

SCoT de la CC Châteaubriant Derval



Copil - Diagnostic territorial

La mobilité, l'espace et les formes urbaines

18 mai 2017



URBANISTES ASSOCIÉS



cibles & stratégies
marketing communication

Sommaire

I/ Mobilités du territoire

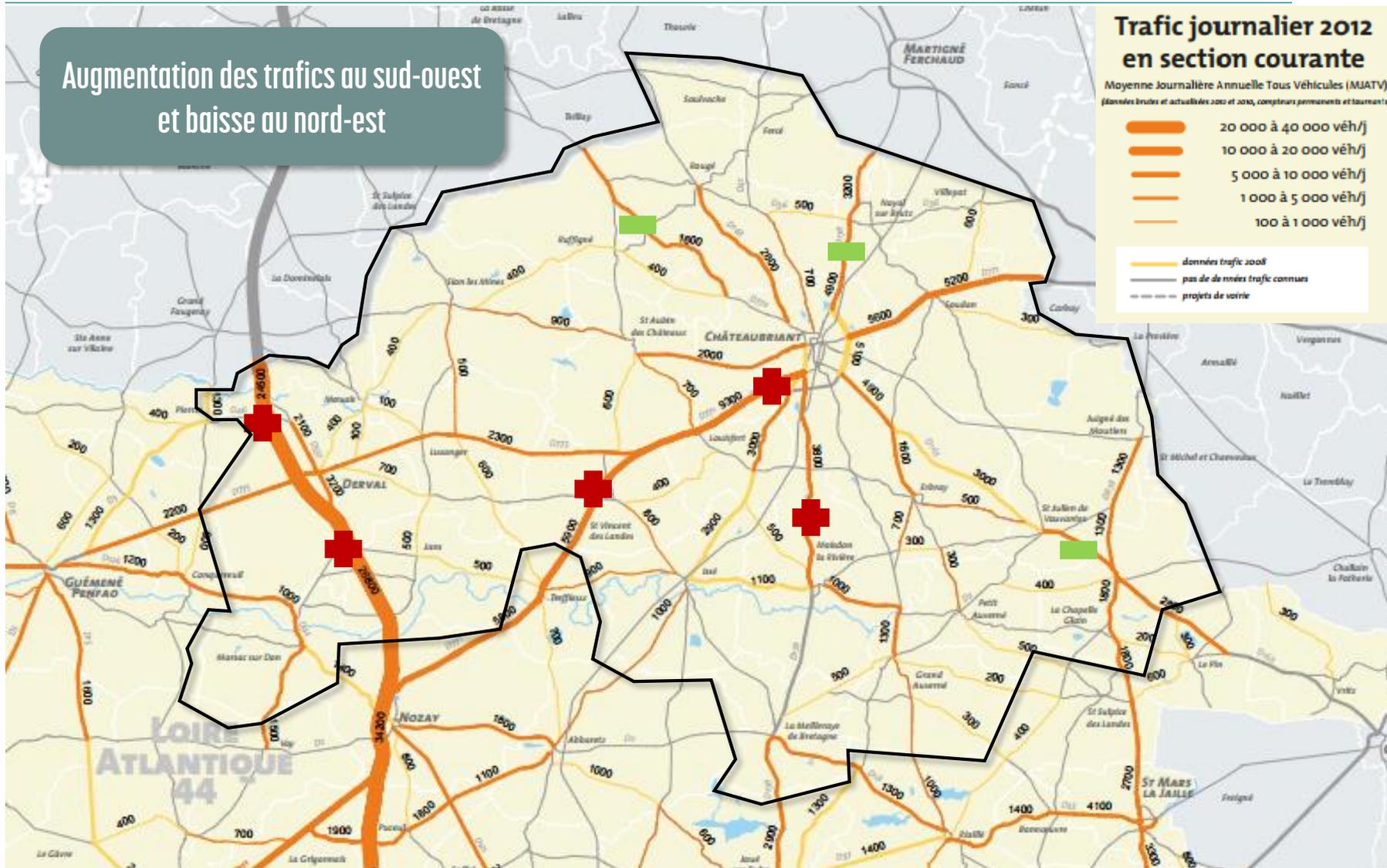
II/ Occupation du sol, consommation foncière et formes urbaines

Les mobilités du territoire

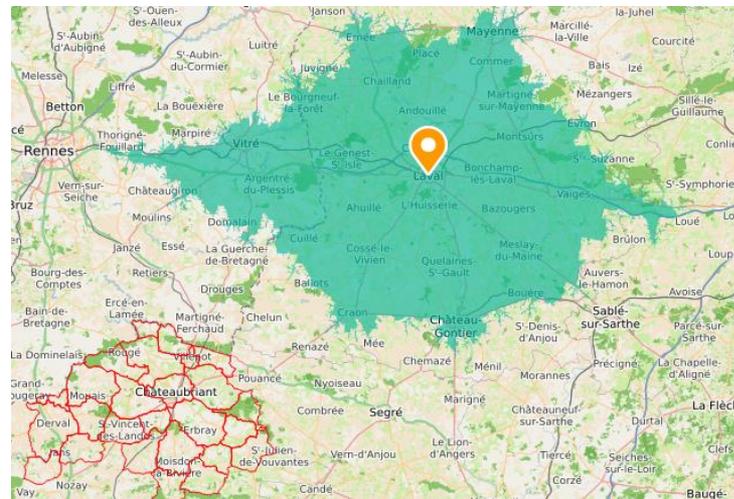
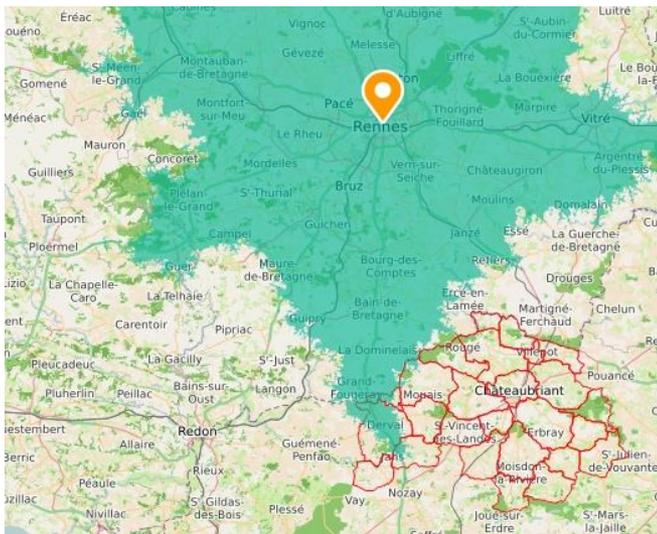


Un trafic routier qui accompagne les évolutions démographiques

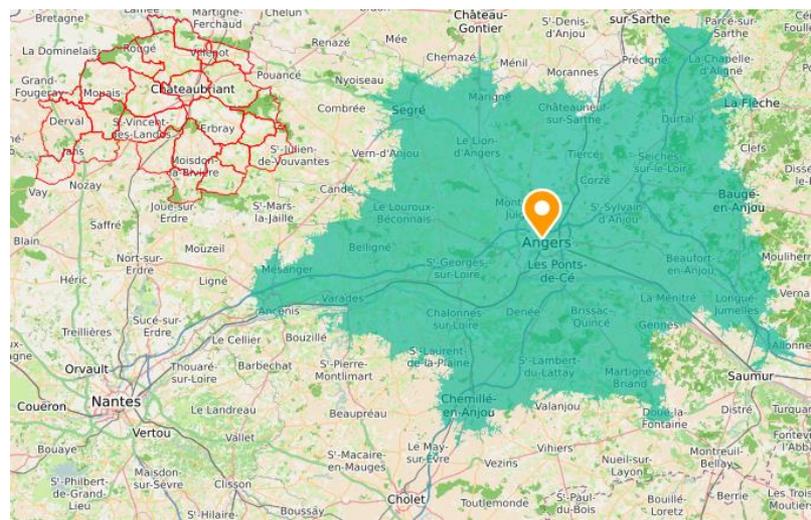
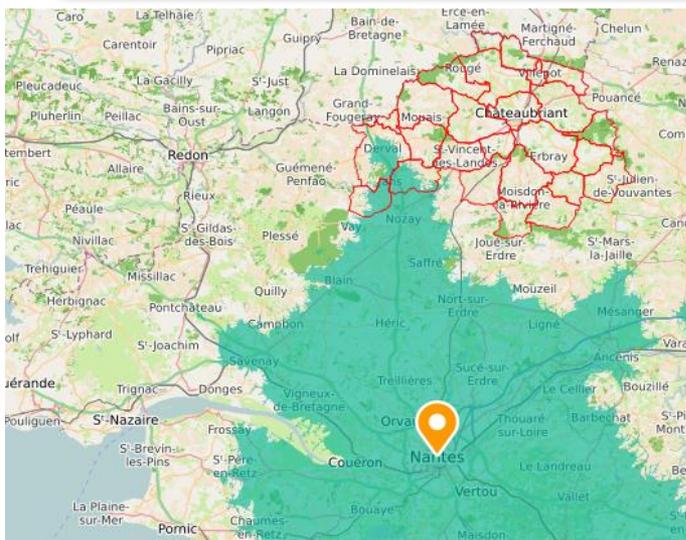
Augmentation des trafics au sud-ouest
et baisse au nord-est



Environ 1h pour atteindre les 4 pôles d'emplois voisins



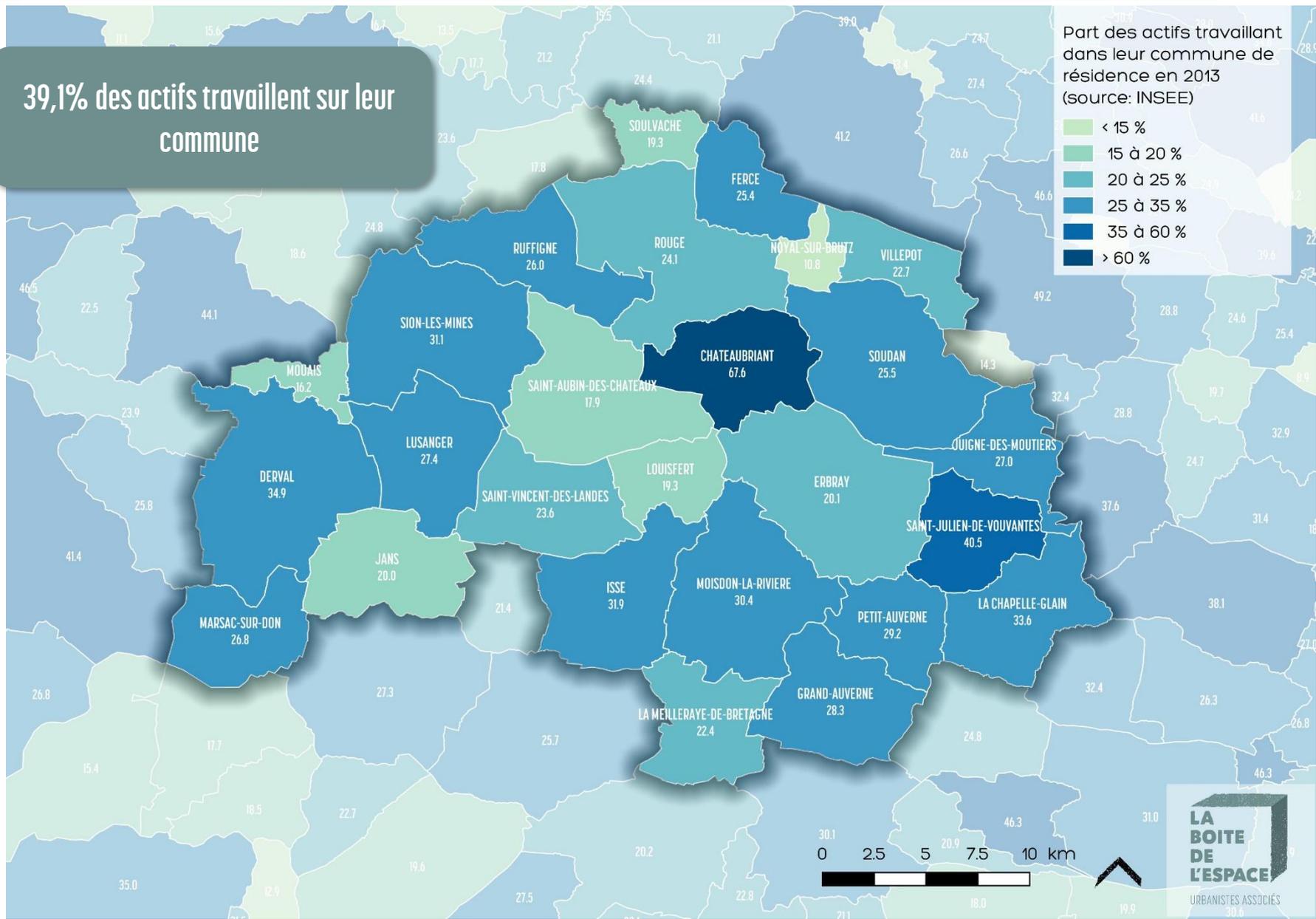
Cartographie des isochrones de 45 minutes en voiture à partir de Nantes, Rennes, Angers et Laval
Entre 55min et 1h10 entre Châteaubriant et ces 4 villes



Part des actifs travaillant sur leur commune

39,1% des actifs travaillent sur leur commune

Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence en 2013 (source: INSEE)



0 2.5 5 7.5 10 km

Part des actifs travaillant sur la communauté de communes

69,2% des actifs travaillent
sur le territoire en 2013

12 178 actifs

5424 actifs

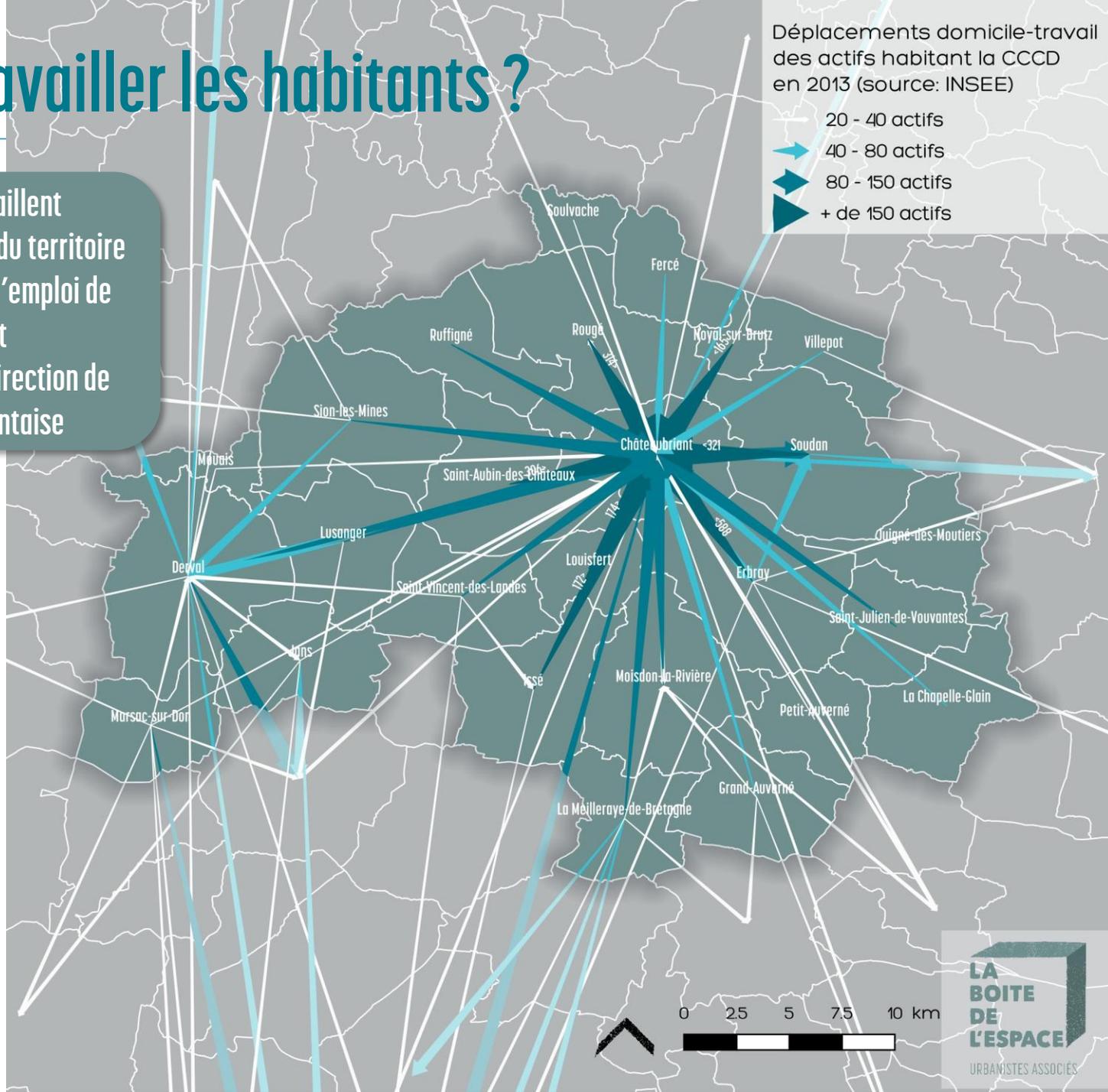
3712 actifs

Hors communauté de
communes

Où vont travailler les habitants ?

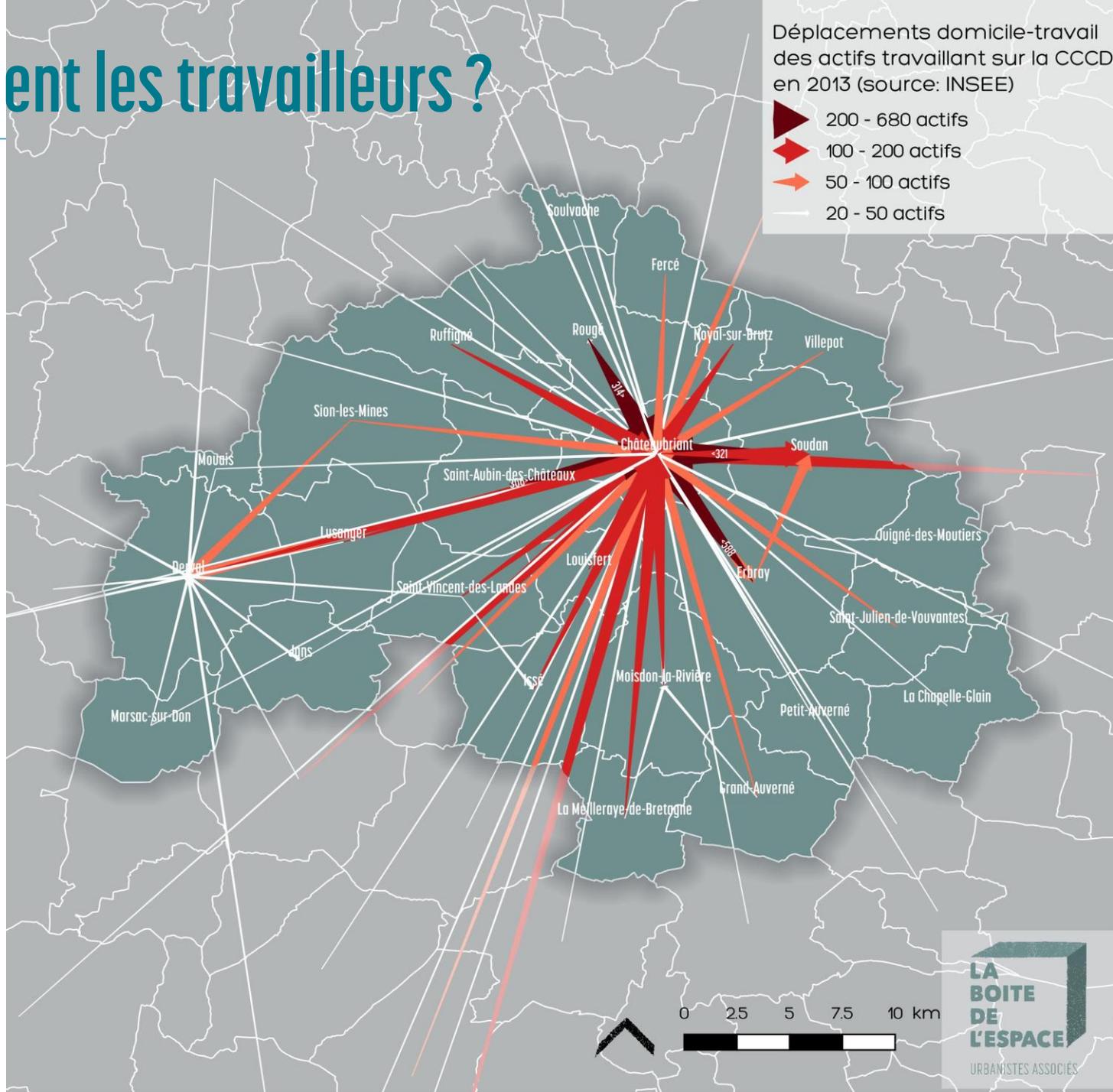
Des actifs qui travaillent majoritairement au sein du territoire et notamment au pôle d'emploi de Châteaubriant
Mais aussi au sud, en direction de l'agglomération nantaise

Déplacements domicile-travail des actifs habitant la CCCD en 2013 (source: INSEE)



D'où viennent les travailleurs ?

Déplacements domicile-travail des actifs travaillant sur la CCCD en 2013 (source: INSEE)



Et alors ?

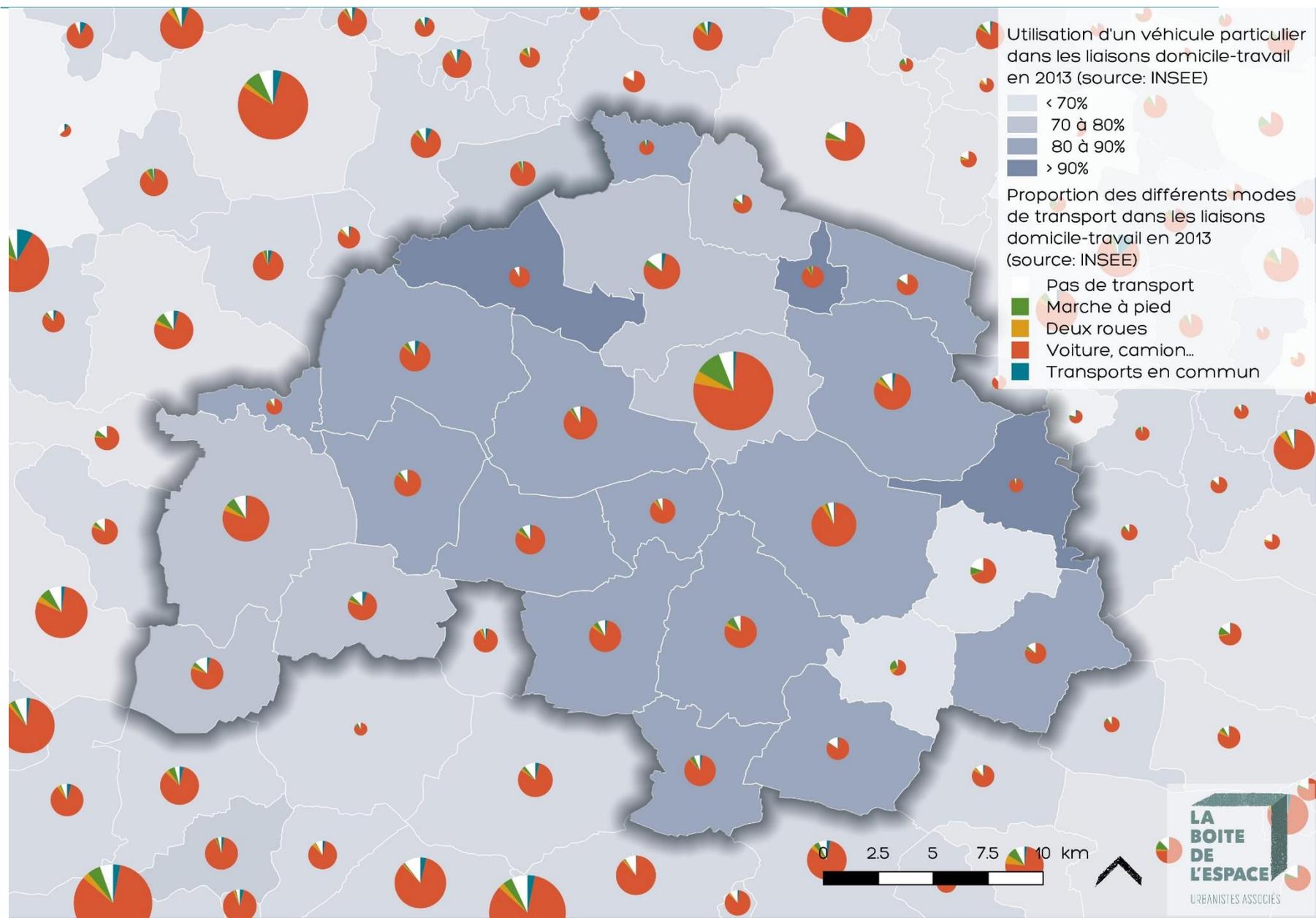
Le réseau routier engendre deux logiques de fonctionnement :

- Un axe nord-sud qui traverse l'ouest du territoire et le rapproche de Rennes et Nantes
 - Un réseau concentrique vers Châteaubriant

Suffisamment éloignée pour n'être pas dépendante des métropoles voisines, la communauté de communes connaît toutefois de fortes influences, de Nantes notamment.

Les secteurs sous influence sont ceux qui ont observé les croissances démographiques les plus fortes, il est essentiel de maîtriser cette influence

Une prédominance de la voiture individuelle

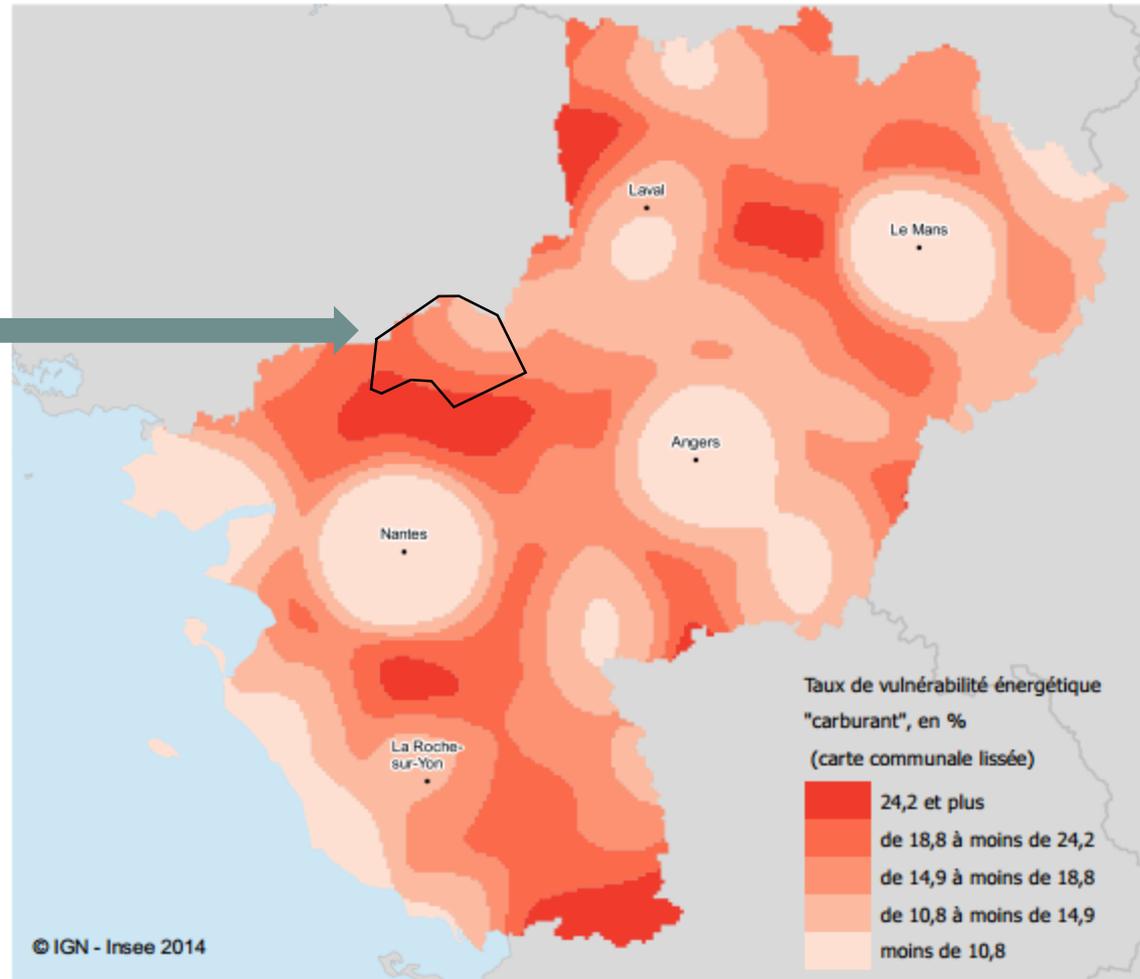


Quelle vulnérabilité énergétique sur le territoire ?

4 La vulnérabilité énergétique « carburant » augmente en s'éloignant des pôles urbains

Taux de vulnérabilité énergétique « carburant » par commune (carte lissée)

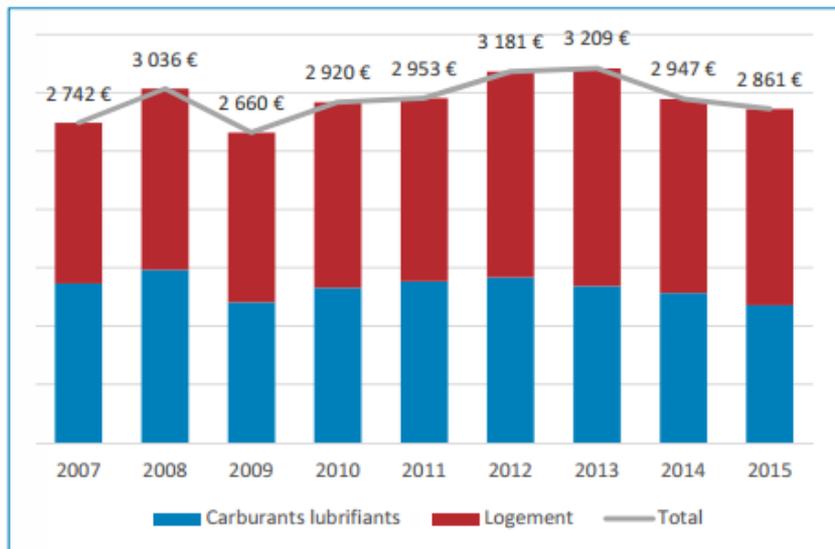
Une vulnérabilité énergétique sur les franges sud du territoire



Vulnérabilité énergétique : un ménage est considéré comme énergétiquement vulnérable si son taux d'effort énergétique est supérieur à 4,5 % pour le carburant automobile, soit le double de la médiane des taux d'effort observés en France métropolitaine. Le taux d'effort énergétique correspond aux dépenses en énergie rapportées au revenu du ménage.

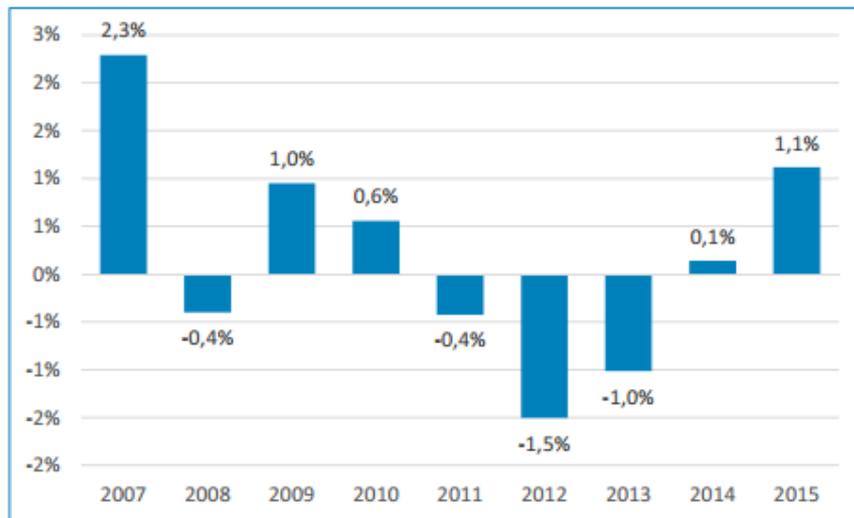
En toute logique, quand l'énergie augmente, le pouvoir d'achat diminue ...

Graphique 1 : Dépenses d'énergie des ménages entre 2007 et 2015, en euros courants
(Données à l'échelle nationale)



Source : SOeS, bilan de l'énergie 2010 - 2015

Graphique 2 : Évolution du pouvoir d'achat par unité de consommation
(Données à l'échelle nationale)



Source : Insee, comptes nationaux de l'année 2015 - base 2010

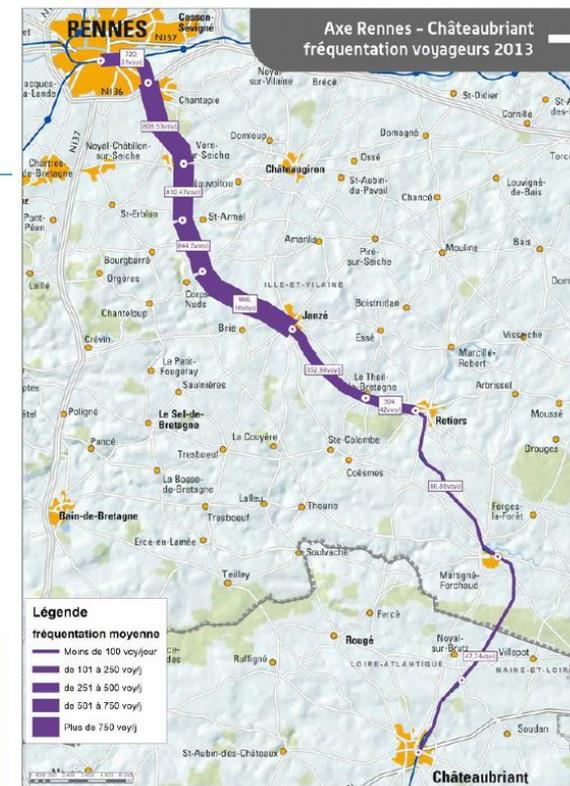
Quelles offres alternatives
à l'usage individuel de la voiture ?

Source : Observatoire National de la Précarité Énergétique

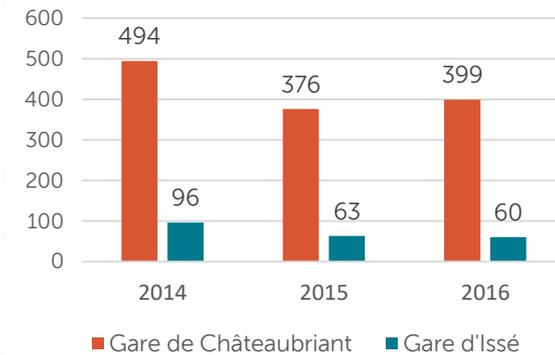
Un atout important : le ferroviaire



La gare de Châteaubriant :
une frontière ou une interface ?

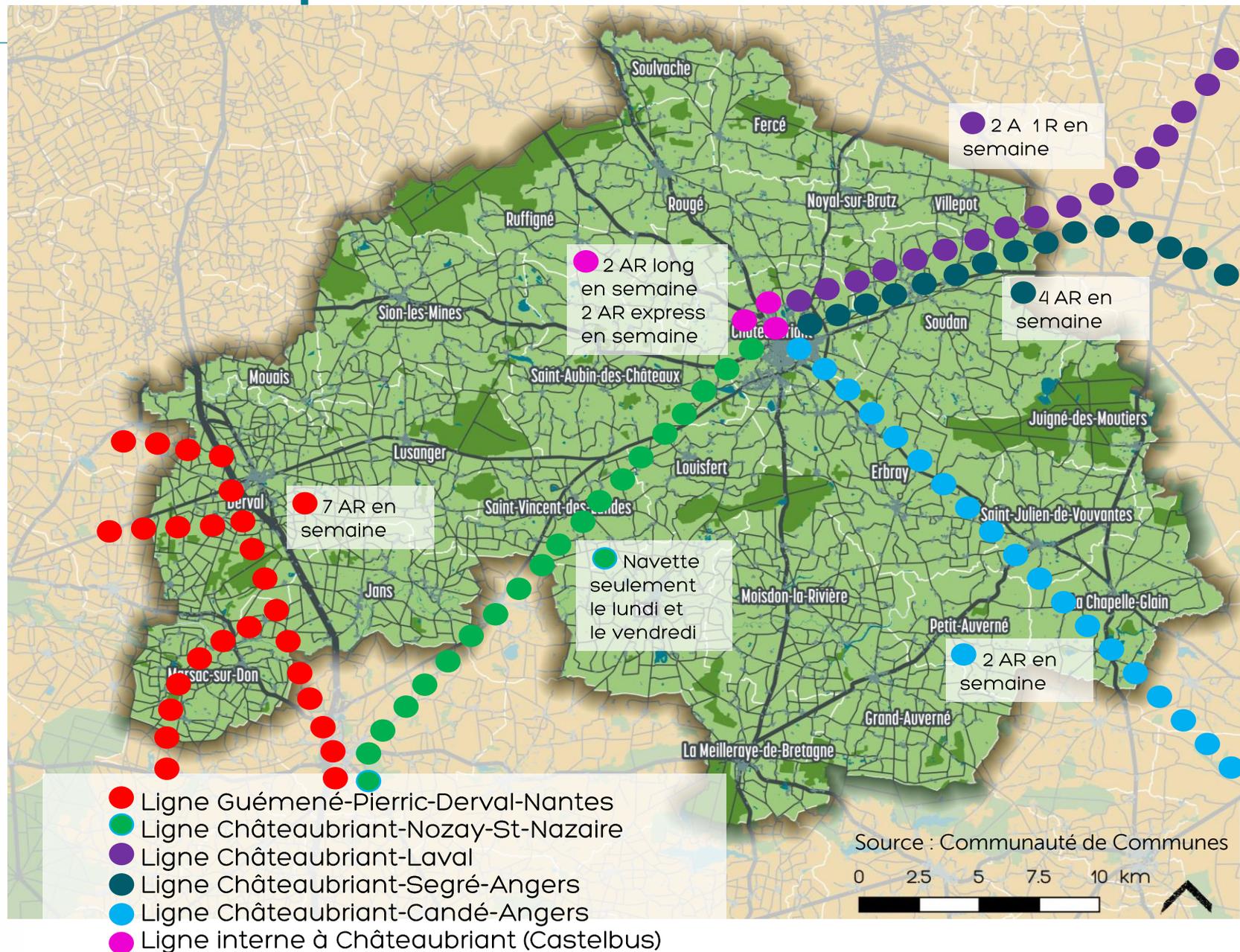


Montées descentes en tram train par jour
du lundi au vendredi par gare



Source : Conseil Régional

Autres transports en commun



Les transports alternatifs

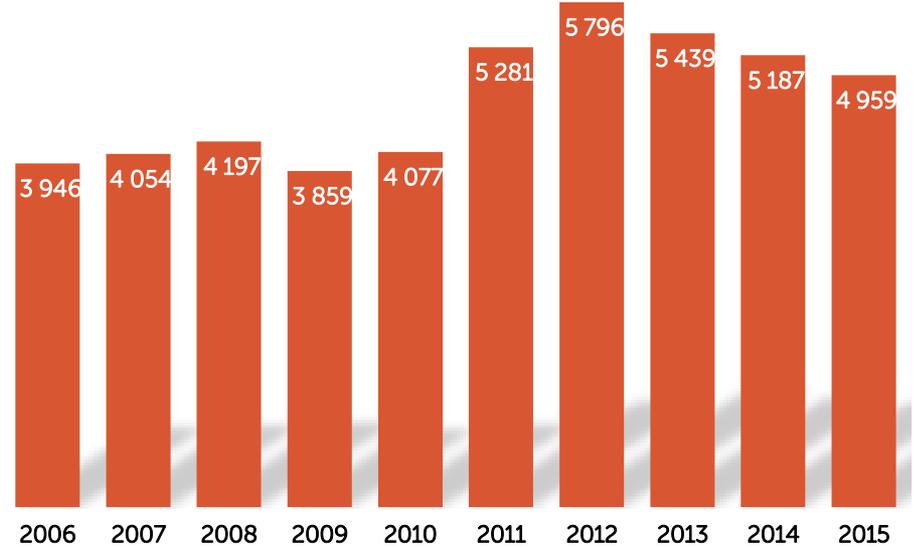


10 aires de covoiturage

Des réseaux de mobilités douces existants et à développer (voies vertes, pistes cyclables, cheminements doux...).

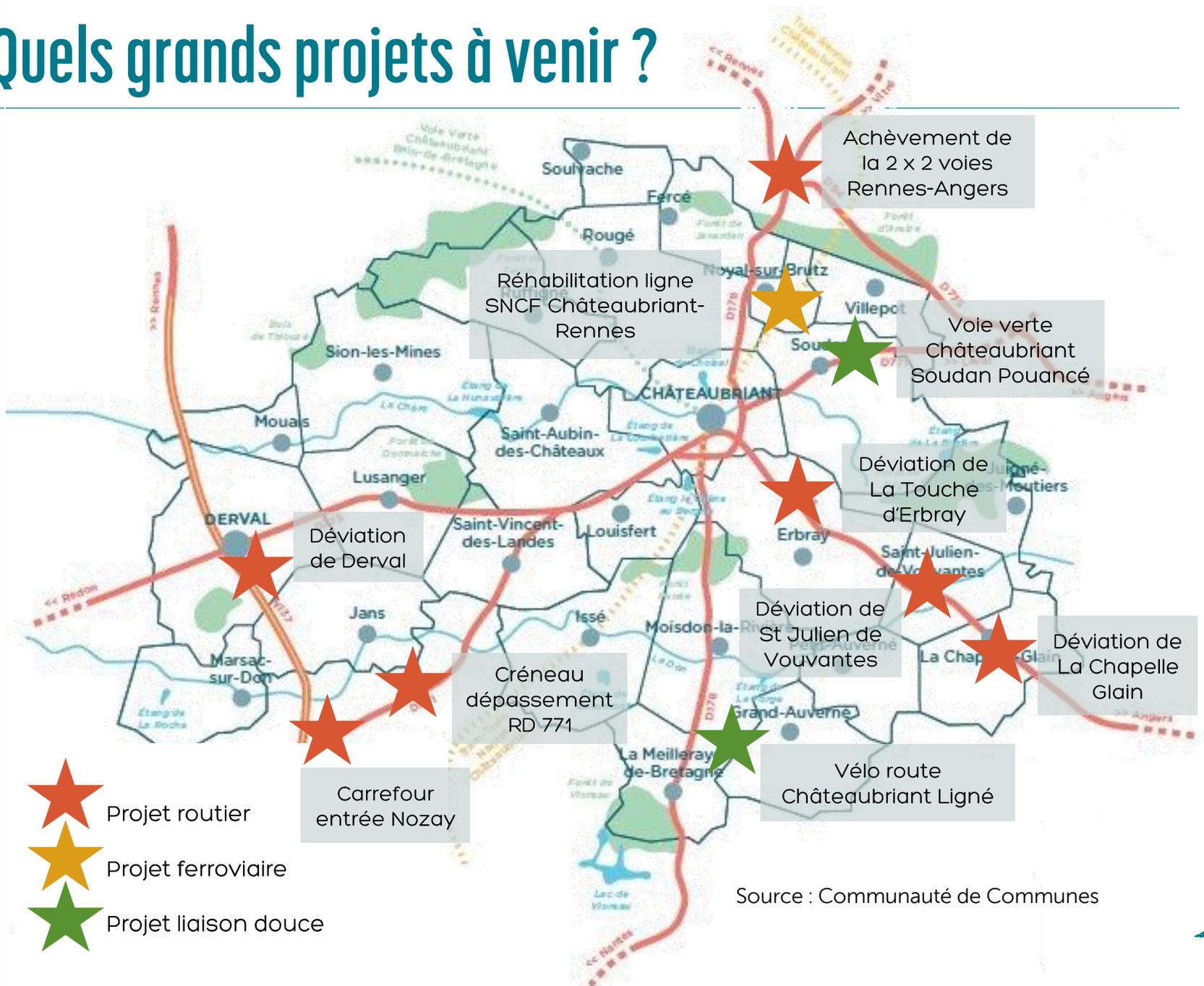
Du transport à la demande

Nombre de voyage des lignes taxis transport à la demande sur le Castelbriantais et le Secteur de Derval



Source : Communauté de Communes

Quels grands projets à venir ?



Et alors ?

La voiture individuelle est le mode de transport du quotidien pour la majorité des habitants du territoire, malgré les alternatives existantes.

DEMAIN, AVEC UN COUT DES TRANSPORTS (financier, écologique et social) QUI AUGMENTE, COMMENT LIMITER LES DEPLACEMENTS ET RENFORCER LES ALTERNATIVES ?

Avec une gare reliant à la fois Rennes et Nantes, Châteaubriant dispose d'une gare au potentiel élevé.
COMMENT UTILISER CE POTENTIEL POUR ACCENTUER LE RAYONNEMENT DU POLE DE CHATEAUBRIANT A L'ECHELLE REGIONALE ?

QUELS BESOINS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURE ?

L'occupation de l'espace

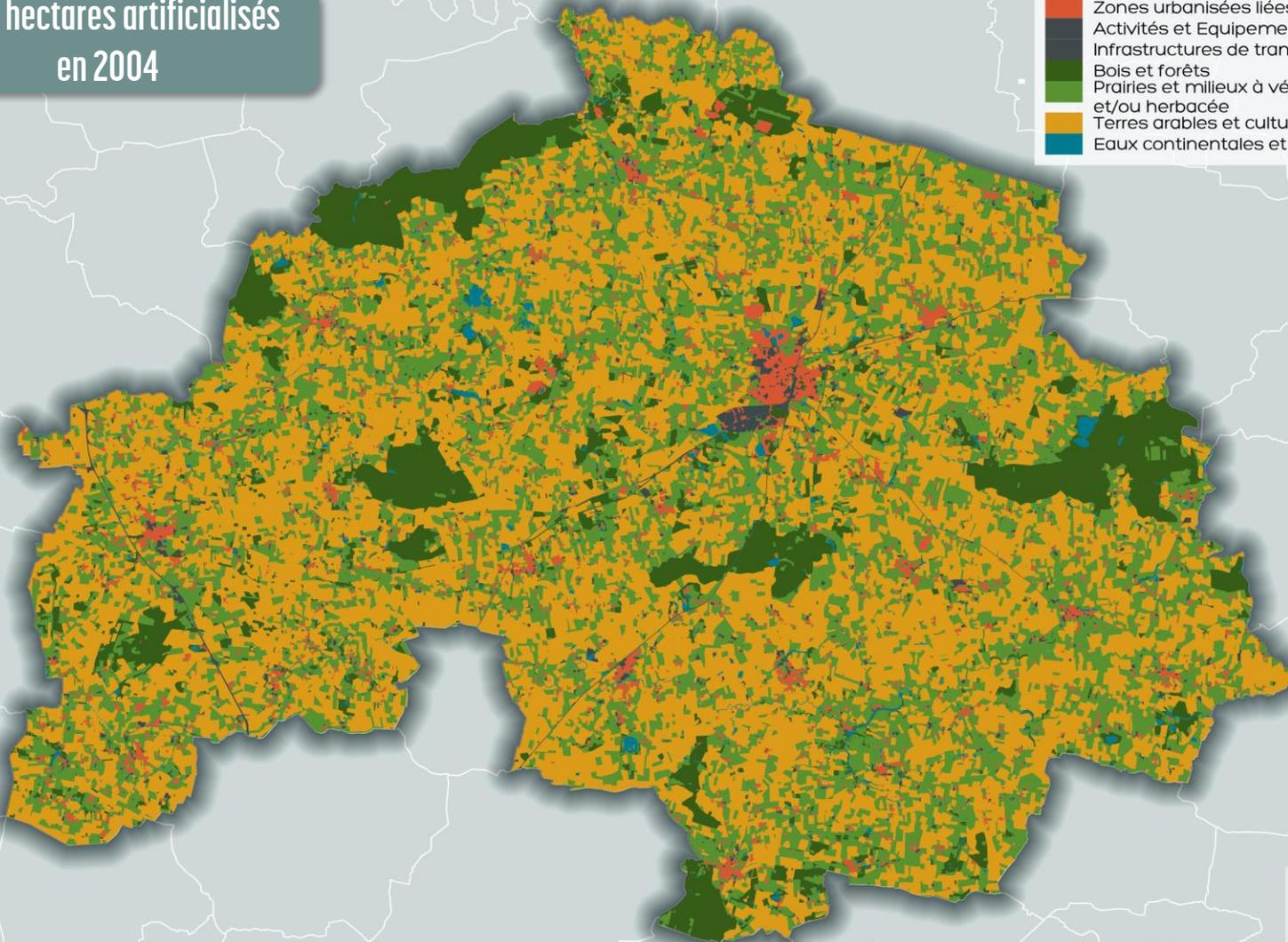


Occupation du sol en 2004

5 107 hectares artificialisés
en 2004

Occupation du sol en 2004
(source: Loire-Atlantique / BDMOS44)

- Zones urbanisées liées à l'habitat
- Activités et Equipements
- Infrastructures de transport
- Bois et forêts
- Prairies et milieux à végétation arbustive et/ou herbacée
- Terres arables et cultures permanentes
- Eaux continentales et milieux humides



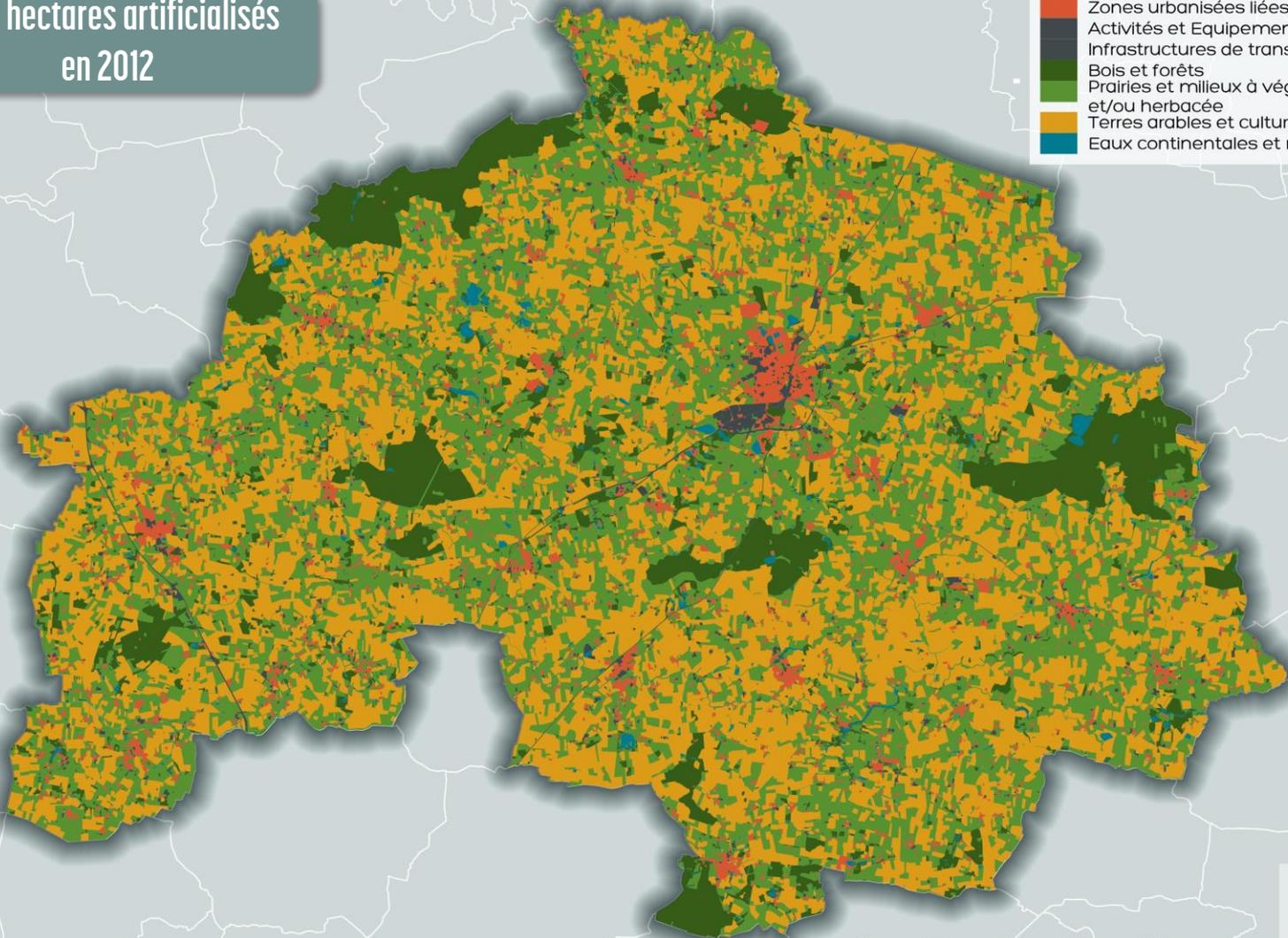
0 2.5 5 7.5 10 km



Occupation du sol en 2012

5 541 hectares artificialisés
en 2012

- Occupation du sol en 2012
(source: Loire-Atlantique / BDMOS44)
- Zones urbanisées liées à l'habitat
 - Activités et Equipements
Infrastructures de transport
 - Bois et forêts
 - Prairies et milieux à végétation arbustive
et/ou herbacée
 - Terres arables et cultures permanentes
 - Eaux continentales et milieux humides



0 2.5 5 7.5 10 km



LA
BOITE
DE
L'ESPACE

URBANISTES ASSOCIÉS

Evolution des surfaces artificialisées

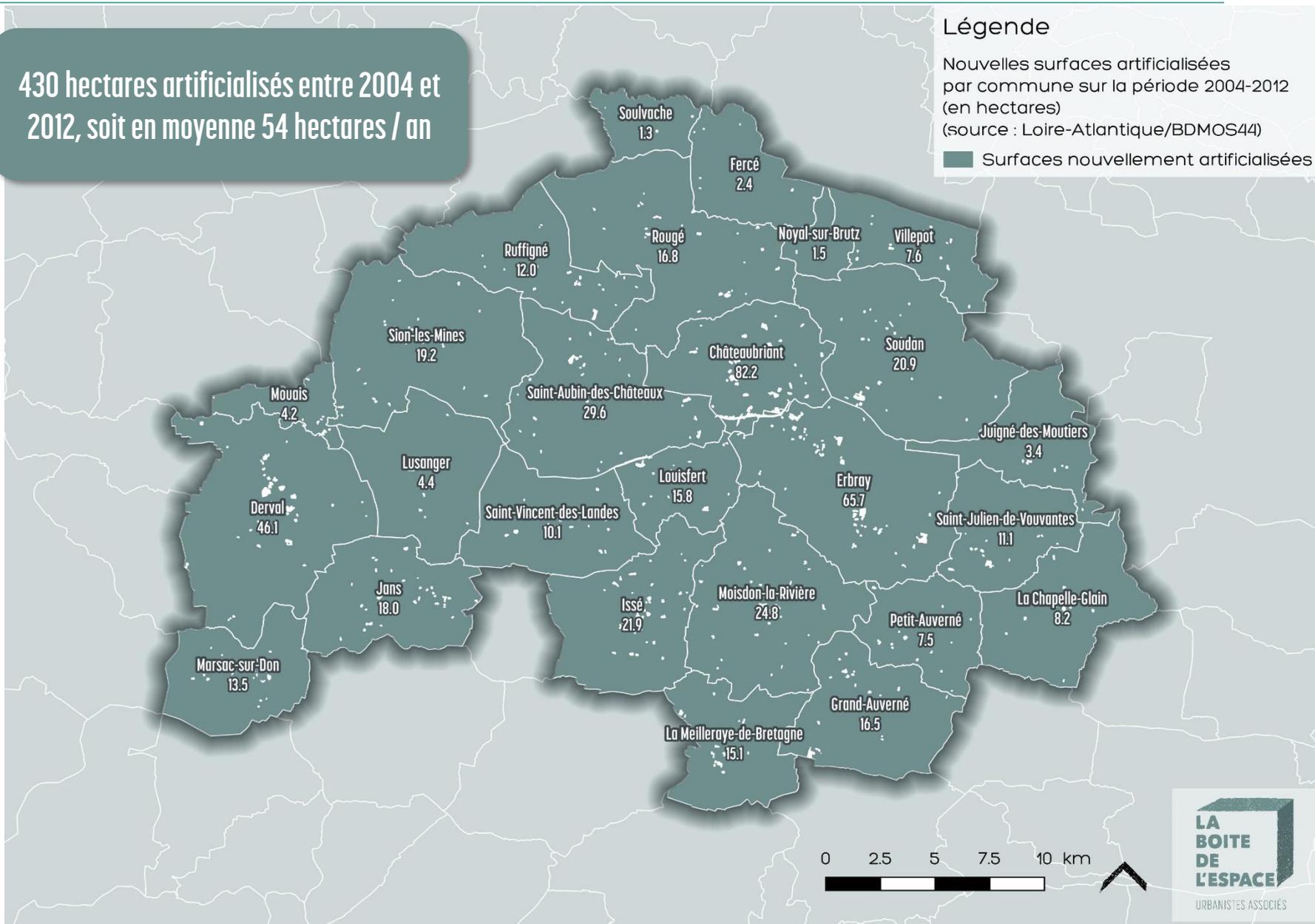
430 hectares artificialisés entre 2004 et 2012, soit en moyenne 54 hectares / an

Légende

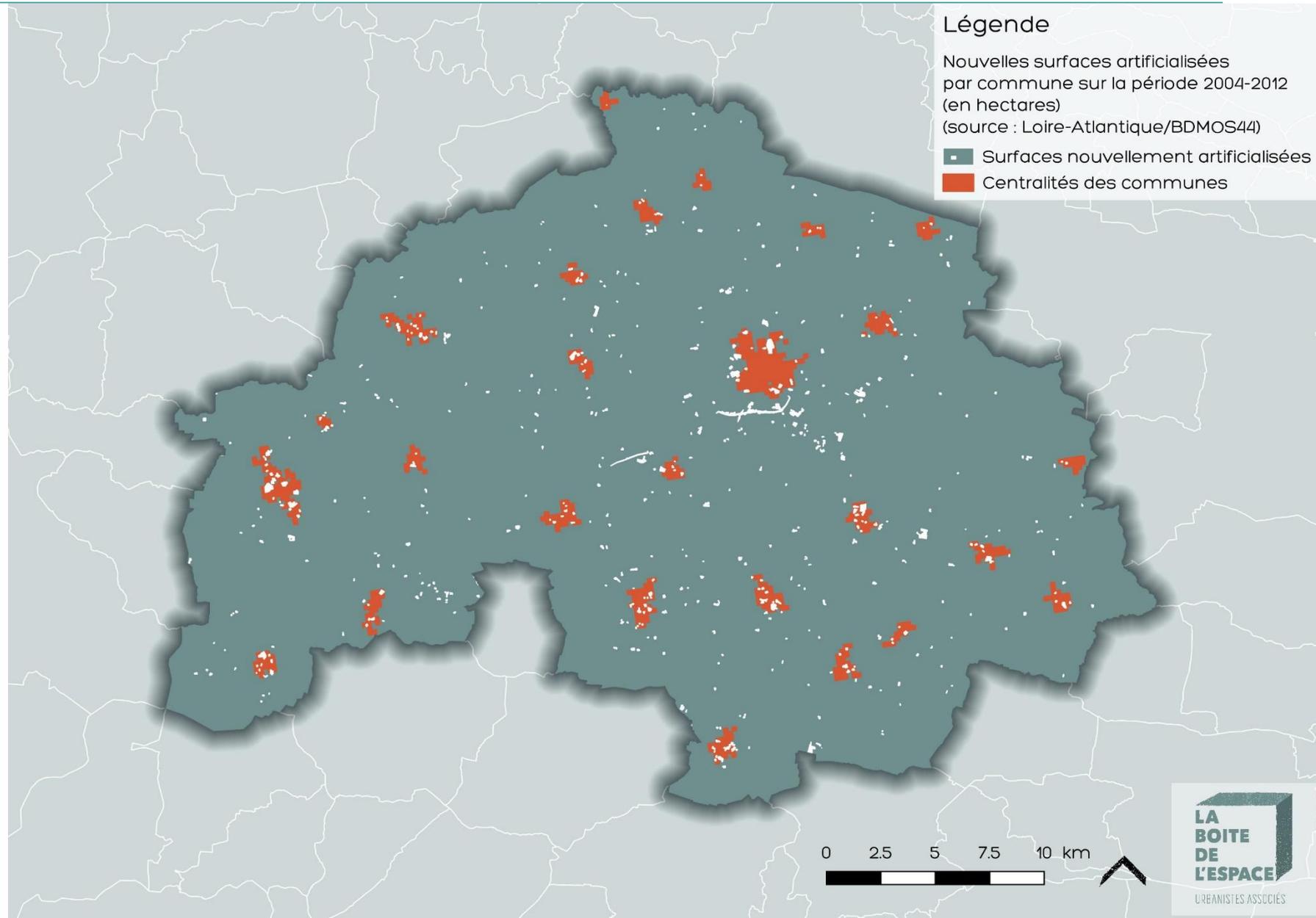
Nouvelles surfaces artificialisées par commune sur la période 2004-2012 (en hectares)

(source : Loire-Atlantique/BDMOS44)

■ Surfaces nouvellement artificialisées

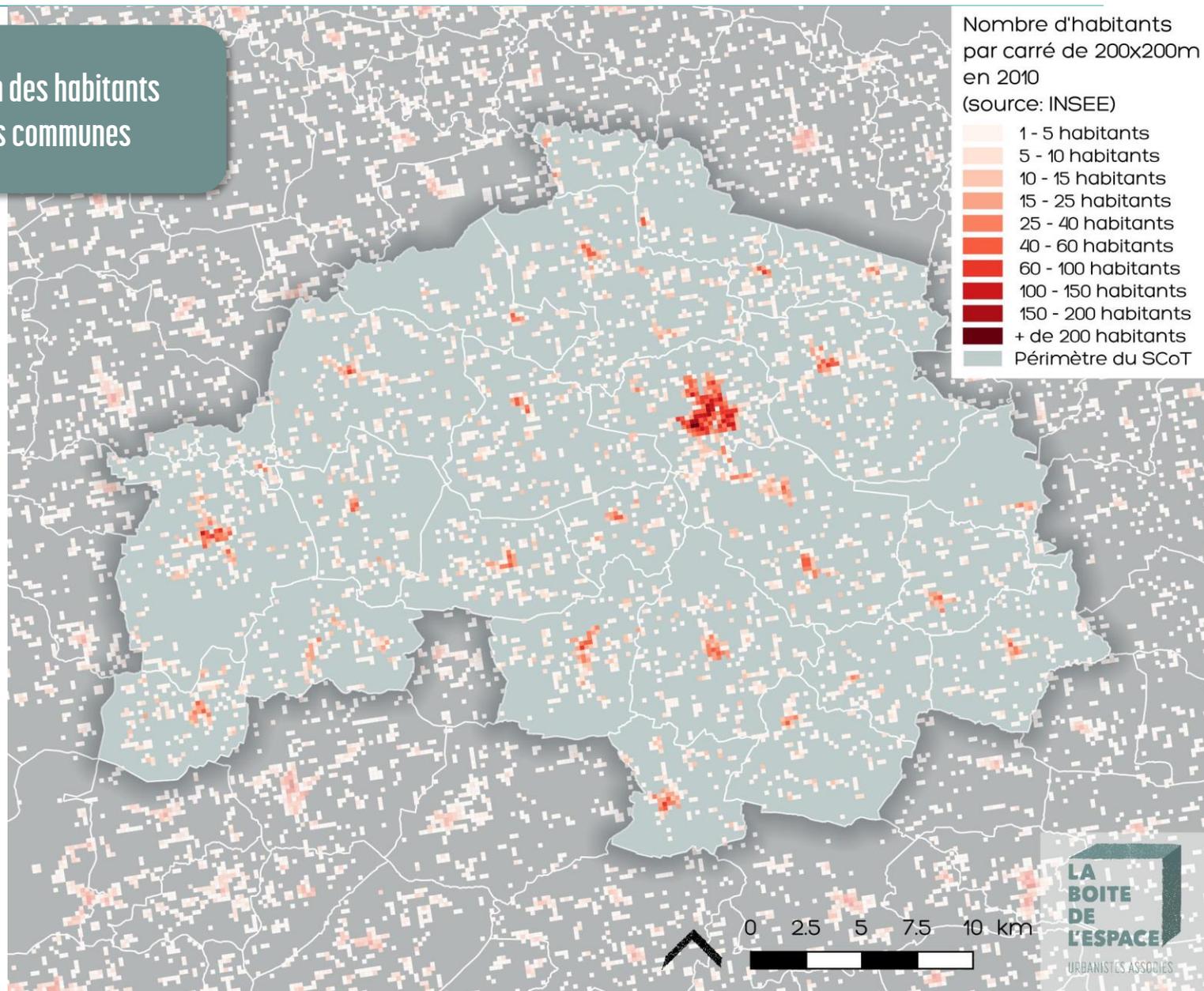


Evolution des surfaces artificialisées



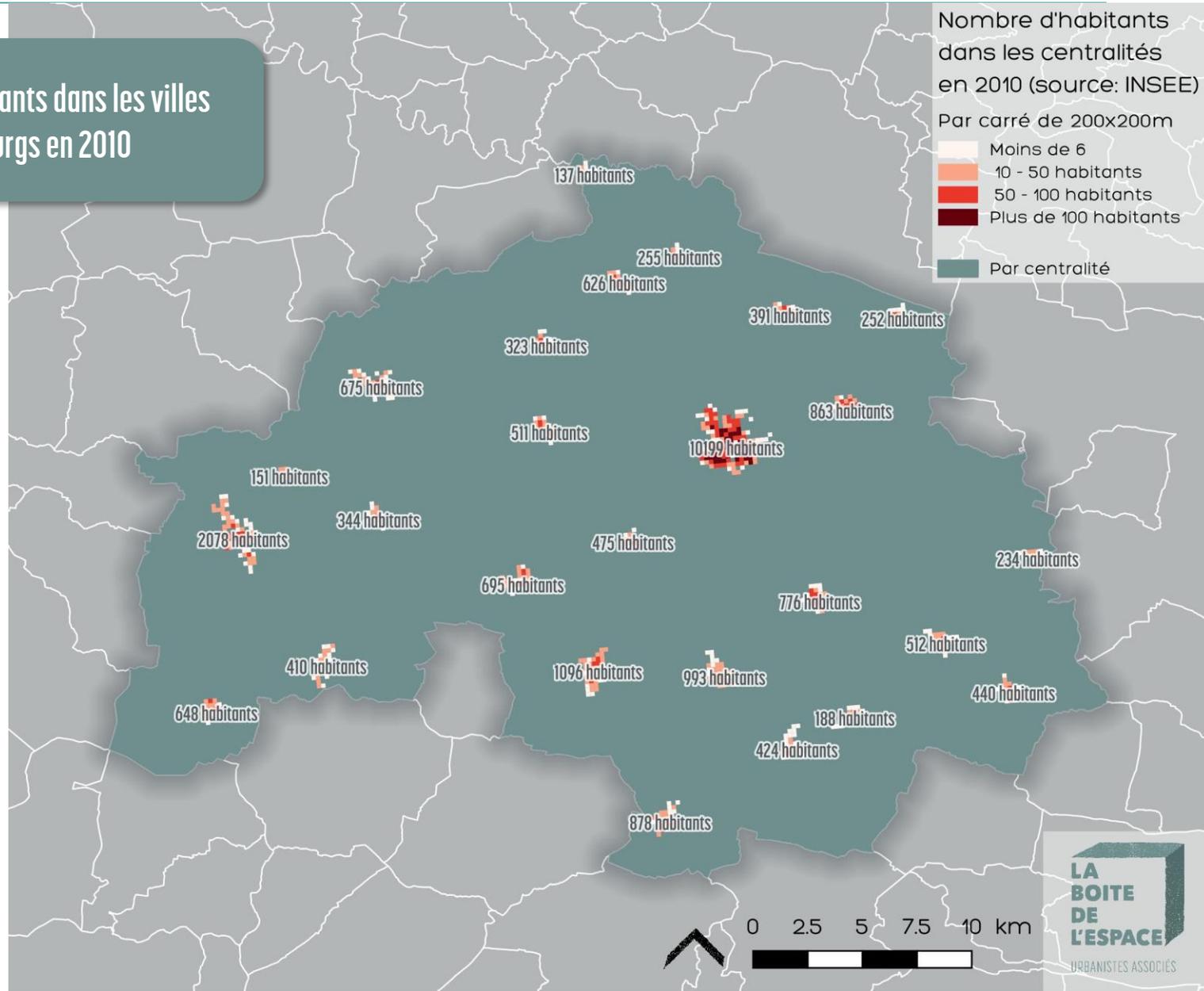
Où vivent les habitants du territoire ?

La répartition des habitants
au sein des communes



Répartition des habitants au sein de la commune

24 600 habitants dans les villes et bourgs en 2010



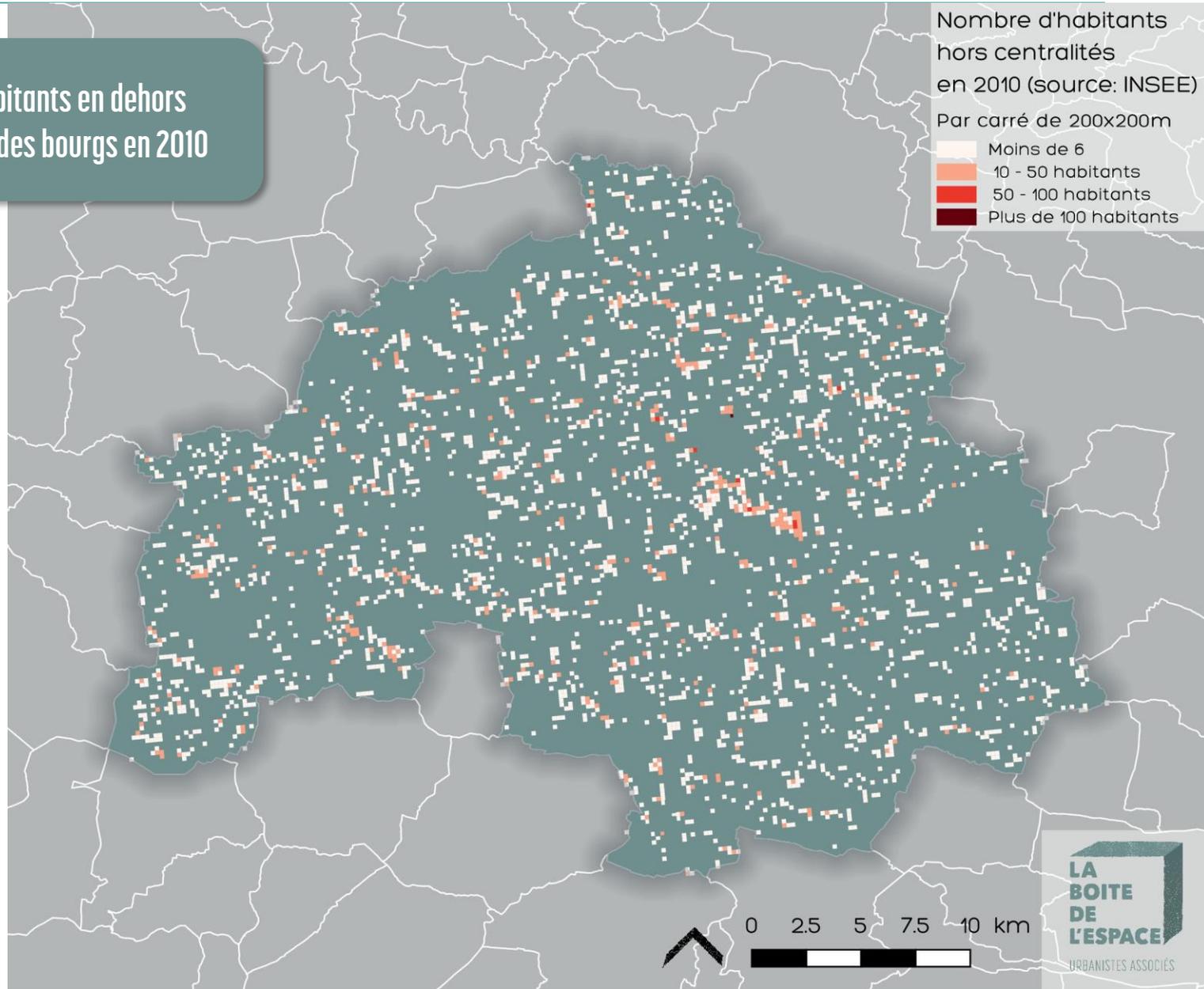
Répartition des habitants au sein de la commune

20 500 habitants en dehors
des villes et des bourgs en 2010

Nombre d'habitants
hors centralités
en 2010 (source: INSEE)

Par carré de 200x200m

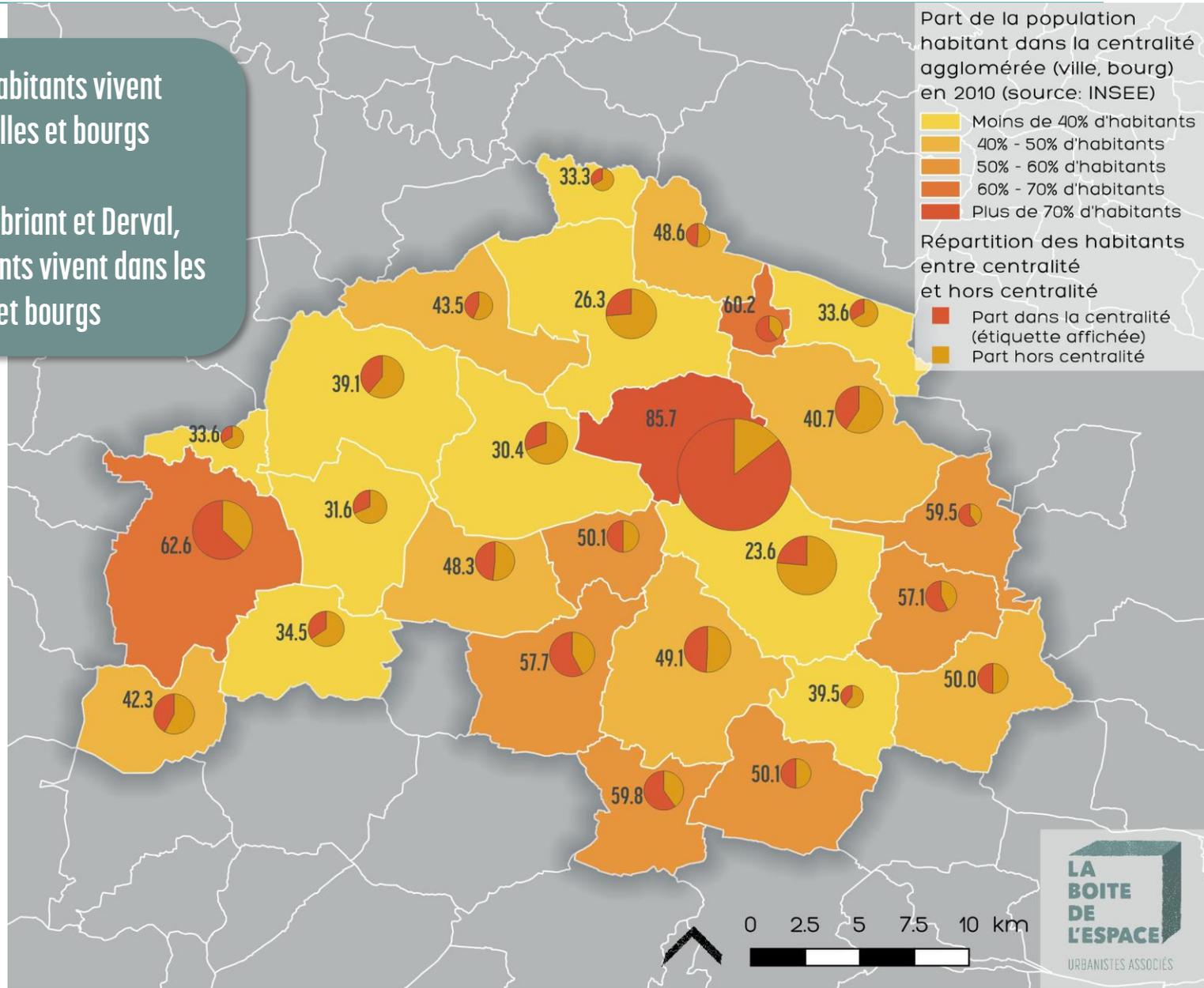
- Moins de 6
- 10 - 50 habitants
- 50 - 100 habitants
- Plus de 100 habitants



Répartition des habitants au sein de la commune

55 % des habitants vivent dans les villes et bourgs

Hors Châteaubriant et Derval, 41% des habitants vivent dans les villes et bourgs



0 2.5 5 7.5 10 km

Et alors ?

Le territoire a observé une artificialisation annuelle de 54 hectares entre 2004 et 2012, au détriment de surfaces potentiellement agricoles.

ENTRE OBLIGATION LÉGISLATIVE ET NÉCESSITÉ DE LIMITER LES DÉPLACEMENTS,
QUELLE LIMITATION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE DEMAIN ?

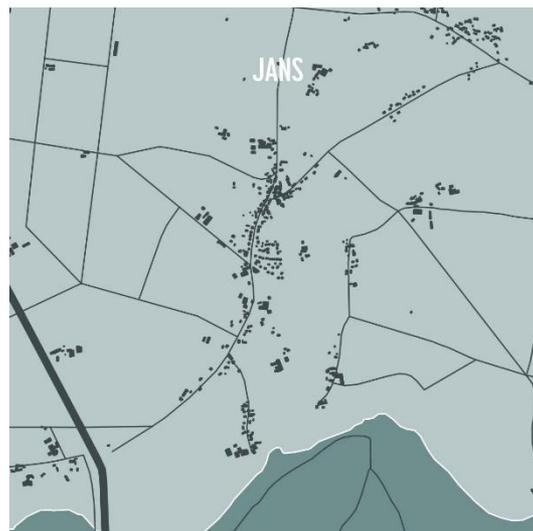
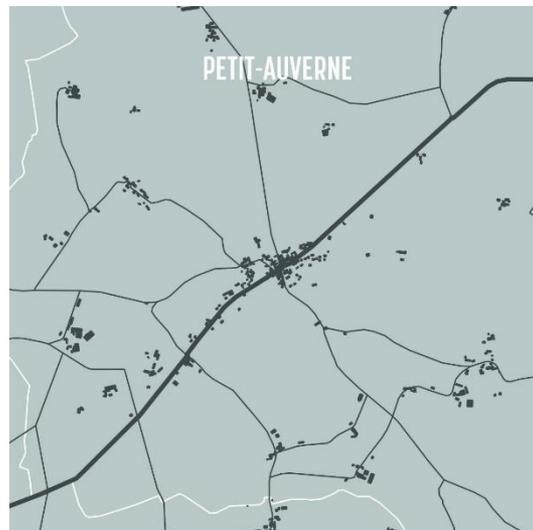
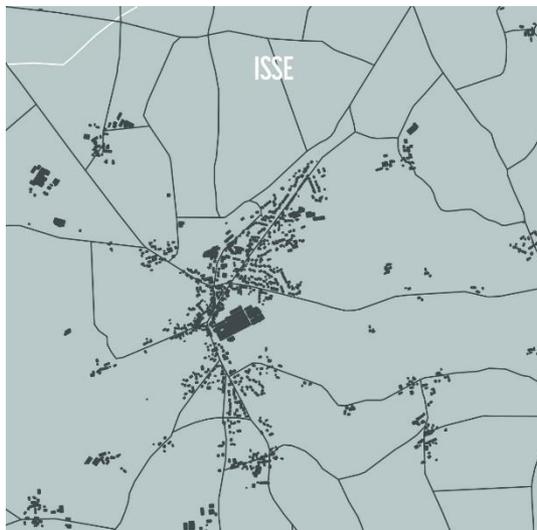
En 2010, 55% des habitants résident dans les centralités et 45% hors centralités.

Les enjeux associés à la proximité des centralités sont nombreux :

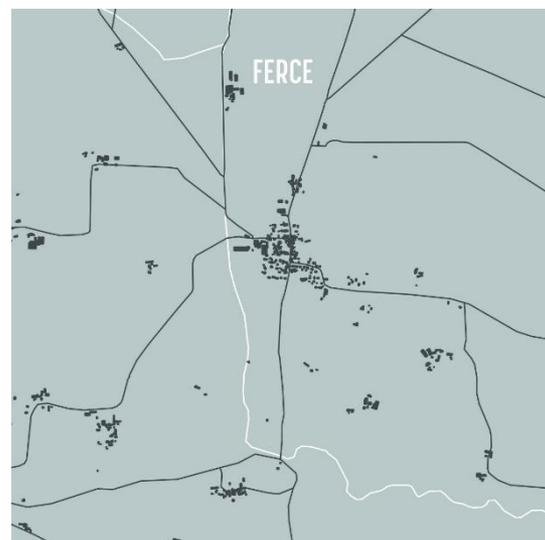
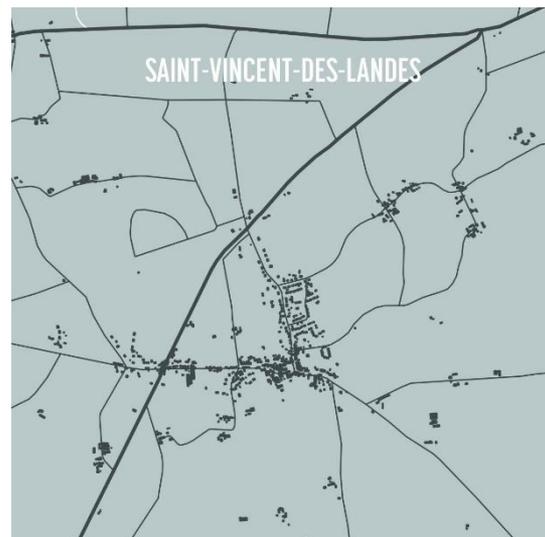
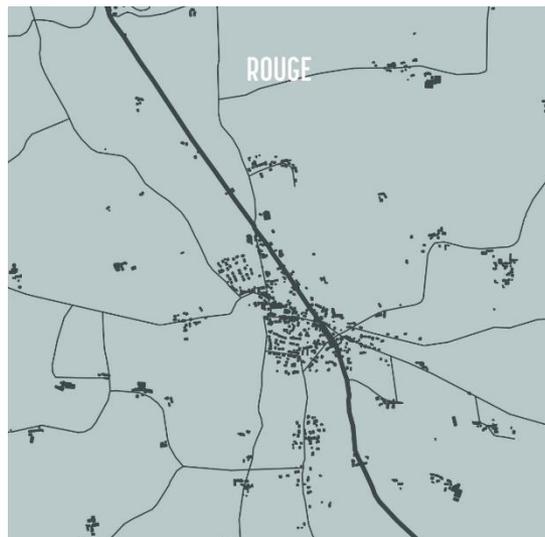
- Proximité des équipements / services / emplois
 - Optimisation foncière
- Optimisation des réseaux et de leur gestion
 - ...

QUEL RÔLE POUR TOUTES LES CENTRALITÉS DANS L'ORGANISATION DU TERRITOIRE ?

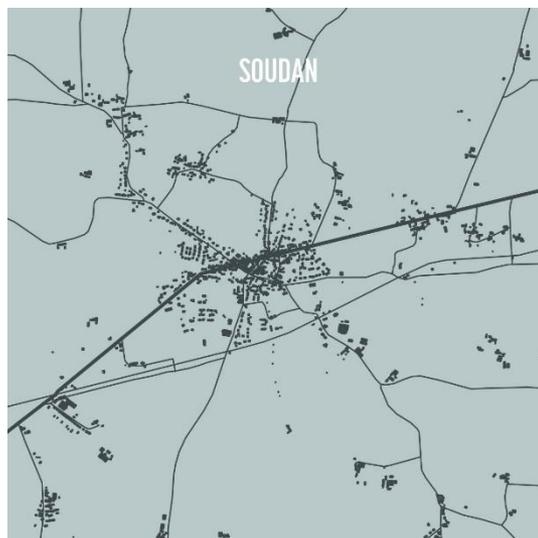
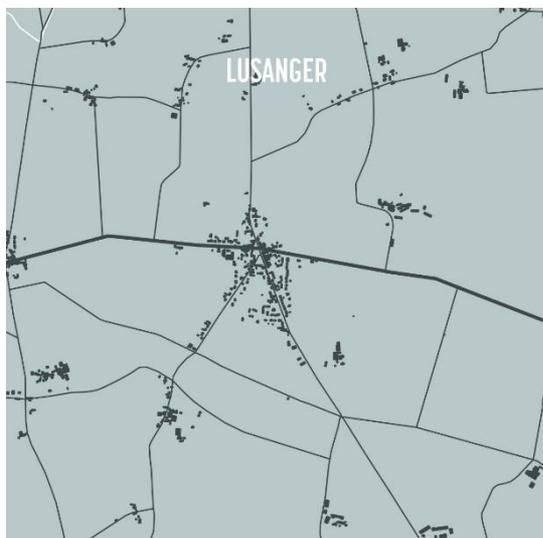
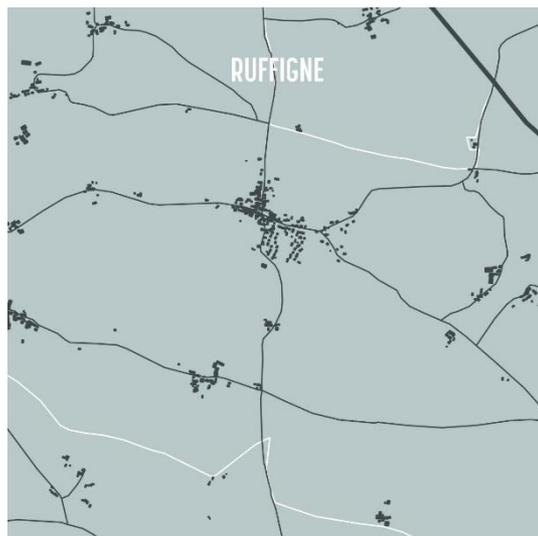
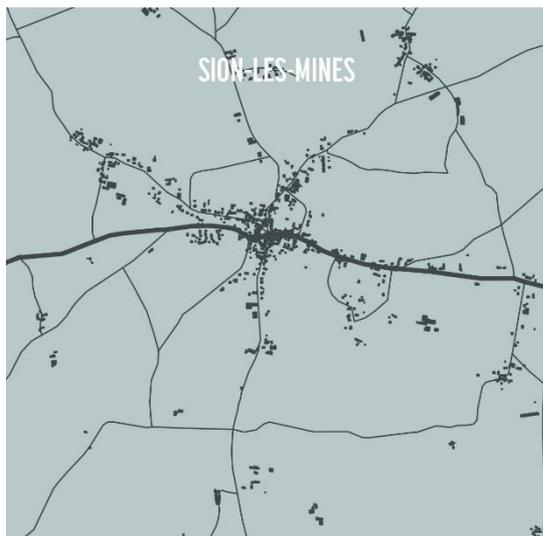
Développements le long des axes



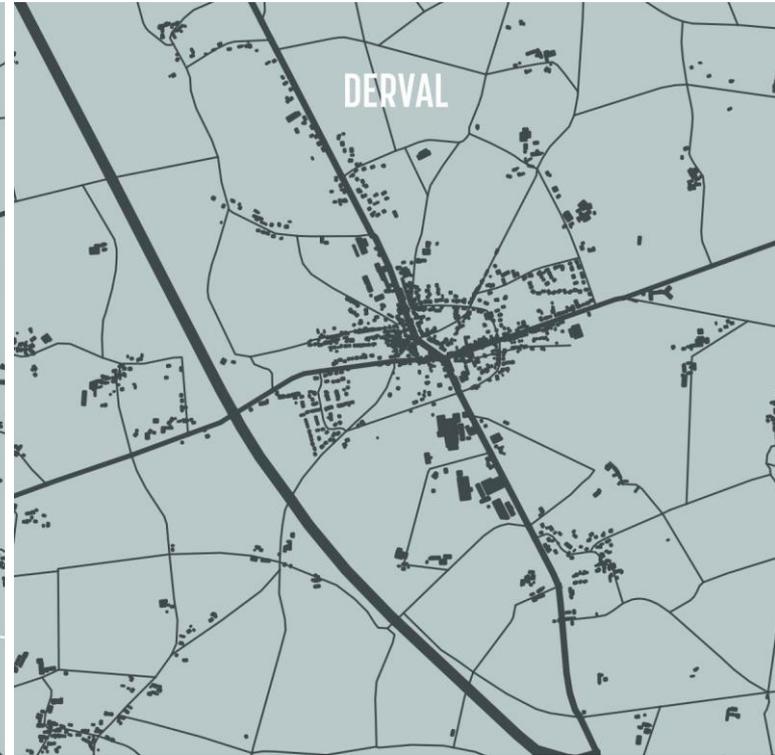
Développements par opérations



Développements en étoiles



Les formes du développement urbain



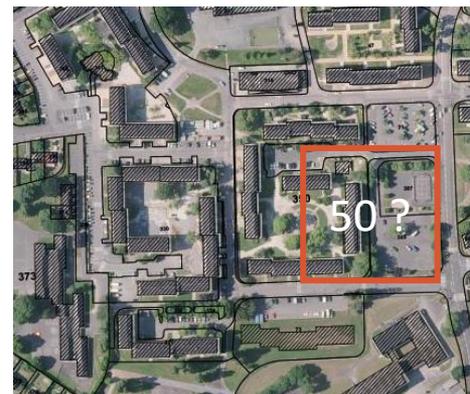
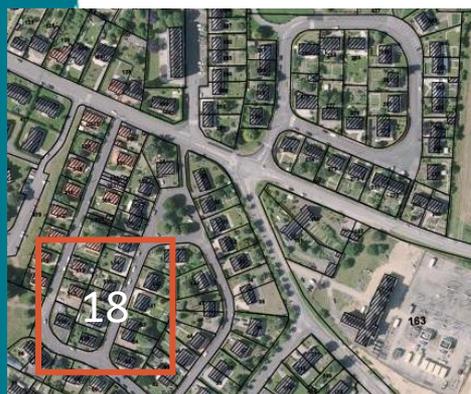
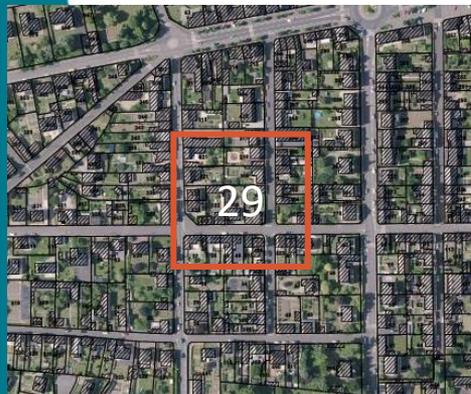
Une diversité de formes urbaines



0 100 m

1ha

Une diversité de formes urbaines



Un développement entre renforcement des centralités et « mitage » des espaces agricoles

Visites terrain du 4 mai 2017



Quel développement demain ?

Exemple du bourg
de Lusanger



Échelle 1 : 8 528

0 200 m

Quel développement demain ?

Exemple du bourg
de Jans



Échelle 1 : 8 528

0 ————— 200 m

Quel développement demain ?

Exemple du bourg
de Petit-Auverné



Échelle 1 : 8 528

0 ————— 200 m

Et alors ?

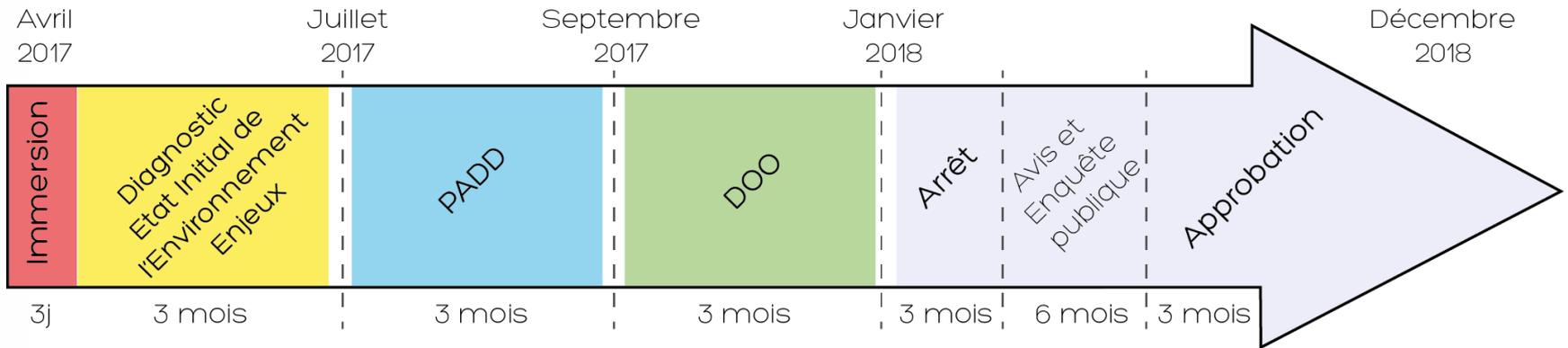
Au-delà de l'enjeu associé à la consommation d'espace, les formes urbaines ont également une incidence sur :

- La mobilité (proximité des équipements/ commerces / services /emplois à pied ou en transports en commun)
- La diversité des formes urbaines (offrir des petits logements et répondre aux différentes demandes du parcours résidentiel)
- L'espace public et le cadre de vie (proposer des espaces publics, privatifs et semi-privatifs de qualité sur moins d'espace)
- La vitalité commerciale des bourgs (plus les habitants sont nombreux à pouvoir se déplacer à pied dans le bourg, plus les commerces sont viables)

QUELLES FORMES URBAINES RECHERCHER SUR LE TERRITOIRE DEMAIN ET OÙ ?

Calendrier

Le calendrier



Les prochaines rencontres

Jeudi 20 avril : Copil de lancement

Jeudi 4 mai :

- > Visite terrain à 15h30
- > 18h30 : comité de pilotage socio-démographie et habitat

Jeudi 18 mai :

- > Visite terrain à 15h30
- > 18h30 : comité de pilotage paysage et consommation foncière

Jeudi 1er juin

- > Visite terrain à 15h30
- > 18h30 (lieu à préciser) : comité de pilotage environnement

Jeudi 15 juin

- > 18h30 (lieu à préciser) : comité de pilotage économie et commerce

Mardi 27 juin à 18h30 (lieu à préciser) : comité de pilotage synthèse enjeux