logements :

- Permettre aux populations ouvrières de se loger
- Adapter l'offre de logements aux **personnes âgées**
- Inciter les gens travaillant à Loudéac mais n'y habitant pas de s'installer.
- Attirer ou garder une population de **cadres**, deux axes :
 - Créer une offre de logement locatif de qualité : période d'installation de découverte, etc.
 - Créer des habitats de qualité (**logement de standing**)

« À Loudéac, il faut développer une offre locatif de qualité. »

« Il faut penser la redynamisation du quartier au court et long termes ! »

2 — CONCERTATION ENTRETIEN AVEC LES ASSOCIATIONS

Mairie de Loudéac, le samedi 17 septembre

- Association Les Incroyable Comestibles, représentée par Annie Briez)
- Association Chemins de fer du Centre Bretagne, représentée par Antoine Morisse
- Association Seconde Vie, représentée par Nicolas Quéré (Recyclerie de Loudéac)

Loudéac possède un tissu associatif riche (Université du Temps Libre).

• **Projet de la recyclerie et Tiers-lieu**

Association Seconde Vie

Un lieu mutualisé avec deux associations.

- Partie Seconde Vie/ commerçante
- Ateliers mutualisés avec d'autres associations telle que l'ESAT.
- Café solidaire, coin informatique inclusif, ateliers de réparation de vélos

Problématiques : Comment financer le projet ? Quel modèle économique mettre en place ?

Les problématiques d'aménagement :

- Accès au Tiers-lieu
- Aménagement de la voirie
- Valorisation des abords
- Stationnement (un parking municipal existe à côté du Tiers-lieu, néanmoins, il ne pourra pas accueillir assez de véhicules).

• **Un projet de train touristique entre Loudéac et Pontivy**

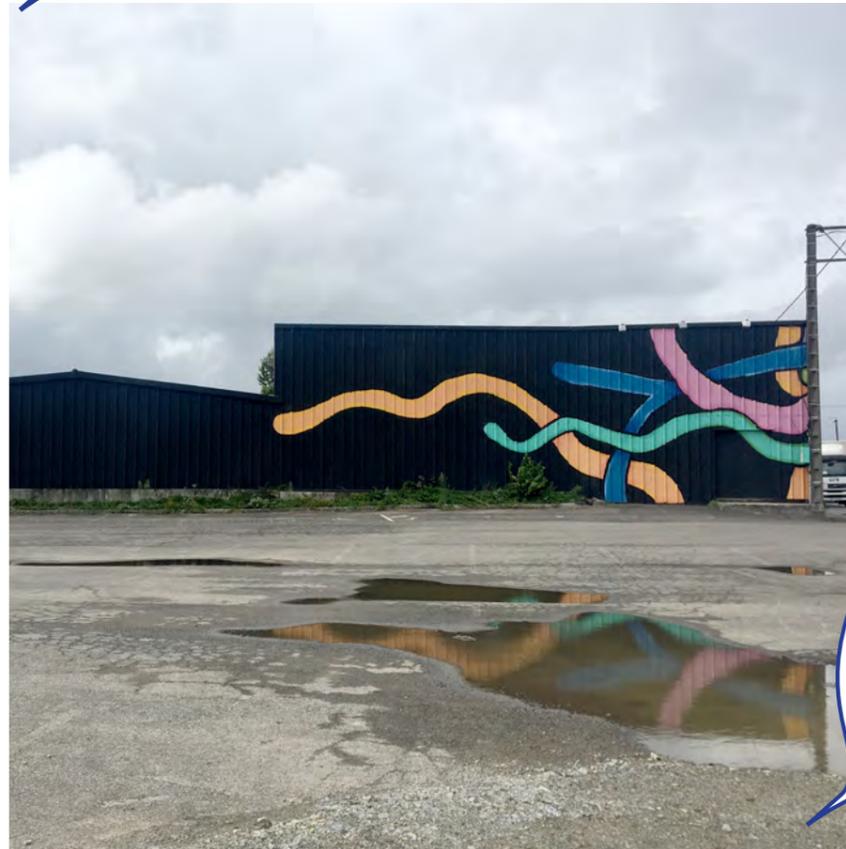
Association Chemins de fer du Centre Bretagne

1. **Sauvegarder** l'infrastructure ferroviaire/entretenir (phase 1)
2. Rouvrir aux voyageurs (phase 2)

Actuellement, il existe un train touristique entre Pontivy et Lambel-Camors. L'entretien et la rénovation des engins qu'elle possède sont confiés par la SNCF. L'atelier de réparation et maintenance est situé à Loudéac (secteur Eureden)
Il existe peu d'actions de **valorisation** ou de **diffusion**.
Les journées du Patrimoine pourraient être une opportunité de mettre en avant ce **patrimoine** ferroviaire.
> Au vue de l'ensemble des contraintes (sonores et olfactives), l'atelier de maintenance doit-il rester à Loudéac ? Peut-il être relocalisé ?

« Pourquoi les habitants du centre ville n'iraient-ils pas à Saint-Bugan ? »

« La valorisation de l'infrastructure ferroviaire pourrait être une opportunité de renforcer l'attractivité touristique »



Le futur Tiers-lieu



« Le Tiers-lieu peut engager la redynamisation du quartier de la gare »

La friche ferroviaire

« Il faut penser la multimodalité ! »

2 — CONCERTATION

MICRO-TROTTOIRS : L'ÉCOLE JULES VERNE ET LE MARCHÉ

Les micro-trottoirs ont été réalisés sur les deux jours d'immersion.

À la sortie de l'école Jules Verne, Saint-Bugan

Au marché du samedi matin, centre-ville de Loudéac

Base de questionnaire :

- Habitez-vous à Loudéac ? Allez-vous régulièrement vers le quartier de la gare/centre-ville ?

Si oui, pour y faire quoi ?

Si non, pourquoi ?

• Mobilité

Comment vous déplacez-vous à Loudéac ?

Pratiquer vous le vélo ?

Usages quotidien ou ponctuel/touristique ?

• Activités/équipements

Où allez-vous vous balader ?

Quelles activités pratiquez-vous le week-end ?

Quels activités ou aménagements imaginez-vous sur le site de la gare ?

Sortie de l'école Jules Verne, Saint-Bugan

Vendredi 16 septembre, 16h30

La majorité des parents d'élèves interrogés habitent dans des communes voisines. Une personne habitait à Loudéac, au sein du quartier de la gare.

Sur l'ensemble des parents d'élèves interrogés, peu d'entre eux travaillent au sein de la commune.

• MOBILITÉ :

L'ensemble des parents d'élèves déplore le **manque de pistes cyclables** et de continuités piétonnes à Loudéac. Ils dénoncent la **dangerosité** de certains **axes routiers** pour les cyclistes.

• ÉQUIPEMENTS :

Le manque d'**aires de jeux** pour enfants a été mis en avant.

L'ensemble des parents emmènent leurs enfants à **Aquarev**, à l'est de la commune.

Les parents se rendent rarement dans le centre-ville, et évoquent un **manque de dynamisme**.

• LOGEMENTS :

« Il y a beaucoup de dents creuses à Loudéac, il faudrait penser sa **densification/rénover** plutôt que de construire du neuf. »

Aucun des parents interrogés ne se rend dans le quartier de la gare. Seule une personne y habite, elle a pour habitude d'aller promener son chien sur la friche ferroviaire.

Marché, Avenue des Combattants, Loudéac

Samedi 17 septembre, 9h

- Le parking de la gare accueille aujourd'hui 2 places de stationnement camping-car.

Le site pourrait-il augmenter sa capacité d'accueil dans l'avenir ?

- Le **projet de la gare** pourrait-il être une **opportunité** de **sensibiliser** les enfants à l'écologie, aux végétaux locaux ? Faire de ce site un lieu d'expériences et de sensibilisation (écoles, MDJ, etc.).

- Le site de la friche pourrait être un lieu qui **favorise les rencontres** (aires de jeux pour enfants, parc, etc.)

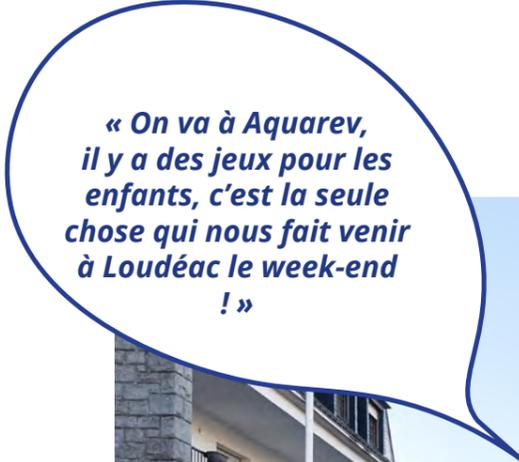
- **Garder** le pôle **gare routière** et le **valoriser**. L'implantation de l'office du tourisme sur le site pourrait-elle être une idée à développer ?



« Il n'a pas de continuité cyclable entre la ville et la voie verte »



« Il manque d'espaces de jeux pour les enfants »



« On va à Aquarev, il y a des jeux pour les enfants, c'est la seule chose qui nous fait venir à Loudéac le week-end ! »

La voie verte, Saint-Bugan



Avenue des Combattants, Loudéac

MICRO-TROTTOIRS : L'ÉCOLE JULES VERNE ET LE MARCHÉ

« Il faut un lieu qui favorise les rencontres ! »

« Il y a beaucoup de dents creuses à Loudéac, il faudrait penser sa densification/rénover plutôt que de construire du neuf. »

-« À Loudéac, on prône le vélo, mais on n'a pas de pistes cyclables ! »

« Il faut redynamiser le centre-ville. Plus de commerces ! »

« Le site de la gare pourrait être un lieu qui sensibilise les enfants à l'écologie, aux végétaux et aux ressources locales »



2 — CONCERTATION DIAGNOSTIC EN MARCHANT

« Ce site est une opportunité de reconnecter les quartiers de la ville et tisser des liens entre les venelles piétonnes du centre-ville, Saint-Bugan, les voies vertes, ou encore l'intermarché »



Départ, entrée sur le site



La friche Eureden



Arrivée devant l'intermarché

« La création d'un vélorail pourrait-être un projet intéressant à développer »



Passage par une venelle piétonne



La Patouillette
Le futur verger collectif

« À deux pas du site, la Patouillette : le futur verger collectif ! »



Arrivée à la guingette de Loudéac
Fin de l'arpentage



« Ce bâtiment doit devenir une brasserie ! »

« Ce bâtiment doit devenir un pôle jeunesse ! »

« Ce site est une opportunité de reconnecter les quartiers de la ville et tisser des liens entre les venelles piétonnes du centre-ville, Saint-Bugan, les voies vertes, ou encore l'intermarché. »

-« À Loudéac, on prône le vélo, mais on n'a pas de pistes cyclables ! »

« Il faut redynamiser le centre-ville. Plus de commerces ! »

« La création d'un vélorail pourrait être intéressante à développer. »

« Il n'a pas de continuité cyclable entre la ville et la voie verte. »

« Il y a beaucoup de dents creuses à Loudéac, il faudrait penser sa densification/rénover plutôt que de construire du neuf. »

« On a besoin d'un lieu de promenade à Loudéac ! »

« Il faut penser la multimodalité ! »

« Ce patrimoine industriel, c'est la cathédrale du site »

« Il faut un lieu qui favorise les rencontres ! »

« Le site de la gare pourrait être un lieu qui sensibilise les enfants à l'écologie, aux végétaux et aux ressources locales. »

« Il manque d'espaces de jeux pour les enfants. »

« La valorisation de l'infrastructure ferroviaire pourrait être une opportunité de renforcer l'attractivité touristique. »

BILAN DE LA CONCERTATION



2 — CONCERTATION

BILAN DE LA CONCERTATION

LOGEMENT

BESOIN / OBJECTIF :

- Favoriser la construction de logements ;
- Logement locatif : habitants comme élus font part du manque de logement locatif, avec pour objectif :
 - Permettre aux populations ouvrières de se loger
 - Inciter les gens travaillant à Loudéac mais n'y habitant pas de s'installer
- Attirer ou garder une population de cadre, deux axes :
 - Créer une offre de logement locatif de qualité : période d'installation de découverte, etc.
- Créer des habitats de qualité (logement de standing)

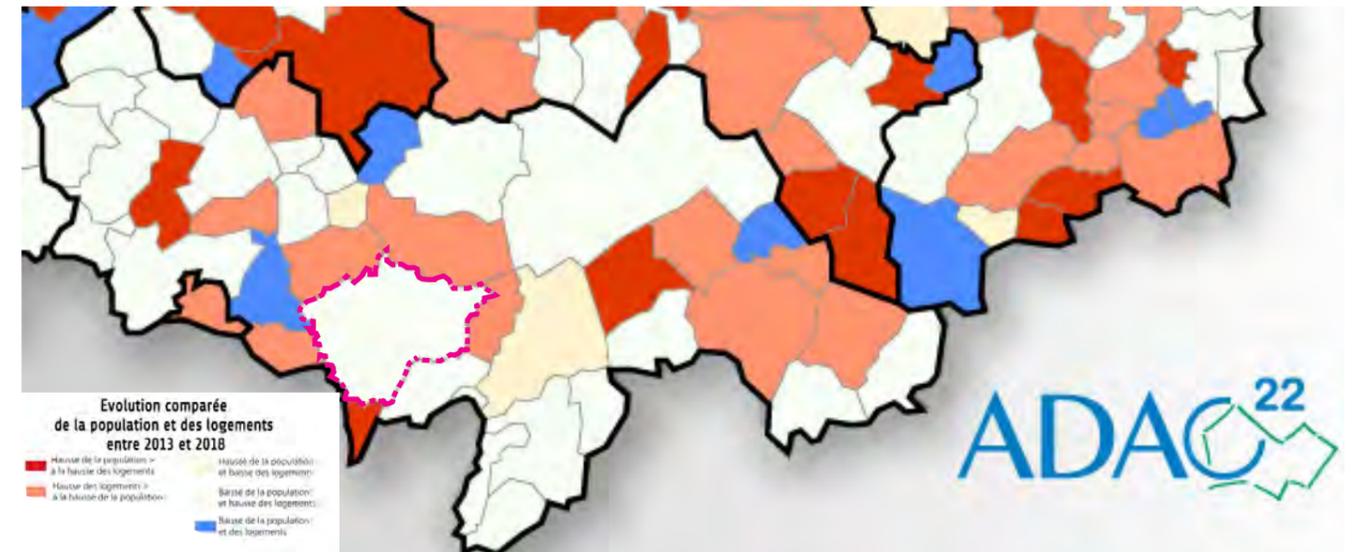
ÉTAT DES LIEUX :

- Presque la moitié des résidences principales **48 %** sont des grandes résidences, ayant **5 pièces ou plus** ;
- Loudéac possède peu de studio, seulement **4,1% des résidences principales** ;
- En revanche **11,3 %** sont des **logements vacants (582)**, soit **3,9 % de plus qu'en 2008** ;
- Selon la carte d'évolution population/logements entre 2013 et 2018, **on constate que Loudéac a une baisse en population et une hausse de logement.**
- Les logements sont occupés à **62,1% par des propriétaires** et à **36,8 % par des locataires.**
- Construction de **48 logements intermédiaires**, sur le quartier de la gare par Terres d'Armor Habitat / Cargo architecture

ENJEUX

Il existe un manque dans l'offre locatif à Loudéac et en parallèle, elle possède une part non négligeable de logements vacants.

- Nature des logements vacants ?
- Favoriser la réhabilitation du parc existant ?



LOG T2 - Catégories et types de logements

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	4 664	100,0	4 979	100,0	5 132	100,0
Résidences principales	4 232	90,7	4 389	88,2	4 375	85,3
Résidences secondaires et logements occasionnels	89	1,9	82	1,6	175	3,4
Logements vacants	343	7,4	508	10,2	582	11,3
<i>Maisons</i>	3 193	68,5	3 448	69,3	3 510	68,4
<i>Appartements</i>	1 423	30,5	1 498	30,1	1 576	30,7

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022 .

LOG T3 - Résidences principales selon le nombre de pièces

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	4 232	100,0	4 389	100,0	4 375	100,0
1 pièce	218	5,2	162	3,7	180	4,1
2 pièces	381	9,0	455	10,4	453	10,4
3 pièces	752	17,8	751	17,1	701	16,0
4 pièces	855	20,2	902	20,6	939	21,5
5 pièces ou plus	2 026	47,9	2 118	48,3	2 102	48,0

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022.

2 — CONCERTATION

BILAN DE LA CONCERTATION

MOBILITÉ

BESOIN / OBJECTIF :

- Assurer la continuité de la voie verte et les déplacements à vélo (aménagement adéquat aux mobilités douces)
- Accueillir les cyclotouristes : consignes vélos, restauration, hébergement, orientation ;
- Développer l'intermodalité au sein du pôle – aire de covoiturage, parking relais, camping-car, consignes vélo.

ÉTAT DES LIEUX :

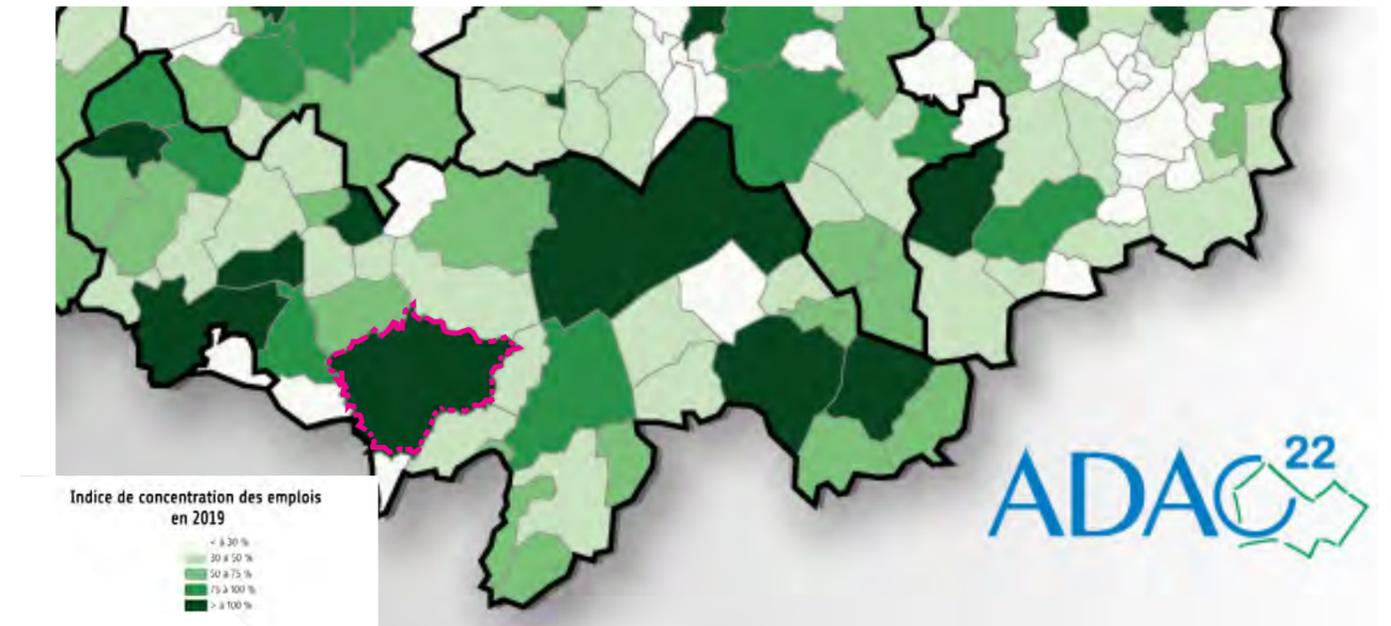
- **L'indice de concentration** des emplois en 2019 au niveau de la commune de Loudéac est **supérieure à 1**, autrement dit, beaucoup d'utilisateur **travaillant à Loudéac n'y résident pas**. (Nombre d'emplois supérieure au nombre de résidents ayant un emploi)
- Une grande majorité des déplacements pendulaire s'effectue en véhicule motorisé à quatre-roues (voiture, camion ou fourgonnette)
- La mobilité douce représente **11,7% des déplacements pendulaire** à Loudéac ;
- Un peu moins d'un tiers des résidents actifs de 15 ans ou plus, ayant un emploi travaille en dehors de Loudéac.

Objectif : inciter les travailleurs non pas à traverser la ville mais à s'y installer.

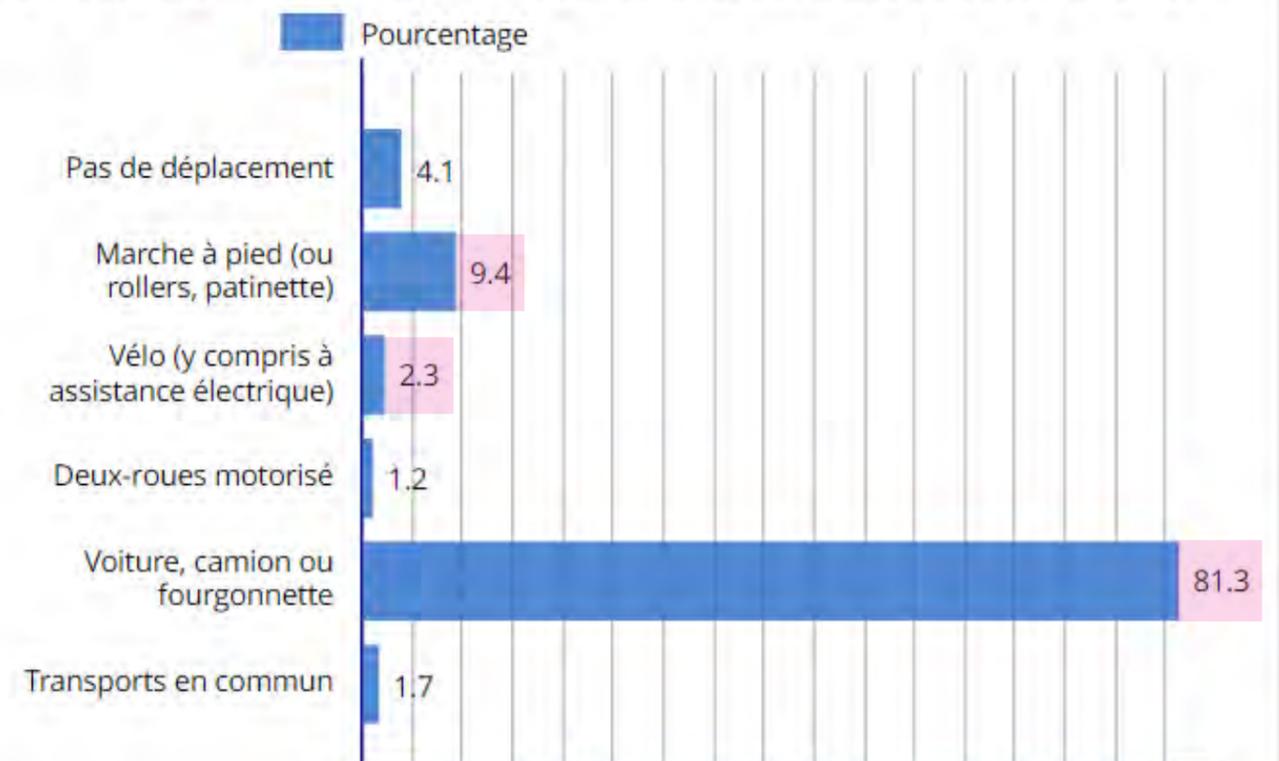
ENJEUX

La thématique du vélo est ressortie plusieurs fois durant notre immersion à Loudéac.

- Faire de Loudéac un pôle autour de la mobilité douce et de l'utilisation du vélo, à travers l'aménagement du quartier de la gare ?



ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



BILAN DE LA CONCERTATION

EQUIPEMENTS ET AUTRES AMÉNAGEMENTS

Besoin / Objectif :

- Maison de jeunes 80 places (activités manuelles, jeux pour enfants, couture) **en urgence car le local actuel est saturé** ;
- Chambre d'hôte ;
- Tiers-lieu (recyclerie) ;
- Espace de récréation, de promenade, d'animation ;
- Créer un cadre végétal, cela inciterait les passagers à s'installer ;
- Activités à l'extérieure pour les enfants ;
- Résidence services pour les personnes âgées peu autonomes ;
- Penser à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ;
- Créer une mixité intergénérationnelle.

État des lieux

- Le projet de biodiversité : consiste à semer, planter et gérer le patrimoine naturel (faune / flore) ce projet impliquera des espèces sauvages locales qui proviendront de la nature environnante ;
- La commune envisage la réalisation d'une opération de végétalisation / renaturation du secteur ouest de la voie ferrée ;
- La commune projette la réalisation d'un tiers-lieux, dont recyclerie « seconde vie » dans l'ancien local commercial (ex magasin vert)
- La construction du vélodrome (finalisation prévue pour juin 2023)
- Les rails appartiennent toujours à la SNCF, cela veut dire que les aménagement sur certaines parcelles doivent être réversibles ;
- La dépollution de la friche industrielle «Eureden», par la phytoremédiation.

Faire de la friche, un espace de connexion entre la ville et la nature, notamment à travers la continuité de la voie verte, et la création d'un cadre végétal au cœur de la ville ;

Développer rapidement de l'activité au sein du quartier de la gare pour le redynamiser ;

Penser au court et au long termes dans les solutions d'aménagement en s'adaptant au situation d'urgence.